

Mistra Urban Futures Report  
2015:18

# Att lära sig utveckla regionen genom kommunen

Urbana stationssamhällen som verktyg  
för ett hållbart transportsystem



Joakim Forsemalm, Radar Arkitektur & Planering  
Magnus Johansson, Malmö Högskola  
Ingrid Svetoft, Högskolan i Halmstad

MISTRA  
**URBAN  
FUTURES** 

Authors:

Joakim Forsemalm, Radar arkitektur & planering

Magnus Johansson, Malmö högskola

Ingrid Svetoft, Högskolan i Halmstad

Corresponding author: Joakim Forsemalm [joakim@radar-arkplan.se](mailto:joakim@radar-arkplan.se)

© Mistra Urban Futures, 2015

Tack till Per Kristersson, GR och Mikael Jonasson, Halmstad högskola, för peer reviewing.

Mistra Urban Futures är ett internationellt centrum för hållbar stadsutveckling. Centrumet ska bidra till att göra verklig skillnad för miljön och människors liv i världens städer. I nära samverkan mellan praktiker och forskare tas förstklassig, verkningsfull och relevant kunskap fram.

Mistra Urban Futures erbjuder en arena för utveckling och överföring av kunskap, där samverkan med näringsliv, intresseorganisationer och allmänhet ska utvecklas. Centrumet har fyra lokala plattformar i Kapstaden, Kisumu, Göteborg och Manchester.

Mistra Urban Futures finansieras av forskningsstiftelsen Mistra och Sida, tillsammans med ett konsortium bestående av Chalmers tekniska högskola, Göteborgs universitet, Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), IVL Svenska miljöinstitutet, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Västra Götalandsregionen samt medfinansiärer på de olika lokala plattformarna.

## Sammanfattning

Rapporten beskriver några av hinder som finns för att kombinera utvecklingen av attraktiva stationssamhällen med utvecklingen av regionala spårbundna kollektivtrafiksystem. Vi kommer också att peka på några tänkbara vägar förbi dessa hinder. Det första steget är bättre samverkan mellan lokala och regionala aktörer. Samverkan förutsätter i sin tur ett visst mått av styrning och ledning. Styrning och ledning av samverkansprocesser underlättas av ett gemensamt lärande. Utan ett lärande är det svårt att utveckla gemensamma målbilder och komma förbi alla de stuprör som försvårar samordningen mellan lokala och regionala utvecklingsprocesser. Idag vet allt fler allt mer om hur vi skulle kunna utveckla hållbara och effektiva transportsystem. Utmaningen är att få alla dessa, inte sällan motstridiga, kunskaper och perspektiv att bidra till gemensamma problemlösningar. Gemensamma problemlösningar underlättas i sin tur om vi kan samlas runt olika *gränsobjekt* (boundary objects). Ett gränsobjekt är ett fenomen eller process som kan förstås ur olika perspektiv, samtidigt som det finns en gemensam kärna. I den här rapporten ser vi hållbara urbana stationssamhällen som ett sådant gränsobjekt som, om det används på rätt sätt, kan bli nyckeln som låser upp dörren och öppnar för hållbara regionala tillväxtprocesser.

En paradox i dagens stadsutvecklingsarbete är samtidigt svårigheten att omsätta teoretiska kunskaper till praktiskt arbete, trots allt fler samverkansarenor, konferenser och nationella initiativ. En förklaring är att de professionella aktörer som ska planera och utveckla den hållbara staden sällan ges möjligheter att arbeta långsiktigt och innovativt. Ofta saknas tid och resurser för att pröva sig fram till nya arbetssätt, även om det finns en insikt om att detta behövs. Ett annat hinder är svårigheter att "översätta" forskningsresultat till nya arbetssätt. Teoretiska kunskaper och forskningsresultat som rör hållbar stadutveckling måste anpassas till lokala omständigheter för att kunna användas i etablerade yrkespraktiker. Detta kan ske genom olika former av professionellt lärande och organisationsutveckling.

Denna studie har iscensatt hur sådana lärandeformer skulle kunna se ut. Genom att samla olika professionella och politiker i fyra olika kommuner (Trollhättan, Båstad, Laholm och Stenungsund) att prata kring ett komplext projekt - stationssamhällesutveckling - har ambitionen varit att skapa möjligheten till tvärfackliga diskussioner och ett gemensamt lärande kring processer som befinner sig i gränslandet mellan government och governance. Syftet med projektet *Från kunskapskryp till transdisciplinära kunskapsagenter: om att dela och översätta kunskap i utvecklingen av urbana stationssamhällen* har varit att genomföra en mindre serie workshopar som stöd för några kommuners funderingar om nyckelprojekt avseende framtida utvecklingsmöjligheter. Det har samtidigt handlat om att förstå spännvidden i olika kunskapsbehov och kunskapsrelationer. Projektet har varit en del av Mistra Urban Futures paraplyprojekt *Det urbana stationssamhället - vägen mot ett hållbart resande*.

Mistra Urban Futures har också finansierat projektet tillsammans med Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne och Region Halland.

Rapporten inleds med en kort bakgrund med ett teoretiskt ramverk. Därefter följer en kort presentation av genomförandet av förstudien. Tredje avsnittet är en presentation av hur man kan förstå "stationssamhället". Avsnitt fyra beskriver kort de fyra olika fallen och avsnitt fem sammanfattar resultaten från de fyra workshops som genomfördes i under vintern och våren 2015. Rapporten avslutas med förslag på hur kommunala och regionala aktörer kan arbeta för att möta de utmaningar som beskrivs i rapporten samt förslag på forskningsfrågor

## 1. Innehåll

Sammanfattning	3
Innehåll	
1. Bakgrund	6
2. Genomförande av förstudien	12
3. "Stationsområdet" - mot nya urbaniteter	14
4. Om kommunernas stationsprojekt	18
5. Fyra workshopar: sammanfattade resultat	23
6. Vägar framåt	28
Referenser	33

## 1. Bakgrund

Hållbara transportsystem kan främja regionala utvecklingsprocesser som är ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbara. Då måste utvecklingen av regionala transportsystem samordnas med lokal och regional stadsutveckling. Det hjälper föga med en effektiv kollektivtrafik om ingen använder den. Det är svårt att skapa tillväxt över en hel region om dess invånare bara vill bo i centralorten. Om man ska uppnå en regional utveckling som inte bara koncentreras till ett fåtal platser måste kommunala stadsutvecklingsprocesser stödja och stödjas av de regionala kollektivtrafiksystemens utveckling. En viktig byggsten är framväxten av attraktiva urbana stationssamhällen.

Idag har järnvägsstationen återingen blivit en symbol för framtidstro och (hållbar) utveckling (jfr. Bakerson 2010). I det urbana stationssamhället kan visionen om det täta gröna hållbara staden kombineras med visionen om ett resande som inte bidrar till klimatkrisen. Samtidigt blir de platser för familjernas drömmar om en rekreativ miljö på avstånd från den täta stadens larm och - kanske dåliga miljö (jfr. Gallagher 2014). I stationssamhället kan vi leva i ett småskaligt sammanhang utan att behöva ge avkall på vår önskan om rörlighet och frihet. Stationssamhället blir på det sättet en skärningspunkt för flera perspektiv på hållbarhet. Men förmår dagens kommunala planering hantera den komplexitet som uppstår när sådana perspektiv möts? Vilka möjligheter att skapa plattformar för gemensamt lärande finns när nationella myndigheters mer långsiktiga planer för stora infrastruktursatsningar möter byggaktörers och kommuners lokala agendor? Hur kan diskrepanserna mellan den fysiska planeringens olika nivåer minska genom att en lärandeprocess skapas, i vilken flera aspekter av hållbarhetsdimensionerna diskuteras samtidigt?

Rapporten beskriver några av hinder som finns för att kombinera utvecklingen av attraktiva stationssamhällen med utvecklingen av regionala kollektivtrafiksystem och pekar på tänkbara vägar förbi dessa hinder. I vår analys kommer vi använda oss av tre teoretiska perspektiv. Vår första utgångspunkt är att hållbar regional utveckling förutsätter samverkan mellan lokala och regionala aktörer, vilket i sin tur förutsätter ett visst mått av styrning och ledning. Vi kommer att börja med att diskutera förutsättningarna för att styra samverkan mellan regionala och lokala aktörer. Vår nästa utgångspunkt är att ett gemensamt lärande är en förutsättning för framgångsrik regional samverkan. Utan ett lärande är det svårt att utveckla gemensamma målbilder. Lärandet är en förutsättning för att komma förbi alla de stuprör som försvårar samordningen mellan lokala och regionala utvecklingsprocesser. Utveckling av stuprören en följd av att arbetet med hållbar utveckling förutsätter kunskaper och erfarenheter från en mängd olika experter och professioner. Idag vet allt fler allt mer om hur vi skulle kunna utveckla hållbara och effektiva transportsystem. Utmaningen är att få alla dessa, inte sällan motstridiga, kunskaper och perspektiv att bidra till gemensamma problemlösningar. Vår tredje utgångspunkt är att detta mål kan uppnås om vi kan samlas runt olika *gränsobjekt* (boundary objects). Ett gränsobjekt är ett fenomen eller

process som kan förstås ur olika perspektiv, samtidigt som det finns en gemensam kärna. I den här rapporten ser vi hållbara urbana stationssamhällen som ett sådant gränsobjekt som, om det används på rätt sätt, kan bli nyckeln som låser upp dörren och öppnar för hållbara regionala tillväxtprocesser.

Idag finns en dominerande uppfattning att styrning och ledning av offentlig verksamhet i allt högre grad rör sig från *government*, det vill säga styrning/ledning genom hierarkier, till *governance* som brukar beskrivas som styrningen genom nätverk och samverkan (jfr Sörensen & Torfing, 2008). Andra forskare ifrågasätter detta och hävdar att man inte kan tala om en generell övergång eftersom olika former av governance i allmänhet sker i skuggan av etablerade hierarkier (Davies, 2011). Man skulle kunna hävda att "*government always frames governance*". Samtidigt påverkar governance vilka ramar som är möjligt att sätta via olika former av government. Detta blir särskilt tydligt i det kommunala planarbetet som å ena sidan är hårt reglerat av lagstiftning, men å andra sidan är beronde av privata aktörer för att kunna realisera planerna. Om vi ska bli bättre på att främja hållbara utvecklingsprocesser måste vi förstå hur dessa två styrningsformer - som påverkar och samverkar med varandra - i sin tur påverkar förutsättningarna för styrning och ledning av offentlig verksamhet i Sverige. En sådan förståelse måste också ta hänsyn till att den svenska offentliga sektorn har specifika drag som påverkar vilka former av governance som utvecklas i Sverige. Det finns en långvarig tradition av samverkan mellan privata och offentliga aktörer, inte minst på kommunal nivå i planering och stadsutveckling. (Hedlund & Montin, 2009).

I arbetet med att utveckla hållbara stationssamhällen är spänningen mellan *government* och *governance* tydlig. Som vi nämnt ovan ses hållbara stationssamhällen som ett sätt att lösa flera av det samtida samhällets hållbarhetsproblem (jfr. Bakerson 2010). Det är ofta komplexa projekt i gränslandet mellan *government* och *governance* eftersom de försutsätter samverkan mellan aktörer för att kunna lyckas, samtidigt som de måste förhålla sig till etablerade beslutsstrukturer (Montin et al, 2014). Trots att planarbetet är hårt reglerat enligt Plan- och bygglagen (PBL) hanteras det i praktiken på olika sätt av kommunerna. Vissa moment i planprocessen är reglerade medan det finns utrymme för utökade dialoger och samråd med berörda aktörer, föreningar, företag och boende. Gemensamt är att lagstiftningen ger utrymme för överklaganden från sakägare som har fastigheter i angränsning till det planerade området vilket gör att processen kan bli mycket utdragen i tid, då det finns olika instanser att överklaga ärendet till. Den traditionella processen utmärks av fragmentisering och konflikter mellan olika aktörer. En lösning är att snabba på processen genom att hoppa över moment för förankring och dialog där kunskap hos de boende inte tas tillvara. Men då löper man risken att viktiga värden inte tas tillvara i olika utvecklingsprocesser. Planprocessen är som sagt hårt reglerad, samtidigt som man kan åstadkomma innovativa arbetssätt om kommuner prövar nya arbetssätt som delvis ligger utanför dessa ramar. Detta kan vara möjligt i

projekt som finansieras av externa medel – statlig och/eller privat finansiering. I sådana projekt kan nya former av samverkan uppstå och innovativa idéer födas.

Men möjligheterna för dessa initiativ och idéer att leva vidare påverkas av hur etablerade kunskaps- och beslutstrukturer förhåller sig till dem. I praktiken genomförs plan- och utvecklingsarbetet i parallella spår, som visserligen delvis är beroende av varandra, men samtidigt lyder under delvis skilda styrnings- och ledningslogiker. Detta kan beskrivas som en situation där "government-processer" pågår parallellt med olika "governance-processer", eller där dessa två processer interagerar i samma projekt. Detta skapar en styrnings- och ledningsproblematik som vi behöver förstå bättre för att kunna utveckla nya former av ledning och styrning som dels tar hänsyn till etablerade politiska strukturer och rutiner för fysisk planering men samtidigt skapar utrymme för nya innovativa arbetssätt och samverkansformer.

Detta blir särskilt synligt i stadsutvecklingsprojekt som syftar till att vara "hållbara". Idag är hållbar utveckling en "svart låda" – ett etablerat begrepp och det finns sannolikt få stadsutvecklingsprojekt i allmänhet där aktörerna inte på ett eller annat sätt relaterar till hållbar utveckling. Erfarenheterna visar dock att det i praktiken är svårt att skilja en "hållbar stadsutveckling" från andra former av stadsutveckling (Krueger & Buckingham, 2012). Politiska visioner får ofta ge vika för etablerade synsätt på vad som ses som möjligt att bygga i en stad. I praktiken ges inte de tre dimensionerna i hållbar utveckling samma värde, utan den ekonomiska dimensionen prioriteras ofta på bekostnad av de andra (Campbell, 2010). En orsak till att politiska visioner om hållbar stadsutveckling är svårt att omsätta i praktiken är att politiska strukturer (government) i allt högre grad måste förhålla sig till olika former av post-politiska samverkan mellan privata och offentliga aktörer (governance). Idag ses stadsutveckling allt mer som en process som domineras av governance, vilket minskar möjligheterna att för etablerade politiska strukturer att vara pådrivande i genomförandet av intentionerna av hållbar utveckling (Swyngedouw, 2007). Detta innebär att olika former av governance istället blir en förutsättning för att utveckla innovativa projekt som kan bida till detta.

Scott Campbell (2010) påpekar att de tre hållbarhetsdimensionerna i praktiken ofta kommer i konflikt med varandra. I många fall är konflikten omöjlig att lösa utan att prioritera ner någon av dimensionerna, till exempel låta den ekologiska dimensionen stå tillbaka för att främja en ekonomisk utveckling. Det finns också många exempel på där man lyckats med att främja en utveckling i alla dimensionerna. Dessa konflikter har alltid en politisk dimension. Valet av olika lösningar är politiska val. Men det finns tillfällen där hållbar utveckling rymmer konflikter som är för politiska för att kunna hanteras av politiken. Olika former av samverkan och nätverk (governance) växer fram som ett sätt att föra in dessa frågor i politiken lite "vid sidan om". De nätverk och mötesplatser där governance genomförs i praktiken, till exempel genom samverkan, blir då viktiga



arenor för att diskutera konflikter och utmaningar för hållbar stadsutveckling vid sidan om den etablerade politiska debatten.

Detta sätt att hantera politiska konflikter som rör hållbar utveckling har kritiserats av flera forskare som hävdar att det i praktiken leder till en tillväxtorienterad samhällsutveckling där den ekologiska och sociala dimensionen hamnar i bakgrunden (Swyngedouw, 2007; Beaten, 2012; Krueger & Buckingham, 2012). Den politiska filosofen Chantal Mouffe (2008) hävdar att frånvaron av tydliga konflikter på sikt är ett hot mot en levande demokrati. Om alla är överens, vad finns det då för mening att diskutera och debattera? Så är ju ofta inte fallet och Mouffes poäng är att de konflikter som finns i samhället måste göras tydliga och lyftas fram i den politiska debatten. Även om de är omöjliga att lösa måste vi erkänna att de finns eftersom en levande demokrati förutsätter att alla sidor kommer till tals. Att erkänna konflikter kan också vara en förutsättning för att få ett bättre underlag för beslut. Om man istället löser politiska konflikter i slutna nätverk begränsas möjligheterna för medborgare att ges ett reellt inflytande över olika utvecklingsprocesser. Det finns också en risk för att man bortser från viktiga aspekter av ett problem i önskan att driva på en utvecklingsprocess.

Vi håller med om kritiken, men kan samtidigt konstatera att samverkan i slutna nätverk kan vara ett framgångsrikt sätt att lösa komplexa utmaningar i regionala utvecklingsprocesser. Inom dessa nätverk saknas inte konflikter. Men dessa konflikter kan vara lättare att lösa inom en mindre krets. *Government* behöver ibland föregås av *governance*. I dessa processer är ett gemensamt lärande en förutsättning för samverkan och för att minska risken att viktiga perspektiv kommer bort i processen (Montin, Johansson & Forsemalm 2014). Det gemensamma lärandet är också en förutsättning för att hantera svårigheten att omsätta teoretiska kunskaper till praktiskt arbete, trots allt fler samverkansarenor, konferenser och nationella initiativ. De professionella aktörer som ska planera och utveckla den hållbara staden får sällan möjligheter att arbeta långsiktigt och innovativt. Ofta saknas tid och resurser för att pröva sig fram till nya arbetssätt, även om det finns en insikt om att detta behövs (Cooper & Symes, 2009). Ett annat hinder är svårigheter att "översätta" forskningsresultat till nya arbetssätt. Teoretiska kunskaper och forskningsresultat som rör hållbar stadsutveckling måste anpassa till lokala omständigheter för att kunna användas i etablerade yrkespraktiker. Detta kan ske genom olika former av professionellt lärande och organisationsutveckling.

Professionellt lärande och organisationsutveckling ser vi som ett sätt att hantera de problem som orsakas av det som Yvonne Rydin (2013) beskriver som *Growth-Dependent Planning*. Idag fokuserar planering allt för ensidigt på ekonomisk tillväxt, som blir både mål och medel. Planering måste istället ses som ett verktyg för att skapa en utveckling som balanserar de tre dimensionerna i hållbar utveckling (Rydin, 2011), där ekonomisk tillväxt är ett medel för att uppnå andra värden - värden som kanske inte alltid kan mätas i pengar. Detta förutsätter i sin tur en utveckling av styrnings- och samverkansparadigm som främjar en stadsutveckling som skapar mer värden än de rent ekonomiska, till exempel olika former av *public values* - gemensamma tillgångar som är viktiga för att skapa bra

livsmiljöer, till exempel attraktiva mötesplatser eller en känsla av trygghet och trivsel där man bor. Vi behöver utveckla nya former av *public value management* (Stoker, 2006). Då måste vi bli bättre på att identifiera och värna om värden som är svåra att kvantifiera och mäta men icke desto mindre viktiga för vårt välbefinnande. Professionella planerare och stadsutvecklare har en nyckelroll i att utveckla dessa nya planeringsparadigm eftersom de bär på mängder av kunskaper och erfarenheter om vad som fungerar respektive inte fungerar i praktiken.

En viktig del i professionellas lärande är möjligheterna att reflektera över den egna praktiken (, 1983). Genom att stödja sådana reflektioner kan man åstadkomma ett utvecklingsinriktat lärande (Ellström, 2001) som banar väg för nya och innovativa arbetssätt. Professionellt lärande sker ofta stegvis genom olika handlingar. Nya kunskaper och idéer "kryper in" i praktiken genom att dessa prövas och används i den dagliga yrkesutövningen för att hantera problem och utmaningar på nya sätt (Weiss, 1980). Därför räcker det inte med att åka på konferenser eller läsa rapporter. Ny kunskap behöver översättas och anpassa till en yrkespraktik genom att man försöker tillämpa dem på olika problem. Om man inte får pröva och göra är det svårt för nya idéer att få fäste. Detta prövande och görande måste ske i ett sammanhang. Det är något man måste göra tillsammans i en arbetsgrupp, och det är något som man måste samtala om. Det är i det gemensamma samtalet som ny kunskap kan "krypa in" (Wenger, 1998). Utvecklingen av olika gränsobjekt kan underlätta för nya kunskaper att bli en del i olika professionella praktiker.

Ett gränsobjekt, till exempel "Hållbara stations samhällen" kan fungera som en startpunkt för ett samtal där olika aktörer kan reflektera över sin egen roll i processen. Samtidigt kan man förtydliga för andra aktörer hur de måste agera för att man tillsammans ska nå målen. Ett exempel är dialogen mellan kommuner och regionala kollektivtrafikutövare. Ett stationssamhälle förutsätter att tågen stannar så att dess invånare kan resa till andra platser. Men tågen kan inte stanna om det inte finns ett samhälle med invånare som vill resa. Var ska man då börja? Ska tågen stanna, för att skapa förutsättningar för samhället att växa fram, eller ska samhället först växa tills det finns ett tillräckligt underlag för ett stopp? Men hur ska man kunna locka privata aktörer att investera om inte tåget stannar? Vem vill köpa ett hus om det saknas möjligheter att arbetspendla? Genom att initiera ett samtal kring stationsområdet som gränsobjekt kan man ta första steget och börja med att identifiera vilka problem som måste lösas i vilken ordning för processen ska kunna gå vidare.

Samtalet kan också ses som planeringens viktigaste verktyg (Ullstad, 2008); för att vara långsiktigt hållbar behöver den vara både kommunicerande och meningsskapande (Tornberg 2011). En viktig aspekt kring detta kopplat till just transporter hittar vi i *Den goda staden* (2005): "*För att uppnå ett hållbart transportsystem som en integrerad del av en hållbar stad ställs stora krav på*

*kunskaper inte bara om staden och transportsystemet utan även om de processer som kan leda mot det eftersträvade utvecklingen". I de slutsatser som Delegationen för hållbara städer redovisar efter att regeringsuppdraget avslutades 2012 framhålls att "länken mellan teoribaserad forskning och praktiska utvecklingsarbeten är otillräckligt utvecklad inom samhällsbyggnadsområdet". Det behövs transformativa lösningar som utvecklar mer effektiva lösningar på traditionella problem med behov och funktion i fokus.*

Nyckeln till bättre kunskapsutnyttjande är därför interaktion. Intressenterna behöver på något sätt bli involverade i en process där idéer och insikter överförs och där värde och mening kopplas till forskningen (Lupi, 2011).

Kunskapsbyggande är filtrerad och omformad information som kräver metoder som fokuserar på ömsesidigt lärande och samproduktion. I detta förstudieprojekt har vi därför genom empiriska fallstudier av lokala urbana utvecklingsprocesser av stationssamhällen velat skapa en reflektion kring hur olika relationer mellan governance och government påverkar möjligheterna att genom styrning och ledning åstadkomma hållbar urban utveckling, i detta fall utveckling av stationssamhällen som främjar hållbara resemönster och livsstilar.

I avsnittet som följer diskuteras hur förstudien har genomförts och det lite större sammanhang som förstudien är inplacerad.

## 2. Genomförandet av förstudien

Utgångspunkten för projektet har varit ett transdisciplinärt samtal i fyra kommuner, alla med sikte på det gemensamma att utveckla geografierna kring ett befintligt eller planerat nytt pendeltågstopp. *Transdisciplinär kunskapsproduktion* innebär ett gemensamt lärande mellan aktörer i ett projekt (Doucet & Jansens, 2011). Projektet har organiserats av tre forskare, alla med olika disciplinär bakgrund (en etnolog, en pedagog/organisationsforskare och en arkitekt), alla verksamma inom urbanforskningsfältet. Att besätta projektet på det sättet är kopplat till möjligheten att belysa "stationssamhället" som potential ur flera hållbarhetsperspektiv

Utöver samteln inom forskargruppen har tematikerna som diskuterats i kommunerna arbetats fram med den referensgrupp som varit kopplad till projektet, med personer från samfinansiärerna Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Region Skåne, Region Halland och Göteborgsregionens kommunalförbund. Dessutom har Trafikverket samt forskningsinstitutet K2 varit närvarande i de diskussioner som ledde fram till en frågelista med fyra övergripande teman:

- Vilka utmaningar står kommunerna inför?
- På vilket sätt bidrar utvecklingen av tätorten till ett attraktivt stationssamhälle till att möta dessa utmaningar?
- Från idé till handling - hur går ni vidare?
- Behov av kunskapsutbyte och lärande

Flera kommuner i dessa regioner uttryckte en önskan att delta aktivt i förstudien. Av flera olika praktiska skäl (timing med tidplaner, bl.a.) valdes tillslut fyra kommuner ut att medverka i denna förstudie: **Trollhättan** (nygammal station i Upphärads samhälle); **Laholm** (utveckling av kommunens pendeltågtrafik i gränsland mellan olika trafikoperatörer och förtättningsstrategier kring externt stationsläge); **Båstad** (nyetableringar i Förslöv samt strax öster om Båstad tätort i närheten av tunnelmynningen) samt **Stenungsund** (utveckling av befintlig station i centralorten alternativt i nytt läge i södra delen av tätoren).

Fyra heldagssworkshopar arrangerades. Dessa inleddes med en kort genomgång av förstudiens förutsättningar, för att följas av en presentation av en representant för respektive kommun om densamma och det/de projekt som var i fokus. Därefter delades de medverkande in i olika grupper, beroende på roll och funktion i kommunen. I de fall (Laholm och Stenungsund) där deltagarantalet var lite högre, var grupperna lite mer renodlat uppdelade: politiker; förvaltningschefer/ bolagschefer; tjänstemän samt "externa aktörer" (exempelvis Västtrafik/Skånetrafiken, Länsstyrelserepresentanter, Trafikverket och liknande)

för diskussioner kring ovan presenterade teman. Mot slutet av dagen samlades erfarenheterna upp i en gemensam reflektion.

Syftet med denna struktur att lokalisera de frågor som det finns störst praktisk nytta att lära sig om och strukturera sig kring i en gemensam lärandeprocess. Därmed skapade vi vårt eget gränsobjekt där vi genom samtal mellan oss gemensamt försökte förstå problematiken. Pilotprojektet blev samtidigt en gemensam läroprocess och forskningsfrågorna grundades i faktiska kunskapsbehov i det praktiska fältet. Forskaren blir i en sådan struktur en kunskapsfacilitator och möjliggörare för ett professionellt lärande. Förstudien syftar till att utgöra underlag för ansökningar om forskningsmedel till olika utlysningar under 2015 och 2016. Rapporten har fungerat som diskussionsunderlag vid en uppföljande, feedbackande och avrapporterande workshop med de fyra kommuner, vid vilken de gavs möjligheter att ge synpunkter på slutsatserna i projektet. Det gav också oss forskare möjlighet att i transdisciplinär anda kunna justera problemställningar för kommande ansökningsomgångar. Detta för att öka det gemensamma kunskapandet kring frågor om lärande och komplexa processer och därmed skapa ett projekt med högre grad av relevans.

Rapporten kan utgöra underlag för fortsatt diskussion om de professionella planerarnas roll och samverkansmöjligheter med invånare och andra aktörer i processen att stödja framtagandet av planer och beslutsunderlag med bred förankring samt mesta möjliga kunskapsunderlag.

I nästa avsnitt sätter vi "stationssamhället" i en lite tydligare kontext.

### 3. "Stationssamhället" - mot nya urbaniteter

*"Järnvägsstationen har genomgått en fascinerade utvecklingsprocess. Den var symbolen för järnvägsbolagens välstånd under större delen av 1800-talet. Många stationer invigdes av statschefer och lokala myndigheter"*  
(Bakerson 2010:12)

Som symboler för välstånd och utveckling har järnvägsstationer varit viktiga; här har teknik och arkitektur utvecklat möjligheter för människor att mötas. Efter "järnvägens kristid" på 1960 och 1970-talen har stationen under det senaste decenniet som sagt laddats med nya samhällsutvecklande förhoppningar. Förhoppningar om det vibrerande, urbana, livet. Sinnebilden av en järnvägsstation är kanske just den hektiska centralstationen i någon storstad, med ett stadsliv pågående mer eller mindre dygnet runt. I Sverige är det få stationer som är pulserande noder av det slaget. Den stora mängden stationer i landet lever en mer eller mindre tynande tillvaro. Under 1980-talet försökte SJ ändra på detta genom att arbeta fram ett nytt koncept - det "roliga resehuset", i vilket serviceutbudet skulle breddas. Begreppet "resecentrum" myntades och flera stationer fick successivt utbyggt busscentraler i direkt anslutning till järnvägsstationen. Graden av komplexitet kring dessa stationer har således ökat. Det handlar inte längre bara om att stiga på eller av ett tåg (eller en buss), utan att koppla samman reseslag och servicebehov med varandra: "*en god stationsmiljö gynnar alltså många inblandade parter. De främjar kollektivåkandet, den är bra för stadens utveckling och sysselsättning, den är lönsam för fastighetsägaren och för företagen som driver servicearbeten inom området*", skriver Bakerson (2010:16).

Järnvägen och de samhällen som bildats kring stationerna är relativt väl genomlysta ur ett historiskt perspektiv. Trots det finns det inte någon entydlig definition av vad ett stationssamhälle är. Kenneth Strömberg, historiker vid Växjö universitet, formulerade sig i en studie i slutet av 1970-talet om stationssamhällen i Sverige och Danmark som ett "*samhälle där stationen utgör ett socialt, arkitektoniskt och ekonomiskt centrum*" (Strömberg 1999: 100). I amerikanska historikern John Stilgoes *The Metropolitan Corridor* (1983) är det många platser som inte motsvarar en sådan beskrivning (Lessebo i södra Småland, i Strömbergs fall). I denna praktfulla skildring av en teknisk och rumslig drömvärld i det urbaniserade Amerika under cirka 150 år och fram till att bilen tagit över som huvudsakligt fortskaffningsmedel under 1950-talet, diskuterar Stilgoe spänningsfältet mellan det landskap som passeras och det som anläggs kring stationerna. I den lilla skalan ett trädgårdslandskap som knappast kan kallas "urbant", än mindre stad, i det stora istället ett ytkrävande industrilandskap samlat kring storstadens rangerbangårdar.

Mer åt det förra hållet finns en svensk studie från året före millennieskiftet, "Stations samhällen: Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering" (1999), i vilken en grupp forskare diskuterar hur den rumsliga dispositionen *stations samhället* växt fram som mötesplats för och i den svenska moderniteten. Med stations samhället kom nya vanor, beteendemönster, nya kulturer. Den här geografin - och de kulturella uttryck som kan sägas förknippas med den, har, menade forskargruppen från Växjö universitet, varit en dåligt belyst del av moderniseringen av Sverige.

Till skillnad från Stilgoes fokus på järnvägen och den stora staden, uppvisar den nordiska studien uttryck på platser där mötet mellan land och stad blir som mest påtaglig - i själva övergångszonen. Lokala politiska strukturer och maktfrågor, föreningsliv och gemenskap och inte minst en önskan att dra nytta i lokalsamhällena av urbanisering och modernisering, är teman som ryms i antologin. Det sistnämnda är en viktig aspekt av utvecklingen av spårbunden trafik i södra Småland - det huvudsakliga exemplet i studien. Skogsbruk och tillverkningsindustri kunde bättre sälja sina varor med effektivare transporter och lokala politiker var tillsammans med starka privata krafter "fast beslutna att inte hamna utanför modernitetens trollkrets" (1999:17). Studien betonar vikten av att lokala entreprenörer befolkade de växande stationsorterna, som blev magneterna för befolkningen och kring vilka en slags urbanisering i den lilla skalan uppstod i landet. Den blev ett alternativ till amerikaresan.

Dagens station verkar alltså behöva bära allt mer av den samhällsutveckling vi målar upp som ideal. Att den ges möjlighet att spela en förnyad roll i samhällsutvecklingen hänger, menar arkitekturforskarna Gunilla Linde Bjur och Bertil Malmström, ihop med tåget som ett mer miljövänligt transportmedel, men också med att tåget under 1990-talet blev ett reellt alternativ till flyget genom utvecklingen av snabbtåg i Sverige. Forskning om urbana stations samhällen berör allt fler tematiska fält; resmönster/resvanor och trafikplanering, service management, fysisk planering, näringslivsutveckling, hållbar utveckling, vardagsliv. En central aspekt i att begripa potentialen för det svenska stations samhället - kring vilka en stor del mark är tillgänglig för förtätning (Region Skåne m.fl. 2010) - är att begripa vilka möjligheter som denna geografi rymmer och vilka hinder som finns för att möjligheterna skall kunna realiseras.

Som kulturellt fenomen betraktat har stations samhället och de nya kulturella former och relationer som skapats i och kring dessa uppmärksammats i flera etnologiska och/eller lokalhistoriska studier. Bland annat har både Nordiska museet och Jönköpings läns museum studerat arbetarkultur, fritid och hushållsliv i stations samhällen som Töreboda och Bodafors (Aronsson & Johansson 1999:37ff). Kopplingar till den mer övergripande modernisering och urbanisering som präglar det västerländska samhället är alltså grundläggande för Stilgoe och de studier som diskuteras i Aronsson & Johansson.

I slutet av Kenneth Strömbergs artikel om Hovmantorp och Lessebo för han resonemang om att "stationssamhället" som koncept inte präglade sådana orters diskussioner om sig själva - medvetenheten om att man "var" ett stationssamhälle fanns inte. Istället hade man fullt upp med att ta hand om den växande befolkningen som kom med orternas ökade tillgänglighet och plats för arbete:

*Så frågan står fortfarande öppen: när och hur blir man medveten om sig själv som stationssamhälle, liksom om man överhuvudtaget blir det? Är det när landsvägstrafiken blir en konkurrent till järnvägen, eller är det när järnvägar börjar läggas ned och minnesskrifterna börjar komma, eller är det rent av när den akademiska världen blir medveten om att det finns ett spännande och nytt perspektiv på 'den tid som var'? (Strömberg 1999: 101)*

Frågorna är fortsatt relevanta, på flera sätt. Kan vi ens idag prata om stationssamhällen som sociala, ekonomiska och arkitektoniska centrum - är de verkligen *så urbana*? Vilka är de olika diskurser som driver fram dagens intresse för stationssamhällena? Med vilka verktyg görs det intressant att investera i dessa geografier?

Tittar vi på annan slags litteratur - rapporter, konsultarbeten och utredningar av olika slag, hittar vi andra slags ingångar. I samtiden I en studie av danska Naturstyrelsen, genomförd på uppdrag av Köpenhamns och Århus kommuner, presenterades ett antal faktorer som påverkar värden av en bostad. Studien visar att värdet ökar med mellan fyra och åtta procent om den ligger nära (inom 1,5 km) en tågstation. Å andra sidan, menar samma studie, minskar en bostads värde med 10-15% om det finns järnvägsspår inom 150 meter från en bostad. Att buller är ett problem i stationssamhället är förstås självklart, men möjligheterna till en effektiv pendling väger uppenbarligen upp en del av det problemet (Naturstyrelsen m.fl. 2013).

En annan studie, publicerad av Spacescape och Evidens under 2013 lyfter också fram närheten till kollektivtrafik som positivt avseende fastighetsvärden. Att nå sin arbetsplats med kollektivtrafik inom 30 minuter värderas tvåhundrausen kronor högre än motsvarande tillgänglighet med bil. Tidigare har dessa företag skapat en värdering av stadskvaliteter (Stockholms stad m.fl. 2011), i vilken närheten till en spårstation är en av sju sådana kvaliteter. I ingen av dessa finns biltillgänglighet bland de faktorer som ökar fastighetsvärde, eller som ger stadskvaliteter. I den danska studien diskuteras det med eftertryck att stadslivskvaliteter - alltså "urbanitet" är väldigt högt värderade av bostadskonsumenten idag, något som ställer stora krav på kommuner och regioner i termer av planering för blandstad. Verksamheter och bostäder - och inte minst närhet till grönska och god kollektivtrafikförsörjning - är framträdande variabler i en idealisk samtida samhällsutveckling. Det svenska stationssamhället har ur det perspektivet gynnsamma förutsättningar genom god försörjning av de



två sistnämnda av dessa.

Aronsson och Johansson (1999) tecknade tidigare både ett antal verksamma krafter bakom framväxten av de nya tätorterna (industrialisering, näringslagstiftning, födelseöverskott, jordbrukets utveckling och trafikmedlens utveckling) och listade några orter som växt fram som effekt av dessa. Tidigare forskning understryker således att järnvägen och järnvägsstationen haft stor betydelse för utvecklingen av det svenska samhället. Då lockades resenärer till järnvägen av andra anledningar än man gör idag och dessutom i avsaknad av konkurrens från privatbilismen. När statliga myndigheter diskuterar förutsättningarna för stationen och dess plats i ett lokalt samhällsliv och en regional och interregional struktur idag, är det därför med delvis andra föresatser. Så här formuleras exempelvis ett resonemang i Trafikverkets (Banverket) sektionsrapport från 2007, om projektet "Koll framåt":

*För att attrahera potentiella kollektivtrafikresenärer krävs emellertid ytterligare åtgärder - det gäller att tillföra kvaliteter som skapar värde för resenären. Inom Koll framåt har dessa definierats. Kvalitetskriterierna är: en effektiv bytespunkt; en nod och länk i staden; en plats för komfort; en plats som erbjuder mer; en plats med identitet; en informativ plats.*  
(Banverkets Sektorsrapport 2007)

Även i tidigare nämnda Bakersons avhandling förstår vi stationen som en plats med flera roller: de är dörren till staden för besökarna, plats för välkomnanden och farväl, arbetsplats för en del och plats för spontana möten (Bakerson 2010: 12). Alltså just en "plats som erbjuder mer"; här skär olika diskurser genom varandra. Staden är generellt sett idag något som kan marknadsföras med koncept och slogans, med syftet att locka till inflyttning och investeringar (Dinnie (red) 2011). "Stationen" kan vara en del i ett marknadsföringsnätverk; kommunen eller staden som vill framställa sig som framåtsyftande avseende miljömål kan lyfta fram den inneboende potential som ryms i stationen och livet kring densamma.

Att det saknas kunskap om relationen mellan å ena sidan ett normativt planeringsideal och å andra sidan livsstilsval som skapar städernas förutsättningar att bli mer hållbara är tematiken i det nyligen startade projektet "Spår av stad: relationella studier av 'the Metropolitan corridor' i jakt på förebilder för en hållbar stadsutveckling". Projektet syftar till att adressera stationssamhället som modell för det hållbara samhället genom att problematisera det fokus som huvudsakligen råder i kunskaperna kring stationssamhället:

*"Befintliga analyser av möjligheterna till förtätning fokuserar dock endast på tillgänglighet till mark och kollektiva transporter, trots att stadsutglesning i Sverige drivs av livsstilsfaktorer vilka påverkas av helt*

*andra mekanismer. Utbyggnaden av stationssamhällen som inte förankras i en vidare kunskap om de 'livsstilsvärden' och landsbygdsideal som stadsutglesningen drivs av riskerar därför att misslyckas".*

I projektet diskuteras stationssamhällenas hybrida egenskaper i form av att samtidigt vara land och stad och hur mötet mellan ideologier och planeringsnormer kommer i konflikt med varandra, men samtidigt hur stationssamhället och "järnvägskorridoren" utgör en framtida möjlighet i den mån de särskilda egenskaper och förhållanden som präglar denna geografi studeras bättre. Nämnade projekt konstaterar således att det behövs mer forskning - som fokuserar på varför det i huvudsak "villatäta" stationssamhället väljs som plats för liv och boende.

#### **4. Om kommunernas stationsprojekt**

Innan vi fördjupar oss i de arrangerade diskussionerna tecknar vi ett kortare sammanhang för de valda kommunernas stationslägen. Vi kommer att presentera kommunerna från söder till norr med början i Båstad.

##### *Båstad: på varsin sida tunneln*

På grund av den enorma förseningen av tunnelbygget genom Hallandsåsen har utvecklingen av stationen i Båstad hamnat i ett långvarigt väntläge som under slutet av 2015 fick sitt slut i och med att arbetet med att borra tunneln, som påbörjades 1992, då var färdigt och tunneln öppnades för trafik. Detta skapar helt nya utvecklingsmöjligheter för Båstad. Dess geografiska läge innebär att man ligger på gränsen mellan två regioner och därmed på gränsen mellan två kollektivtrafikanordnare, med delvis olika behov och strategier. I början på 2015 hade Skånetrafiken inga planer på att köra genom den färdiga tunneln, utan planerade att vända sina tåg vid Förslöv, en ny station strax söder om tunneln. Vid tiden för denna rapportens publicerande fanns uppgifter om att Skånetrafiken tänkt om och nu planerade att trafikera även Båstad i det nya stationsläget strax norr om tunnelmynningen. Vid Båstads nya station skulle annars bara Öresundstågen stanna, på sin väg mellan Köpenhamn och Göteborg. När tunneln genom Hallandsåsen väl var färdig skulle åsen fortsatt att utgöra en gräns mellan två regionala kollektivtrafiksystem, eftersom Västtrafik bara kör ner till Halmstad, och vänder där.

Skånetrafiken ändrade dock sina planer. Istället för att vända i Förslöv söder om Hallandsåsen kommer pendeltågen att köra till Halmstad från Helsingborg via Ängelholm, Båstad, Laholm och Halmstad varje timme i rusningstid på vardagar (sju turer i varje riktning). Båstad får därmed dubbelt så många tåg i rusningstid såväl norrut mot Halmstad som söderut mot Helsingborg. En ny lokal busslinje, 501, Stationspendeln, kör från busstationen i Båstad till den nya stationen strax nor om staden med anslutning till alla tåg, både avgående och ankommande. Detta skapar nya förutsättningar för Båstad som kan fungera som en pendlingsort både för Helsingborg i söder och Halmstad i norr. Men Båstad

kommun kommer också att bli utdragen, med två nya stationsnära lägen - Båstad respektive Förslöv - norr och söder om åsen.

25 % av invånarna Båstad är pensionärer. Båstad och Simrishamn är de två kommuner i Skåne som har flest invånare äldre än 80 år. Samtidigt försvåras inflytningen av det faktum att Båstad har höga huspriser. I Förslöv är priserna lägre. En trolig utveckling för Båstad är att kommunens två stationslägen får olika socioekonomisk struktur. Båstad kommer att domineras av en äldre befolkning och dyra huspriser. Priserna i Förslöv är än så länge lägre jämfört med dessa två orter. Förhoppningen i kommunen är att Förslöv ska bli attraktivt för yngre familjer, med lägre huspriser och goda pendlingsmöjligheter söder ut.

Kommunen måste utveckla olika strategier för Båstads respektive Förslöv eftersom förutsättningarna för utvecklingen av dessa två urbana stationssamhällen kommer att skilja sig åt. Företrädare för kommunen uttrycker en osäkerhet för hur man ska gå tillväga för att verkligen skapa bra urbana stationssamhällen. Att etablera nya stationer är inget man gör varje dag och det saknas erfarenheter och strategier för detta. Här skulle man önska goda exempel och erfarenheter från andra kommuner som genomfört likande projekt. Styrkan i Båstads kommun är att man är en liten kommun med korta beslutsvägar. Det finns också en politisk konsensus om vikten att utveckla sig som stationssamhälle. En politisk utmaning är dock att välja fokus och prioritera. En sådan utmaning är hur man ska hantera önskan att få Båstad att växa ihop när man står inför det faktum att kommunen på sikt får två urbana stationssamhällen, ett i norr och ett i söder. Har man kapacitet att växa på två ställen samtidigt? Eller ska man välja att i första hand utveckla Förslöv som ligger närmare Helsingborg?

#### *Laholm: att knyta samman kommunen*

Laholms tågstation är sedan ett antal år flyttad från stadens centrum några kilometer ut till ett läge mellan staden och E6:an. Stationen har idag ingen bemanning eller service till de resande och endast ett fåtal företagsetableringar finns stationsnära. En stadsbuss pendlar mellan stationen och centrum men är inte alltid synkad med ankommande tåg vilket skapar väntetider. Laholms kommun äger en del av marken kring stationen vilket möjliggör etablering av bostäder, kontorshotell och lokaler för olika service och tjänster. Laholms kommun arbetar enligt en Vision 2030 som skall attrahera unga människor och ge en större blandning av invånare. Man vill skapa bra levnadsvillkor och skapa en mer dynamisk ort. Idag finns många sysselsatta av agrara näringar som bör förvaltas, generationsväxlas och utvecklas men också kombineras med nya typer av företag och verksamheter.

Den geografiska placeringen har gett en insikt om att det finns en uppenbar risk att hamna i "skuggan" mellan storstadsregionerna. Företrädare från kommunen upplever också att regionen är splittrad. De större orterna i Halland har var och

en sina problem och utmaningar. Det finns också en tydlig obalans inom regionen med Kungsbacka i norr som en stark tillväxtkommun, till skillnad från södar och östra delarna. Halmstad uppfattas inte som en regional tillväxtmotor.

En utmaning är att kommunen består av flera mindre orter. På samma sätt som Laholm måste bygga ihop sitt centrum med stationen, behöver kommunen som helhet bygga ihop sig. Inom kommunen finns en intressekonflikt mellan önskan att bygga ut centralorten Laholm och viljan att satats på de mindre byar som finns i kommunen. Kommunen har 14 tätorter och många som bor på landet mellan dessa mindre orter. Att våga prioritera i olika plandokument är en stor utmaning för kommunen. Här spelar lokalpolitiska intressen in - alla väljare bor inte i Laholm. Samtidigt ser man ingen potential för tillväxt i de mindre orterna. De attraktiva områdena finns framför allt längs med kusten, väster om stationen. Det talar för att det är enklast att växa väster ut. Samtidigt innebär detta en risk att staden Laholm blir ännu mer splittrad, eftersom den "gamla" tätorten ligger öster om stationen.

Idag är Laholm en pendlingskommun. Man bor i Laholm och jobbar någon annanstans. Majoriteten av pendlingen sker söderut mot Ängelholm och Helsingborg. Laholm, liksom Båstad, kommer dock att påverkas av att Skånetrafikens pendeltåg stannar på orten. Detta skapar nya möjligheter för Laholm att växa. I nuläget ses dock Helsingborg som en viktigare ort att samverka med jämfört med Halmstad. Det är för tidigt att säga om den nya förbindelsen till Halmstad kommer att ändra detta mönster. Från kommunens sidan finns en önskan om att Region Halland i större utsträckning ska fungera som en facilitator och medlare mellan kommunerna. Det finns också en önskan om att regionala och nationella aktörer, i detta fallet framför allt Länsstyrelsen och Trafikverket, blir bättre på att samordna sig nationellt. Laholms södra kommungräns är också en länsgräns. Samtidigt sker majoriteten av pendlingen söder ut, vilket gör det mer naturligt att samverka med orter på andra sidan länsgränsen. Här kan bristen på samordning mellan län och regioner bli ett hinder.

Man siktar på en långsiktig strukturell förändring i samarbete med region Halland och "Familjen Helsingborg" i nordvästra Skåne. Man vill försöka kombinera värden från kulturbygden, jordbruk och kommunens strandnära lägen med både utveckling, tillväxt och utbyggnad av infrastruktur. Idéer finns kring turismutveckling kring stranden, cykelleder och laxfiske i samverkan med olika aktörer där gärna mindre företag kan etablera sig. Man har formulerat sig för att prova en kunskapsdriven utveckling genom att samverka, skapa strategiska allianser samt genom att öppna organisatoriska och administrativa gränser. Kommunen ser sig själv som en aktiv aktör för att bygga och utveckla samt för att skapa förutsättningar för etableringar. Förvalta och utveckla de värden som finns samt vända konfliktpunkter till något positivt.

Ett exempel är det starka skyddet av riksintresset kring de kulturlämningar som hämmar tillväxt på andra sidan Lagan. Här vill man lyfta fram och tillgängliggöra de intressanta värdena istället för att se dem som hinder. I strandnära läge finns också en del konflikter mellan de årentruntboende och de som enbart har sommarhus. Olika intressen och perspektiv ger ibland problem för utbyggnader och planering. Förebilder finns i Falkenbergs planer för att bygga ihop staden med stationen och Kungsbacka som framhålls som ett gott exempel. Den kommunala servicen är en viktig faktor för att skapa en attraktiv bostadsort och där finns förskolor, skolor och fortsatta utbildningsmöjligheter med som en kommunal angelägen fråga att arbeta vidare med. För att lyckas vill man arbeta med hela kommunen samt staden för att på bästa sätt förvalta och utveckla kommunens möjligheter för boende och etablering av företag. Det finns en tydlig önskan att attrahera barnfamiljer. Ett hinder är bristen på jobb i kommunen, eftersom det är osannolikt att båda föräldrarna vill pendla. Det är möjligt att detta ändras om förbindelserna blir bättre.

#### *Upphärad: gammal station till nytt läge*

Trollhättans kommun har ambition att stödja möjligheter för ett bra boende i Upphärad, kombinerad med idén om en "levande landsbygd". Det senare handlar om att öka det kommunala befolkningsunderlaget och säkerställa goda servicemöjligheter, fibernät samt gång/cykelstråk i de mindre tätorterna. Ett dubbelspår passerar det gamla stationssamhället Upphärad, men tågen på Bergslagsbanan passerar bara numera. Ett antal invånare pendlar till arbete i Göteborg, men det är enligt Trafikverkets beräkningar inte lönsamt att stanna tågen med det lilla antal invånare som bor i Upphärad idag. Attraktiviteten för boende i samhället skulle förmodligen öka om tåget stannar och kommunen befarar en utflyttning från orten på sikt. Kommunen planerar för samordning av olika slags samhällsservice med närliggande Sjuntorp.

Trollhättan har genomfört ett antal medborgardialoger och förankrat befintlig Översiktsplan väl med invånarna. Utmaningarna ligger i att öka de privata aktörernas investeringar och initiativ som komplement till kommunens egna insatser. Byggherrar bjuds in till "Bodialogplattformen" och man vill attrahera unga barnfamiljer med prisvärt boende och god livsmiljö. Man vill också undersöka olika typer av livstilsboende samt vilka krav detta skulle ställa på service, bostadsutbud mm.

Trafiksystemen behöver samordnas för att skapa bästa möjliga effekt och man har, som så många andra, studerar utvecklingen i Region Skåne med "Pågatågen". Trollhättan vill gärna utforma nya kombinationer av transporter med t.ex. samåkningspooler. Man har en lång tradition av bra samarbete mellan förvaltningar och med politiken, vilket bör kunna vara ett bra utgångsläge för olika satsningar. Man har ambitionen att utöka möjligheter att "tänka tillsammans" och att hämta inspiration i andra kommuner som utvecklats positivt.

Man är positiv till nätverkande med olika aktörer och utökat samarbete med forskning samt ett utvecklat kunskapsutbyte med intressanta exempel på utveckling i mindre orter och landsbygd. Samverkan med Västra Götalandsregionen ses också som en framgångsfaktor liksom ökad dialog med Trafikverket.

Ett aktivt föreningsliv med idrottsklubbar och byalag, men också med lokala banker, ger bra förutsättningar och stöd för tillväxt. Ett antal konkreta och symboliska insatser som exempelvis en cykelväg mellan Upphärad och Lödöse är planerad för att konkretisera visioner och mål. Buss är inget bra alternativ för ett ökat kollektivåkande eftersom vägarna i denna del av kommunen inte är tillräckligt bra för tät kollektivtrafik. Ett tågstopp har därför mycket stor betydelse för utvecklingen, av Upphärad och kommunen i stort. En önskan finns om en diskussion om Trafikverkets parametrar för tågstopp och dess effekter för tillväxt.

### *Stenungsund: järnväg som hinder och möjlighet*

Stenungsund, en kommun med strax över 25000 invånare, ligger vid havet i Västra Götalands län, cirka 30 pendlingsminuter, oavsett färdmedel, från regionkärnan Göteborg. Kommunens näringslivsstruktur präglas mycket av petrokemisk industri och liksom många andra kommuner är också kommunen den största arbetsgivaren. Kommunen består av ett antal mindre tätorter, som Stora Höga och Ucklum, men den största delen av befolkningen bor i huvudorten. I dess norra del är den petrokemiska industrin lokaliserad och denna använder i stor utsträckning det enkelspår som också utgör pendeltågsträckan mellan Uddevalla C och Göteborg C. Den omfattande trafiken på spåret - även fjärrtåg till Lysekil trafikerar sträckan - gör att pendeltåg bara drivs med halvtimmes trafik. Vid sidan av detta finns "Stenungsund Express", buss med kvartstrafik under högtrafiktider.

Kommunen är lokaliserad längs ett kuststråk med ökommunerna Tjörn och Orust som närmsta grannar och de utbyggnadsplaner som finns hos dessa kommuner får tydlig inverkan på den infrastruktur som alla dessa kommuner behöver nyttja tillsammans. Vägen ut till öarna (lv160) passerar via Stenungsön i Stenungsunds västra utkant och slingrar sig sedan längs med havet bort mot E6 i höjd med Stora Höga. Från och till dessa öar finns ytterligare expressbussar, som inte går in och vänder vid Stenungsunds station. Diskussionen som pågår i kommunen är om en utveckling av Stenungsunds nuvarande station med intilliggande busscentral är att föredra, eller om det, med tanke på kopplingarna till de populära öarna i väst, är mer logiskt att utveckla ett nytt stationsläge och bussecentral mer mot ett läge där utbudet av förbindelser skulle bli större för Stenungsund-Tjörn-Orustregionen och samtidigt tillräckligt tillgängligt för de pendlare Stenungsundsborna.

Dagens stationsläge i Stenungsund är inte helt tillfredställande: dels utgör järnvägen som sådan en barriär i tätorten och delar den mer täta bebyggelsen

närmast havet från den glesare villabebyggelsen i stadens östra delar. Möjligheten att korsa spåret finns på fem ställen (plus ett antal gångbroar) längs en relativt lång sträcka. Sikten längst sträckan är delvis skymd och det finns inga planskilda korsningar. Avståndet mellan det som uppfattas som tätortens centrala delar, kring Stenungs torg, och stationsläget är egentligen inte särskilt långt, cirka 400 meter, men som fotgängare måste en röra sig längs den väldigt trafikerade lv170 som går längs spåret genom samhället, och därefter över eller längs med den stora parkering som ligger som en skärm mot ett torg som i sin tur vänder sig bort från parkeringen. Det är mot havet som torgets framsida ligger. Som helhet är Stenungsund präglad både av en typiskt Bohuslänsk struktur med äldre enfamiljshus placerade längs bergsslänter med utsikt mot havet och, å andra sidan, en funktionsseparerad och mer storskalig bebyggelse med långa döda fasader och stora ytor mark för parkering, som bara används under vissa delar av dygnet. En viss förtätning med bostäder i centrum har skett, i riktning mot lv160 mot ögrannarna i väst (varav den ena, Tjörn, i sin tur har ett större planprojekt sedan ett antal år i Myggenäs/Almön, vilket är nämnda kommuns bäst placerade område för en mer storskalig tillväxt av nya invånare - 50 minuters busspendling från Göteborgs C).

## 5. Fyra workshoppar: sammanfattade resultat

I det här avsnittet sammanfattar vi de diskussioner vi haft i Laholm, Båstad, Stenungsund och Trollhättan. Vår bild är politiker och tjänstemän har en klar bild av vad de vill åstadkomma. Man inser att man måste utvecklas lokalt för att locka nya invånare. Man inser också att man behöver hitta nya former för samverkan mellan kommuner, samtidigt som man måste hantera det faktum att det finns konkurrens mellan kommuner om invånare och investeringar. Man önskar en större samordning mellan olika regionala aktörer, samtidig som man inte vill ge avkall på allt för mycket av sitt kommunala självbestämmande. Vår bild är att det man i första hand söker är tillfällen för dialog och reflektion. En erfarenhet är att medverkan i workshoppen var givande då det gav ett tillfälle för politiker och tjänstemän att diskutera hur kommunen kan och bör utvecklas. Sammanfattningsvis är vår uppfattning att frågan om "Vad" man ska göra inte är så kontroversiell. Den stora utmaningen är att få svar på "Hur" man ska gå tillväga för att nå de mål och visioner som formulerats.

I samtliga fyra fall återkommer behovet av att hitta strategier för att bygga samman olika delar av kommunen. Detta är tydligast i Laholm och Båstad, där geografin och stationens fysiska placering innebär ett hinder för att bygga samman både själva stationssamhället och delar av kommunen. I Stenungsund var utmaningen att undvika att samhället "glider isär fysiskt" som en följd av att stationen flyttas till ett nytt läge. Här är problemet att stationen redan ligger i centrum, men att detta i sin tur skapar problem och utgör ett hinder för expansion. Genom att flytta på stationen kan man skapa utrymme för effektivare trafiklösningar med smidigare byten mellan tåg och buss. Samtidigt riskerar man att förlora ett annat värde som är förknippat med visionen om det urbana stationssamhället: närheten till själva staden. I fallet Upphärad vill kommunen bygga samman centralorten Trollhättan med ett av de mindre samhällena. Om tåget mellan Göteborg och Trollhättan även stannar i Upphärad, kortas restiden mellan Upphärad och Trollhättan från 45 till ca 10 minuter. Dessutom blir det betydligt enklare att åka ner till Göteborg. I samtliga fall finns det inga principiella intressemotsättningar mellan regionala och kommunala aktörer. Ur ett regionalt perspektiv vill man se en flexibel bostads- och arbetsmarknad. För det är en effektiv och attraktiv spårbunden kollektivtrafik är ett viktigt verktyg. Länstrafikbolagen vill naturligtvis också i allmänhet ha fler resande.

Ett hinder för bättre balans mellan den regionala utvecklingen av spårbunden kollektivtrafik och enskilda kommuners infrastrukturella planer är det faktum att kommuner och trafikbolag agerar utifrån olika logiker. Det som är effektivast och mest lönsamt från trafikbolagens synvinkel är inte alltid det mest önskvärda från den enskilda kommunen. Denna spänning är tydligast i Upphärad och i Båstad, men även delvis i Laholm, som önskar att de Öresundståg och Västtrafikståg från Göteborg som vänder i Halmstad, istället skulle köra ner och vända i Laholm. Stora delar av kommunerna riskerar att hamna utanför kollektivtrafikflödet. Skånetrafikens beslut att låta sina Pågatåg stanna längre norrut förändrar spelplanen och skapar bättre pendlingsmöjligheter till bl.a. Halmstad. De lokala



politikerna uppfattad dock inte Halmstad som en regional tillväxtmotor utan önskade istället en direkt förbindelse md Göteborg. Laholm ser också en risk att hamna i "skuggan" av de stora städerna, även om man får goda förbindelser både norr och söder ut.

En annan utmaning är att kommunernas planering både förutsätter och är beroende av en fortsatt ekonomisk tillväxt i den enskilda kommunen. Samtidigt konkurrerar kommunerna om de faktorer som bidrar till en lokal tillväxt, som till exempel tät tågtrafik. Detta innebär i sin tur att de beslut som tas av olika trafikbolag har stor påverkan på i vilken utsträckning kommuner eller delar av kommuner vinner eller förlorar i konkurrensen. Detta kan ses som den stora utmaningen i att utveckla hållbara och attraktiva regionala transportsystem. Utvecklingen i kommunerna måste ha jämna steg med utvecklingen av den spårbundna trafiken. Det är en långsam process där enskilda beslut kan låsa fast utvecklingen på lång sikt. Kommunerna är beroende av privata entreprenörer som ofta behöver snabba besked för att vara intresserade. Konkurrensen om de faktorer som främjar lokal tillväxt, t ex att tågen stannar, är en faktor som försvårar för regional samverkan. Detta är ett exempel på problem som skapas genom ett allt för ensidigt fokus på det som Yvonne Rydin beskriver som *growth-dependent planning*. Samtidigt är kommunerna förstas beroende av tillväxt för att kunna utvecklas. Detta är en regionalpolitisk konflikt som måste lösas om en region ska lyckas med att använda utvecklingen av spårbundna kollektivtrafiksystem för att främja tillväxt inom flera delar av en region. Det finns ett behov av att utveckla nya former av *public value management* på en regional nivå. Alla orter i en region kan inte bli centralorter. Men ingen kommun kan ensam rymma alla de värden som gör en region attraktiv att leva och bo i. Här måste olika kommuner hitta sina roller i dialog med varandra.

De fyra kommunerna står således inför delvis olika utmaningar. Båstad och Laholm försöker hitta en position som en attraktiv pendlingskommun. Deras kunskapsbehov kretsar kring frågor som hur man kan locka barnfamiljer att flytta till orten. Här uppfattas det urbana stationssamhället som en vision om det goda livet för barnfamiljen. Man hoppas också att man kan locka välbeställda aktiva pensionärer. Spårbunden kollektivtrafik fyller olika behov hos dessa grupper. Barnfamiljerna behöver bra och trygg kollektivtrafik för arbetspendling. Den äldre befolkningen vill kanske hellre ha bra kollektivtrafik på kvällstid för att kunna dra nytta av nöjesutbudet i Malmö, Halmstad eller Helsingborg. Frågan är om de regionala kollektivtrafiksamordnarna kan möta samtliga gruppernas olika behov?

I samtliga fall ses dessa utvecklingsprocesser som viktiga för att kommunerna ska kunna växa och vara framgångsrik i ett regionalt perspektiv. De fyra olika casen skiljer sig åt då det är olika aspekter som är viktiga. I Upphärad ses ett framtida tågstopp som avgörande för att vända utvecklingen på orten. Här står man inför utmaningen att övertyga trafikbolaget om att även de vinner på att

låta pendeltågen mellan Göteborg och Trollhättan stanna även i Upphärad. I samtliga fall är det också tydligt att utvecklingen av stationerna skapar nya utmaningar. Innebörden i begreppet "stationssamhälle" skiljer sig också åt. Även om samtliga kommuner ser förtätning som en tänkbar strategi skiljer sig förutsättningarna tydligt åt mellan de fyra orterna. Det är därför relevant att tala om förtätning på olika skalnivåer. I Trollhättan kan ett tågstopp i Upphärad ses som en förtätning på kommunal nivå, eftersom kommunen kan växa i Upphärad istället för Trollhättan. Kommunen kan då öka sin befolkning utan att behöva förtäta i centralorten.

I Laholm handlar det snarare om en rumslig tätortsförtätning, då stationen är placerad långt från samhällets centrum. Här vill man skapa en dynamisk plats runt själva stationen med hjälp av möjlighet till boende, utbildning och företagsetablering. Här ligger utmaningen i att välja fokus för förtätningen. En ny attraktiv stadsdel runt stationen kan på sikt innebära att Laholm får två centrum - det äldre och ett nytt stationsnära. Detta väcker frågor om det i alla lägen är positivt att sträva efter att bygga stationsnära. Finns det risker för att redan etablerade stadscentrum utarmas av nya stationsnära lägen? Att länka samman kommunens olika orter med staden, stationen och stranden är också en ambition. Här måste kommunen hantera det faktum att befolkningen bor i en mängd mindre orter och att det finns en önskan om behålla samhällsservice, till exempel skolor, i dessa orter.

Båstad står inför utmaningen att infria alla de förhoppningar som knyts till den färdiga tågtunneln genom Hallandsåsen. Samtidigt måste man hantera det faktum att man framöver kommer att ha två urbana stations samhällen på var sin sida om Hallandsåsen. Utvecklingen av ett nytt stationsnära läge i Förslöv kan ses som en förtätning på kommunal nivå, där man undviker behovet av förtätning i Båstad. Det finns en uttalad önskan om att bygga ihop kommunen. Samtidigt innebär utvecklingen av två stationsnära lägen att kommunen på sikt kan hamna i ett läge där man måste prioritera mellan att satsta på Förslöv respektive Båstad. Om dessa två samhällen får skilda befolkningsgrupper så kommer behoven i Förslöv att handla om bra skolor och barnomsorg, medan Båstad behöver bygga ut sin äldreomsorg. De olika befolkningsgrupper kommer att värdesätta olika *public values*, och kommunen måste hitta strategier att möta de olika behoven. Här skapar utvecklingen av stationssamhället nya utmaningar som kräver olika utvecklingsstrategier i Båstad respektive Förslöv.

Stenungsund skiljer sig från de tre övriga i den mening att stationen redan ligger mitt i stan. Här ses snarare stationen som en tänkbara källa till problem, eftersom dess läge innebär problem för den landsvägsburna kollektivtrafiken som måste in och vända i centrala Stenungsund. Genom att flytta på stationen kan man öppna för en förtätning vid den nuvarande stationen. Samtidigt utmanas idén om det urbana stationssamhället där man inte behöver ha bil utan kan bo nära tåget och ha allt annat inom promenadavstånd. I Stenungsund blev det tydligt att politiker

och tjänstemän inte delar samma bild av vilka problem som ett nytt resecentrum ska lösa. Här står två olika idéer mot varandra: ett resecentrum som bidrar till att utveckla Stenungsund eller ett resecentrum som är en smidig regional bytespunkt, och då måste ligga utanför Stenungsund nära motorvägen. Det finns ett behov av att konkretisera vad man menar med "urbana stations samhällen" i olika sammanhang. En utmaning är att politiker och tjänstemän har olika bilder av vad ett "stations samhälle" är och att man därför pratar förbi varandra och missförstår varandra, trots att man kanske i grund och botten tycker samma sak.

Rörelsen från *government to governance* innebär en ökad grad av komplexitet i hanteringen av, i det här fallet, infrastrukturprojekt. Allt fler aktörer vill och behöver medverka i diskussionerna, tillföra sina perspektiv och idéer. Utan ett brett inflytande - även av medborgare, föreningar och övrig civil sektor - tänker vi att det inte blir riktigt hållbart. En sådan approach och ambition är, med utgångspunkt i vad som sagts under workshoparna som arrangerats inom ramen för denna pilotstudie, både något lustfyllt och något svårt. Å ena sidan behöver en kommun "*lära sig nya saker*". Å andra sidan kräver nya kulturer "*förståelse för varandra. Släppa på prestigen*". "Världen utanför" blir på något sätt större och kunskap mera rörlig, når snabbare till flera via sociala medier. Att följa dessa tar tid och det är svårt att sortera i den omfattande information som finns, men samtidigt ryms möjligheter att nå ut.

Generellt sett finns i vårt material uttryck för svårigheter att veta vilken kunskap som kan vara verksam för de olika processer kommunerna ställs inför i processer med allt fler intressen och aktörer inblandade. Visioner finns det gott om, men de verkar vara trubbiga som verktyg att styra mer konkret med. Ett citat som ringar in en sådan frustration är "*kommunen måste ligga före. Istället ligger man efter hela tiden*". Att jobba samverkande i nätverk ställer helt enkelt nya krav på hur vi pratar om styrning och ledning med varandra i "komplexa processer". Det är förstås både individuellt hur bekväm man känner sig i sådana processer, hur lätt eller svårt man har att förhålla sig till kunskapsmängder man tidigare inte behövt förhålla sig till i en struktur där arbetet varit strukturerat "i stuprör". Men det är samtidigt olika för olika organisationer hur mycket man förstår att ideal som "samverkan" och "nätverkande" oundvikligen ställer nya krav på organisationerna som sådana. Kommuner som lever kvar i traditionella administrationslogiker har förstås svårt att begripa vad innebörderna är i "bottom-up" drivna projekt med föreningar eller företag som pådrivare. Kanske kan det vara en bra idé att skapa särskilda arbetsgrupper kring specifika projekt för att "*tänka tillsammans, ha ett operativare arbetssätt*"? Så resonerade i alla fall några av våra informanter. Mycket handlar förstås om tid och tajming. "*Komplexitet behöver inte vara att det är svårare, men att det innehåller fler dimensioner*", som någon underströk det med frågan om det inte handlar om att skapa just *bredare lösningsbaser*. En annan dimension av relationen mellan *governance* och *government* finns i spänningen mellan lokala och regionala

utvecklingsprocesser. I samtliga workshops tar deltagarna upp de utmaningar som finns att samtidigt samordna sig mellan kommuner, mellan kommuner och regionala aktörer, som i sin tur har olika roller och ibland konkurrera med varandra.

I samtliga fall är det tydligt att kommunen själva inte äger frågan. Den lokala politiken är i högre eller mindre grad beroende av regionala governance-processer, inte minst kring utvecklingen av kollektivtrafik. Detta kom upp i samtliga fall, kanske tydligast i workshopen kring Upphärad där ett tågstopp är helt avgörande för utvecklingen av samhället. Från kommunens sida finns en önskan om att kunna påverka eller i alla fall diskutera de krav som måste uppfyllas för att tågen ska stanna. I Stenungsund och Laholm ligger frågan i större utsträckning hos kommunen. I Laholm är man dock beroende av privata aktörer: någon måste vilja bygga nära Laholms station och marken måste köpas in. På kommunens egen mark är man beredd att starta byggnadsprojekt som kompletterar de privata initiativen främst med inriktning utbildning och service. I Stenungsund ligger utmaningen i att skapa en målbild kring den planerade resecentrumet som är gemensam hos politiker och tjänstemän.

Ett exempel är de olika roller som Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne har tagit på sig. Från Regionens sida ser man möjligheter att besöka kommuner för att diskutera strategiska frågor. Länsstyrelsen å andra sidan är bunden till sin roll som myndighet med möjligheter att stoppa kommunala planer. Regionen har en friare roll medan Länsstyrelsen måste ha ett ärende att utgå ifrån. Samtidigt har Länsstyrelsen en löpande dialog med kommunerna i många sammanhang. I dessa dialoger borde även regionen kunna delta.

En löpande dialog mellan kommuner och regionala aktörer (Regioner, Länsstyrelser, kollektivtrafiksamordnare) är ett sätt att hantera politiska frågor som är för känsliga för politiken, dvs. ett sätt att utnyttja olika governance-strukturer. Men detta kan lätt komma i konflikt med rollen som myndighetsutövare (Länsstyrelsen) eller rollen som vinstdrivande företag (Trafikbolag). En lösning kan vara att bilda samverkansgrupper kring aktuella utvecklingsprojekt. I Malmö har Trafikverket bildat en samverkansgrupp kring utvecklingen av Malmö C. I Varberg finns en likande dialoggrupp kring utvecklingen av den nya stationen i anslutning till den nya tågtunneln genom staden. I allmänhet i stadsbyggnad idag är också styrning genom olika slags partnerskap allt vanligare (partnerring, konsortier). På samma sätt kan regioner, länsstyrelser, trafikbolag, kommuner med flera bilda samverkansgrupper kring aktuella stationslägen, t ex utvecklingen av Upphärad eller Båstad. Sådana samverkansgrupper kan bli en plats för lärande och ett sammanhang där man samlas runt olika gränsobjekt, till exempel idén om "urbana stationssamhällen".

## 6. Vägar framåt

I den avslutande delen kommer vi att ge några förslag på hur kommunala och regionala aktörer kan arbeta vidare med att överbrygga de hinder som beskrivs i rapporten. Vi kommer också att ge beskriva forskningsfrågor som vi identifierat och som kan ligga till grund för kommande forskningsprojekt. I rapportens inledning konstaterade vi att gemensamma samtal som kretsar kring reflektioner över den egna professionella praktiken är ett sätt där ny kunskap kan krypa in i planeringspraktiker kring komplexa utvecklingsprojekt.

En annan sak vi uppfattade var att de aktörer som deltagit i fokusgruppmötena sällan eller aldrig sitter vid samma bord på det sätt som vi arrangerade. Det betyder i så fall att tvärfackliga utbyten sker i begränsad utsträckning. I flera fall har en dialog skapats genom den plattform som detta projekt utgjort - det har helt enkelt varit ett första tillfälle till det gränsöverskridande tankearbete som forskningslitteraturen förespråkar.

I ett sådant tankearbete fyller metaforer en viktig funktion. Den hjälper oss att förstå saker på nya sätt. Genom att beskriva något "som" något kan vi få syn på och lättare förstå nya sidor av den yrkesvardag vi är välbekanta med. Då kan vi också lättare få upp ögonen för nya sätt att hantera gamla problem, vilket på sikt kan leda till en mer hållbar utveckling. Metaforer kan fungera som en brygga mellan forskning och andra praktiker. De kan också fungera som en brygga mellan olika praktiker, till exempel mellan politiker och tjänstemän eller mellan olika kommunala förvaltningar. Sådana metaforer kan även beskrivas som gränsobjekt ("boundary objects" i dess ursprungliga teoretiska form). Gränsobjekt är begrepp eller fenomen - eller för den delen fysiska artefakter - som kan ges olika betydelser i olika sammanhang, samtidigt som de också har gemensamma drag (Star & Griesmer, 1989). "Hållbar utveckling" och "Urbana stations samhällen" är två exempel på gränsobjekt. Båda dessa begrepp kan betyda olika saker för olika aktörer. Samtidigt är det något som flera olika aktörer kan samlas runt.

Gränsobjekt kan fylla flera olika funktioner (Akkerman & Bakker, 2011). Den första funktion är att det hjälper oss att identifiera ett fenomen och skilja ut det från andra liknande fenomen. Ett "urbant stations samhälle" är något som skiljer sig från andra former av samhällen. När vi talar om att utveckla "urbana stations samhällen", syftar vi på att utveckla samhällen med (eller mot) specifika drag. Den andra funktion är att det hjälper oss att koordinera olika perspektiv. Ett urbant stations samhälle ska möta en mängd olika behov. Men det kan inte möta alla behov. Genom att låta olika aktörer definiera vilka behov de ser som relevanta, kan vi tillsammans precisera vad som karakteriserar de urbana stations samhällena man vill bygga. Vi kan också bli tydliga med vilka behov och problem som troligen inte kan lösas genom att vi utvecklar urbana

stationssamhällen. Detta leder oss in på den tredje funktionen som ett gränsobjekt har: det hjälper oss att reflektera. Att samtala om gränsobjekt och tillsammans försöka bena ut vad som karakterisera dem (identifiera och koordinera), kan gränsobjekt bidra till att stimulera olika former av kunskapskryp. Den fjärde funktionen ett gränsobjekt kan fylla är att underlätta för olika former av transformationer, till exempel genom att vara en brygga mellan forskning och praktik. "Hållbar utveckling" är ett exempel på ett gränsobjekt som kan bidra till transformationer.

Forskningskunskap om vad som krävs för att uppnå hållbara utvecklingsprocesser är sällan ett stöd för professionella som vill försöka arbeta annorlunda. Då måste kunskapen översättas. Genom att samtala om vad "hållbar utveckling" skulle innebära för en viss professionell praktik har vi en möjlighet att utveckla nya arbetssätt - att transformera om etablerade arbetssätt, till exempel som hur vi arbetar med planeringen av nya resecentrum, till något nytt, som förhoppningsvis leder till att vi utvecklar nya hållbara urbana stationssamhällen. Gränsobjekt är också något som kan utvecklas när olika aktörer samtalar kring gemensamma problem. Dessa samtal kan ses som förhandlingar, där man måste ge och ta för att skapa metaforer som tilltalar fler än en aktör (Lee 2005). Detta anser vi är en förutsättning för att skapa bra och jämlika governanceprocesser. Att utveckla gränsobjekt är ett sätt att främja olika professionella läroprocesser (Hallin, 2014). De utmaningar som identifieras i detta pilotprojekt kan också ses som potentiella gränsobjekt. Om flera aktörer samlas runt dessa utmaningar med syfte att förstå dess karaktär och försöka utveckla lösningar kan man tillsammans främja professionella läroprocesser inom de organistationer som samverkar. Detta kan också bidra till att utveckla bättre och effektivare governanceprocesser som i sin tur främjar olika regionala utvecklingsprocesser som tar hänsyn till både lokala och regionala behov.

Baserat på våra erfarenheter från de fyra workshopparna har vi två förslag på konkreta åtgärder. Båda åtgärder syftar till att skapa ett lärande kring "hur" lokala och regionala aktörer kan arbeta för att underlätta utvecklingen av urbana stationssamhällen som kan fungera som som nod i attraktiva spårbundna kollektivtrafiksystem.

### **1. Skapa temporära arbetsgrupper kring aktuella utbyggnadsprojekt i stationsnära lägen**

Ett återkommande önskemål är behovet av dialog där kommuner har möjligheter att samtidigt diskutera med länstrafikbolag, regioner och länsstyrelsen. Ofta för man parallella samtal, vilket inte sällan leder till frustration eftersom utvecklingen av nya stationssamhällen involverar alla dessa aktörer.

Ett sätt att komma förbi detta kan vara att skapa temporära arbetsgrupper kring pågående stationsutvecklingsprojekt som bedöms ha regionalt intresse. I en sådan arbetsgrupp kan man samla representanter från den berörda

kommunen, från Länsstyrelsen och den aktuella regionen, länstrafikbolagen samt privata byggentreprenörer. Arbetsgruppen bör arbeta i två steg. Det första steget är att identifiera utvecklingsmöjligheter och intressekonflikter. I steg två utvecklar man tänkbara sätt att hantera dessa konflikter, med hänsyn till gällande lagstiftning och pågående planprocesser. Arbetsgruppen ska inte ersätta de roller och uppgifter som kommuner, länsstyrelser, regioner, länstrafikbolag med flera har, utan bli ett komplement - en mötesplats - där dess aktörer kan diskutera de utmaningar som rör utbyggnaden av stationssamhälle. Varje samhälle har sina unika förutsättningar - och problem. Varje arbetsgrupp levererar en inventering av utmaningar och möjligheter samt förslag på lösningar. Sedan är det upp till kommunen och övriga inblandade att prioritera bland de olika lösningsförslagen.

På sikt kan detta leda till läroprocesser hos både kommunala och regionala aktörer, eftersom man löpande samlas och diskuterar utmaningar kopplade till specifika stationer, samtidigt som man bit för bit får en bättre överblick över enskilda utvecklingsprojekt och relationen mellan dem på en regional nivå. Genom dessa arbetsgrupper skapas också möjligheter till en löpande dialog mellan enskilda kommuner och regionala aktörer, samt mellan regionala aktörer. Dessa temporära arbetsgrupper kan underlätta för kommuner och regionala aktörer att lära av varandra. Här finns också möjligheter till en kritisk reflektion kring hur man omsätter visionen om det urbana stationssamhället i praktiken.

## **2. Underlätta kunskapsöverföring och dialog mellan politiker på regional och kommunal nivå**

Vid flera workshops kom det upp önskemål om att skapa möjligheter till bättre kunskapsöverföring mellan lokalpolitiker. Det finns en risk för obalans mellan politiker och tjänstemän, där de senare har större möjligheter att delta i en professionell diskussion om innebörden i urbana stationssamhällen, medan politiker inte alltid ges samma möjligheter. Samtidigt efterfrågar kommunpolitiker möjligheter till studiebesök och goda exempel.

Politiska konflikter kan naturligtvis vara en utmaning för kunskapsöverföring. Det är viktigt att komma ihåg att kunskap om planering och hållbar utveckling alltid har en politisk dimension, vilket vi diskuterade ovan i avsnitt 1.

Å andra sidan stöter vi på liknande problem i de fyra casen, vilket kan tala för att kommunpolitiker, oavsett partifärg, kan lära av varandra i frågor som rör utvecklingen av hållbara stationssamhällen. Att bara få träffas och diskutera hur man kan tolka innebörden i konceptet "urbana stationssamhällen" tror vi kan var givande, även om man troligen inte enas om en gemensam tolkning. Om man väljer att etablera tillfälliga arbetsgrupper kring aktuella stationsprojekt där tjänstemän arbetar tillsammans, finns det ett behov av en liknande modell där regional- och kommunalpolitiker kan mötas. Samtidigt är det viktigt att skilja mellan tjänstemanna- respektive politikerrollen. Därför bör man skapa olika grupper. Samtidigt har politikerna samma kunskapsbehov som tjänstemännen. Det är politikerna som ska peka ut riktningen.

Avslutningsvis vill vi presentera några frågeställningar som kan vara intresserade att undersöka vidare i kommande forskningsprojekt. Även här ligger fokus på "hur"-frågan.

När vi planerade pilotprojektet började vi i frågan om hur olika kunskaper "kryper" mellan lokala och regionala praktiker. Vår utgångspunkt var att nya kunskaper måste användas för att få fäste hos planerare och beslutsfattare. En erfarenhet från våra workshops är att det ofta saknas "broar" mellan olika praktiker där kunskaper kan "krypa" över. Även om kommunala och regionala tjänstemän och politiker önskar att vi kunde komma bort från stuprören, hamnar vi ändå i en situation där olika utvecklingsprocesser delas upp. Kollektivtrafikbolag planerar utifrån sitt perspektiv, kommuner utifrån sitt och regioner och länsstyrelser har i sin tur sina perspektiv. Delvis styrs detta av gällande lagstiftning. Men vi tror också att en inte obetydlig del kommer av organisationstraditioner och etablerade organisationskulturer. En viktig forskningsfråga är att förstå hur kunskaper "kryper" mellan organisationer, vilka "broar" som finns och varifrån politiker och tjänstemän hämtar sina idéer.

Den sista frågan är viktig eftersom idéer alltid måste bäras av någon för att kunna krypa in i en praktik. Nya kunskaper svävar inte fritt. De måste bäras av något, antingen olika medium i form av text eller bild, eller genom att människor talar med varandra. I en studie från mitten av 1990-talet undersökte Lars J Lundgren och Göran Sundqvist varifrån tjänstemän på Naturvårdsverket hämtade sin kunskap. De fann att man i första hand frågar de man kände. Ny kunskap spreds genom olika personliga nätverk. I en del fall ingick den forskare, men ofta frågar man sina kollegor. En pikant detalj från studien är att det fanns en stark intern kritik bland de intervjuade tjänstemännen mot Naturvårdsverkets egen forskningsavdelning. Handläggarna tyckte inte att den egna myndigheten producerade forskning som gick att omsätta i praktiken. Forskarna å sin sida försvarade sig med argumentet att deras uppgift var att producera forskningskunskap, inte serva tjänstemän (Lundgren & Sundqvist, 1996).

En intressant forskningsfråga är att förstå de personliga nätverken där kunskaper sprids. Vem frågar vem? Vad frågar man om? Vilka kunskaper och erfarenheter kommer inte vidare på grund av att individer som borde träffas och tala med varandra inte gör det? Att skapa tillfälliga arbetsgrupper kan vara en konkret lösning på detta problem. En annan fråga är vilka kunskaper och erfarenheter som anses relevanta att sprida? Detta rör frågan om vilken kunskap som anses meningsfull för att kunna hantera olika problem. Wenger (1996) hävdar att de professionella utövarnas förståelse av den egna praktiken sätter gränsen för vilken kunskap som anses relevant och meningsfull i en viss praktik. Som praktiker löper man risken att fångas i sin egen praktik. Jag gör som jag alltid har gjort, och försöker lösa olika problem i vardagen med hjälp av vad jag redan vet. Men om jag måste tänka nytt - hur gör jag då? Vilka nya kunskaper ska jag leta efter, om jag inte vet var jag ska börja? Vilka kunskaper anser olika aktörer är relevanta? Ett sätt att närma sig den frågan är att använda sig av begreppet *Evidence-Based Practice*. Inom medicin är detta ett vedertaget begrepp. Vilka behandlingsmetoder fungerar bättre jämfört med andra. När det



gäller planering är det svårare att veta säkert. Planering måste hela tiden hantera *wicked problems* - problem som hela tiden ändrar karaktär när man försöker lösa dem. Icke desto mindre finns det ett behov att bli bättre på att förstå hur vi kan och bör göra för att styra samhällsutvecklingen i en viss riktning. En möjlighet att komma vidare är att identifiera vilka arbetsmetoder som fungerar i lokal och regional utveckling. Hur gör vi när vi lyckas styra planeringen åt det håll vi önskar (Krizek *et al* 2009)? Detta knyter an till tidigare forskning som pekar på att lärande underlättar nätverksstyrning (Montin *et al* 2014). Men för att någon ska vilja lära sig något måste man först uppfatta den nya kunskapen som meningsfull att lära sig.

Sammanfattningsvis identifierar vi följande frågeställningar som kan ligga till grund för fortsatt forskning:

1. Hur sprid ny kunskap och nya erfarenheter kring hur man kan arbeta med urbana stationssamhällen? Genom vilka nätverk? Vilka mötesplatser uppfattats som viktiga av kommunala och regionala aktörer?
2. Vilka kunskaper och erfarenheter anses relevanta? Används de kunskapsunderlag och visionsdokument som produceras av regionala aktörer? Hur används de?
3. Det finns också behov av en mer kritisk forskning kring de visioner och arbetssätt som dominerar utvecklingen av urbana stationssamhällen. Är det möjligt att utveckla andra förhållningsätt än den dominerande diskursen kring *Growth-Dependent Planning*. Kan alla orter i en region växa lika mycket? Finns ett behov av att utveckla former för Public Value Management på både lokal och regional nivå? Är det så att bättre regional samordning är en förutsättning för att skapa ökad valfrihet - det vill säga en region där det finns många olika sorters urbana stationssamhällen?

När detta skrivs nås vi av nyheterna om det nya klimatavtalet. Framstegen i Paris ger oss ny energi i arbeta med att skapa attraktiva urbana stationssamhällen som binds ihop av en effektiv spårbunden kollektivtrafik. Vi måste skapa transportsystem som inte är berodde av fossila bränslen i ett samhälle där rörlighet är en förutsättning för att skapa välbefinnande. För att lyckas med detta räcker det inte med tekniska lösningar. Vi måste också styra utvecklingen så att allt större del av persontransporterna sker med kollektivtrafik istället för med personbilar. Vår förhoppning är att denna rapport kan vara ett bidrag i det arbetet.

## Referenser

- Aronsson, P. & Johansson, L.** (red. 1999). *Stationssamhällen: nordiska perspektiv på landsbygd*  
Trelleborg, Stenvalls.
- Akkerman, S F. & Bakker, A.** (2011) Boundary Crossing and Boundary Objects  
*Review of Educational Research*. 81 (2) pp. 132-169.
- Bakerson, A.** (2010) *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer i sju länder*. Göteborg, Chalmers.
- Campell, S.** (2010) Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. *Journal of the American Planning Association* 62 (3) pp 296-312
- Cooper, I. & Symes, M.** (2009) (eds.) *Changing Professional Practice. Sustainable Urban Development, Volume 4*. London, Routledge.
- Davies, J.** (2011) *Challenging governance theory. From networks to hegemony*.  
Bristol: Policy Press
- Den goda staden, Projektspecifikation-stadsutvecklingsprojekt version 0.91,  
051212
- Dinnie, K.** (2011) *City branding: theory and cases*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Doucet, I. & Janssens, N.** (Eds., 2011) *Transdisciplinary Knowledge Production in Architecture and Urbanism. Towards Hybrid Modes of Inquiry*. Springer, Urban and Landscape Perspectives, 11
- Gallagher, L.** (2014) *The end of the suburbs: where the american dream is moving*.  
New York, NY: Portfolio/Penguin Press.
- Hedlund, G. & Montin, S.** (red.) (2009) *Governance på svenska*. Stockholm: Santérus Academic Press
- Koll framåt. Trafikverkets (Banverket) sektionsrapport (2007)
- Krizek, K; Forysth, A. & Slotterback, C** (2009) Is There a Role for Evidence-Based Practice in Urban Planning and Policy? *Planning Theory & Practice*, 10 (4) pp 459-478

**Krueger, R. & Buckingham, S.** (2012) Towards a 'Consensual' Urban Politics? Creative Planning, Urban Sustainability and Regional Development. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36 (3) pp. 486-503

**Lundgren, L J & Sundqvist, G** (1996) Varifrån hämtar miljövårdsbyråkraterna sin kunskap. I: Lundgren, L. J. (red) *Att veta och att göra. Om kunskap och handling inom miljövården*. Stockholm: Naturvårdsverket förlag

**Lupi, T.** (2011), The Science-Policy Interface and Urban Research Uptake, Urban ERA-NET, NICIS Institute, The Hague Netherlands

**Montin, S., Johansson, M. & Forsemalm, J.** (2014) Understanding Regional Collaborative Innovation. In: Ansell, Chris & Torfing, Jacob (Eds.) *Public Innovation Through Collaboration and Design* London: Routledge. pp 106 - 124

**Mouffe, C.** (2008) *Om det politiska*. Hägersten: Tankekraft förlag

**Rydin, Y.** (2011) *The Purpose of Planning. Creating sustainable towns and cities*. Bristol: Policy Press

**Rydin, Y.** (2013) *The Future of Planning. Beyond growth dependence*. Bristol: Policy Press

**Schön, D. A.** (1983). *The reflective Practitioner, How Professionals Think in Action*. Basic Books.

**Stilgoe, J.** (1983) *The Metropolitan Corridor. Railroads and the American Scene*. Westford, Yale Academic Press

**Stoker, G** (2006) Public Value Management: A New Narrative for Networked Governance. *The American Review of Public Administration* 36 (1) pp 41 - 57

**Strömberg, K** (1999) "Stationssamhällena Hovmantorp och Lessebo, var de 'stationssamhällen'?" I: Aronsson, Peer & Johansson, Lennart (red.) *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Trelleborg, Stenvalls.

**Sörensen, E. & Torfing, J.** (Eds.) (2008) *Theories of Democratic Network Governance*. Palgrave Macmillan.

**Swyngedouw, E.** (2007) Impossible "Sustainability" and the Postpolitical Condition. In: Kreuger Rob & **David Gibbs** (Eds.) *The Sustainable Development paradox. Urban political Economy in United States and Europe*. New York & London: The Guilford Press. pp. 13-40.

**Tornberg P.** (2011), *Making Sense of Integrated Planning. Challenges to Urban and Transport Planning Processes in Sweden*, Stockholm KTH.

**Ullstad E.** (2008), *Hållbar stadsutveckling . En politisk handbok från Sverigse Arkitekter.*

**Weiss, C H.** (1980) Knowledge creep and decision accretion. *Science communication*, 1 (3) pp 381-404)

**Wenger, E.** (1998) *Communities of Practice. Learning, Meaning and Identity.* Cambridge MA: Cambridge University Press