



Tillväxtskapande samhällsplanering i stråket Göteborg-Borås

Slutrapport 2020

Kortversion



Med finansiering från



Rapportförfattare: Emmy Nicander och Sebastian Andersson, Göteborgsregionen

Senior professor Ulf Ranhagen har skrivit delarna Omvärldsperspektiv och trendanalys respektive Samskapande metoder (bilaga 1) samt bidragit med synpunkter och kvalitetsgranskning av rapporten som helhet.

Layout: Olivia Whitehouse, Göteborgsregionen

Figurer och illustrationer: Jörgen Svensson, WSP

Projektledning: Linda E Andersson, Göteborgsregionen

Emmy Nicander, Göteborgsregionen

Sebastian Andersson, Göteborgsregionen

Karin Björklind, Boråsregionen/Sjuhärads kommunalförbund

Processtöd

Workshops och rapport: Ulf Ranhagen, senior professor

Dokumentationsstöd workshopserie: Anna Widman, WSP

Läs mer om projektet, och rapporten som helhet på www.goteborgsregionen.se

Inledning

Stråket Göteborg-Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Här finns en näringslivsstruktur med stark koppling till Göteborgs hamn, Landvetter flygplats och riksväg 40 med sitt strategiska läge i godsstråket mot Jönköping och Stockholm. Göteborg och Borås fungerar emellertid idag som två olika arbetsmarknadsregioner med en ökande arbetspendling mellan sig.

För att binda samman stråket och skapa en gemensam arbetsmarknadsregion med ökad tillväxt, arbetsmöjligheter och bättre möjligheter till kompetensförsörjning behöver vi överbrygga fysiska, administrativa och mentala gränser. För att det ska ske hållbart krävs dessutom bättre förutsättningar för hållbara transporter (mobilitet) i stråket.

Genom projektet Tillväxtskapande samhällsplanering i stråket Göteborg-Borås har näringsliv och offentlig sektor mötts i en samskapande process för att tillsammans hitta styrkor, utmaningar och möjligheter för näringslivets utveckling i ett brett samhällsperspektiv. Projektet har haft två huvudsakliga syften:

- Ta fram ett planeringsunderlag som stöttar hållbara näringslivetableringar i stråket.
- Skapa en regional arena bestående av både offentlig och privat sektor som fortsätter att utbyta erfarenheter om tillväxtskapande samhällsplanering efter projektets slut.

Välkommen att ta del av idéer, slutsatser och förslag till fortsatt arbete från projektet i den här kortversionen av rapporten!

Vi vill rikta varma tack till följande organisationer som så engagerat bidragit med synpunkter och idéer i våra fyra workshops:

AB Ludvig Svensson/Ludvigson Invest

Axs Nordic AB

Borås näringsliv

Business region Borås, BRB

Catena AB

Fastighetsägarna GFR

Flügger AB

Frontside Electrics

Företagarorganisationen Företagarna

Göteborgstryckeriet

Göteborgs universitet

Hållbart resande väst, HRV

Kanico

Länsstyrelsen Västra Götaland

Mölnads företagarförening

Mölnads innerstad

Next Step

Science Park Borås

Svenskt Näringsliv

Sveriges Byggindustrier

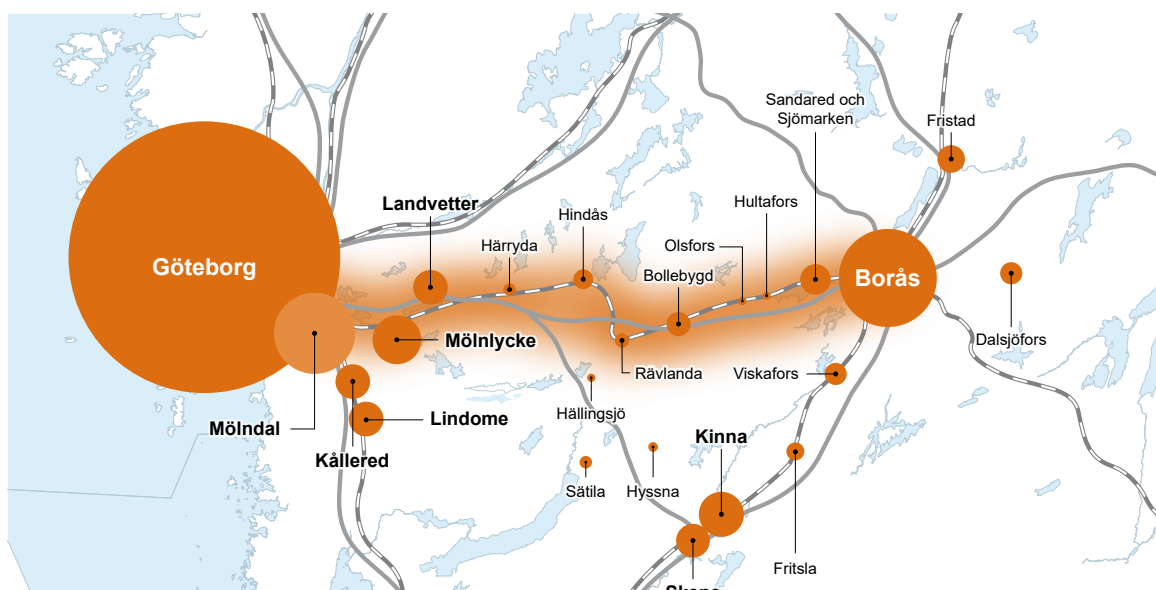
Swedavia

Trafikverket

Västsvenska Handelskammaren

Västtrafik

Bakgrund



Stråket Göteborg-Borås utgörs av Västsveriges två största städer samt området mellan dem, med kommunerna Mölndal, Härryda, Mark och Bollebygd. Befolkningen uppgår till över 800 000 invånare. Genom stråket går motorvägen riksväg 40 och järnvägen Kust till kustbanan med anslutningar till andra delar av Västra Götaland samt mot andra regioner.

Stråket Göteborg-Borås är en viktig tillväxtmotor i Västsverige, men också för landet som helhet. Här finns många av Sveriges stora industrikuster inom exempelvis fordonsproduktion, life science, handel och textil. Stråket har även starka kopplingar till logistik och godstransporter. Stora mängder gods passerar Göteborgs hamn och lagras i logistikparkerna i Mölnlycke, Landvetter flygplats och Viared väster om Borås.

Göteborg-Borås betraktas som Sveriges tredje största arbetspendlingsstråk och dessutom är det viktigt för studiependlingen till Göteborgs universitet, Chalmers tekniska högskola och Högskolan i Borås. Jämfört med andra pendlingsstråk har Göteborg-Borås en svag tågtrafik som gör att bil och buss dominerar resandet. Kust till kustbanan har låg standard och långa

restider som gör tågresandet oattraktivt. Trängsel på motorvägen och i Göteborg gör det samtidigt svårt att öka mängden bussar. Insatser för att stärka järnvägssystemet och kraftigt öka kapaciteten för regionalt tågresande är därför viktigt för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande i stråket.

Trafikverket utreder under perioden 2019–2022 nya stambanor i Sverige, där en sträcka är Göteborg-Borås. Samtidigt utreds hur den befintliga Kust till kustbanan och riksväg 40 kan utnyttjas tillsammans med en ny stambana för att möjliggöra en gemensam arbetsmarknadsregion och en större andel kollektivtrafikresor i stråket. Eftersom utredningen pågår är det i nuläget osäkert var och när en ny järnväg och dess stationer kommer lokaliseras.

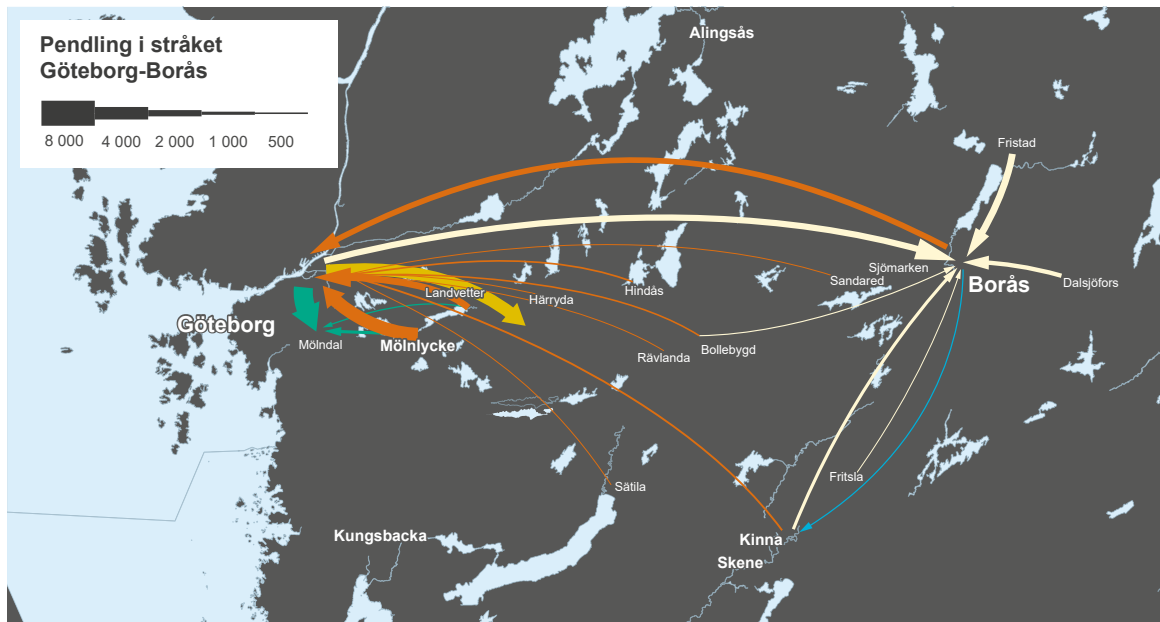
I det här projektet har fokus legat på att se vilka möjligheter som kan öppnas upp om ny infrastruktur byggs. För att uppmuntra till kreativt tänkande har projektet förhållit sig fritt till eventuella järnvägsdragningar och stationslägen, utan att ta ställning till några specifika utredningsförslag.

Tillgänglighet

Kartan nedan visar arbetspendling från tätort till kommun.

De stora flödena hittar vi i den västra delen av stråket där också flest människor och arbetsplatser finns. De enskilt största rörelserna sker mellan Göteborg, Mölndal och Härryda. Rörelserna mellan Göteborg och

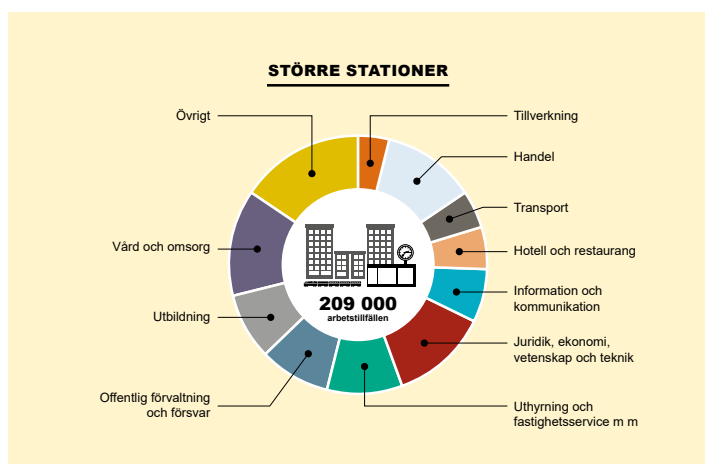
Borås är också stora. Att Borås är ett arbetsmarknadsnav framgår också tydligt av pilarna. Det kan dock konstateras att flödena från till exempel Mölnlycke och Landvetter mot Borås är ganska små, vilket kanske kan förklaras av att transportmöjligheterna med buss och tåg därifrån är relativt begränsade.



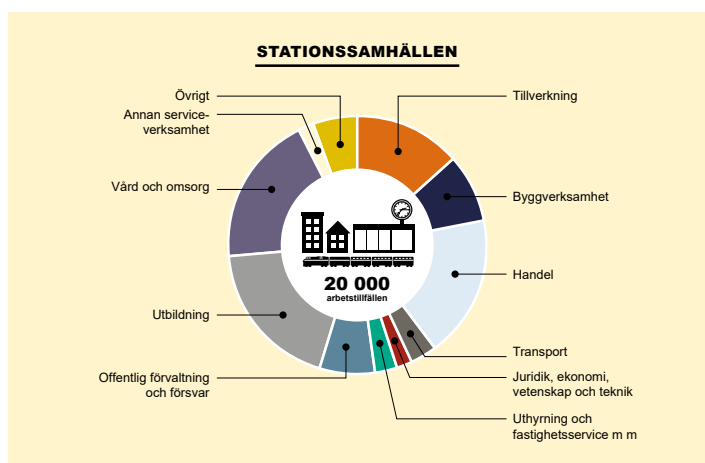
Näringslivet i stråket

Sett till stråket som helhet är näringslivet relativt varierat och komplext och det finns ingen bransch som uppenbart dominerar. Det speglar stråkets bredd med storstad, mellanstora och mindre orter, större verksamhetsområden och ren landsbygd. Nästan hälften av stråkets alla arbetstillfällen finns centralt i de större städerna.

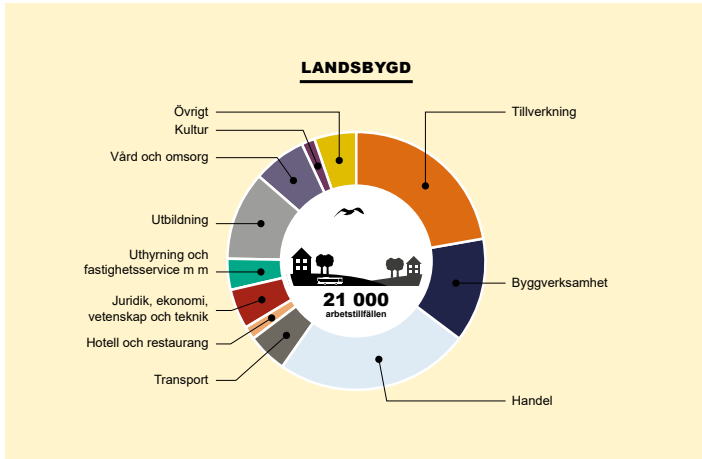
Tillverkning, handel och transport är stora branscher i motorvägsnära lägen men även på landsbygden. I de större städernas centrala lägen är istället kunskapsintensiva näringar inom juridik, information och olika former av service mer tongivande.



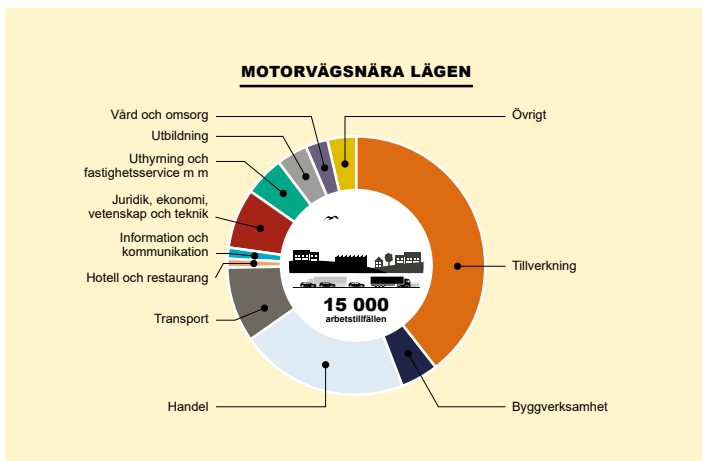
2 000 meters radie runt Göteborgs central, Lisebergs och Gamlestadens stationer samt Mölndal station och Borås centralstation. Speglar i stora drag de mest centrala delarna av dessa stadsmiljöer.



2 000 meters radie kring stationerna i Mölnlycke, Hindås, Rävlanda, Bollebygd och Sandared. Här ingår även Landvetter tätort som inte har en station men liknar övriga stationsorter till storlek och karaktär.

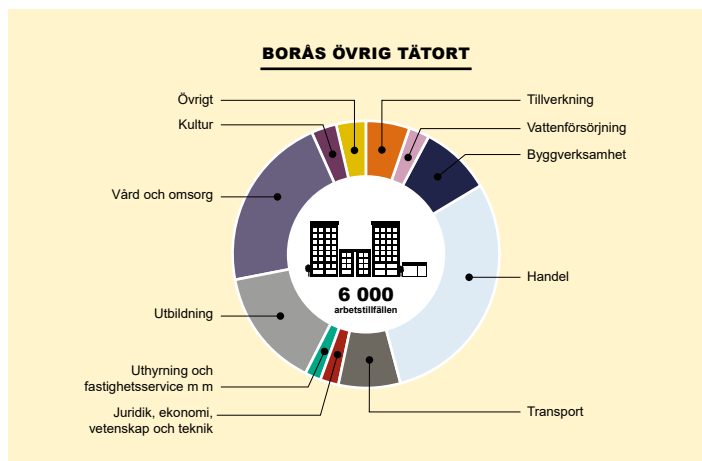


Motsvarar övriga ytor av samtliga kommuner utom Göteborg. Här finns mindre tätorter och områden med gles eller ingen bebyggelse.

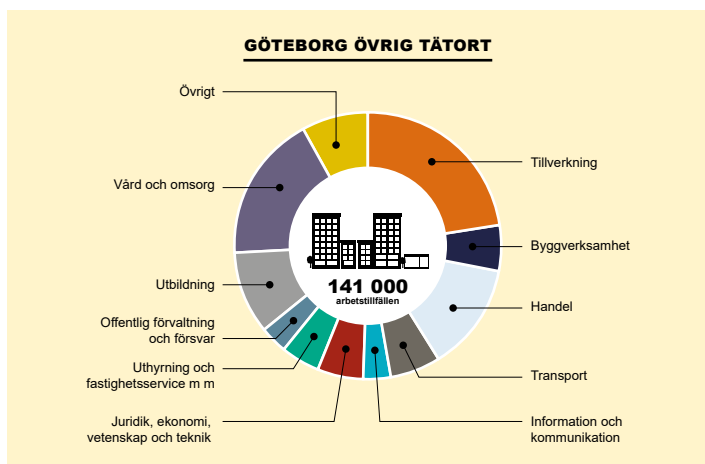


Dagbefolkningen inom 1 500 meter från riksväg 40. Fångar de flesta större verksamhetsområden som ligger i anslutning till motorvägen.

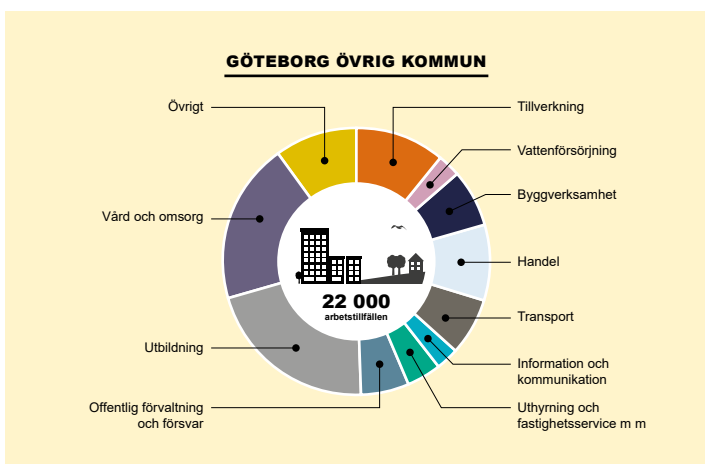
I statistiken saknas 4 000 arbetstillfällen på Landvetter flygplats som ska räknas till motorvägsnära lägen.



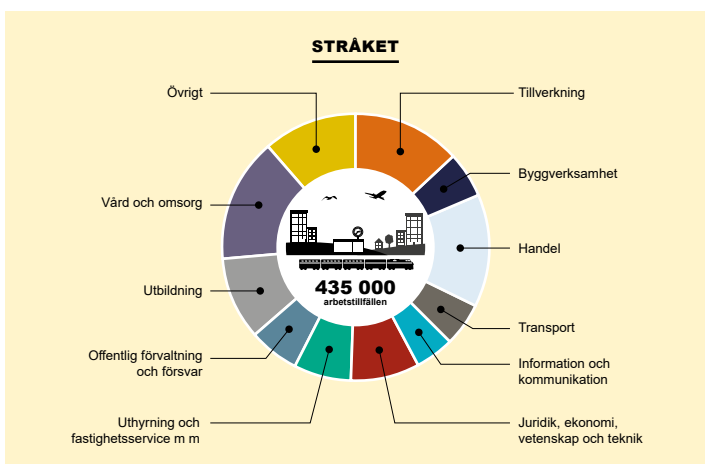
Övriga stadsdelar i Borås som inte ingår i typologin Större stationer.



Göteborgs stad utöver de mest centrala delarna som ingår i typologin Större stationer.



Områden utanför tätorten Göteborg inom kommunen, exempelvis de glesare delarna av Hisingen och kustzonen.



Den totala dagbefolkningen i stråkets samtliga kommuner, det vill säga en sammanslagning av alla typologier.

Trender som kommer påverka stråket

- Den globala konkurrensen kommer sannolikt att öka med en fortsatt strukturomvandling som följd.
- Tillväxten kommer sannolikt drivas alltmer av investeringar i kunskap och humankapital och mindre i investeringar i maskiner och byggnader.
- Branscher som är teknologiskt relaterade till redan etablerade branscher i regionen kommer troligen fortsätta att utvecklas i regionen.
- Företag, arbetsplatser och boende kommer sannolikt att fortsatt vara geografiskt koncentrerade i kluster.
- Kopplingar mellan individer kan påverka lokalisering och företagsetablering. Att stärka humankapitalet genom satsningar på till exempel utbildning och kompetensutveckling även utanför de större städerna kan därför vara gynnsamt.
- Den snabba digitaliseringen kommer påverka samhälle och näringsliv strukturellt.
- Omställningsbehovet till följd av klimat- och miljöförändringar får allt större betydelse och allvar vilket stimulerar till nya och förändrade marknader, branscher och affärsmodeller. Det kan ses som en möjlighet för näringslivet att växa och utvecklas.
- Det sker en fortgående regionförstoring i landet som innebär att arbetsmarknadsregionerna växer och får ett allt större geografiskt upptagningsområde.

Mot bakgrund av dessa strukturerande trender ges följande förslag till hur en hållbar näringslivsutveckling kan nås, i samspel mellan offentlig sektor och näringsliv:

- Samhälle och företag behöver bygga in flexibilitet och omställningsförmåga i sin verksamhet för att kunna möta oförutsedda trender. Här finns utrymme för näringslivet att skapa innovationer för att möta framtida utmaningar.
- Näringslivsutveckling bör ske i ett nära samspel med offentlig sektor och dess styrningsinstrument. Näringslivet kan utveckla tjänster och produkter som stödjer den offentliga sektorns arbete.
- Samhällsplaneringen bör skapa förutsättningar som stimulerar innovationer så att skärpta mål om hållbar utveckling kan leda till innovationer som tillgodoser målen.
- Näringslivet bör lokaliseras med närhet till och integration med andra funktioner som boende samt social, kulturell och kommersiell service.

Fördelar och lärdomar med att arbeta i en samskapande process

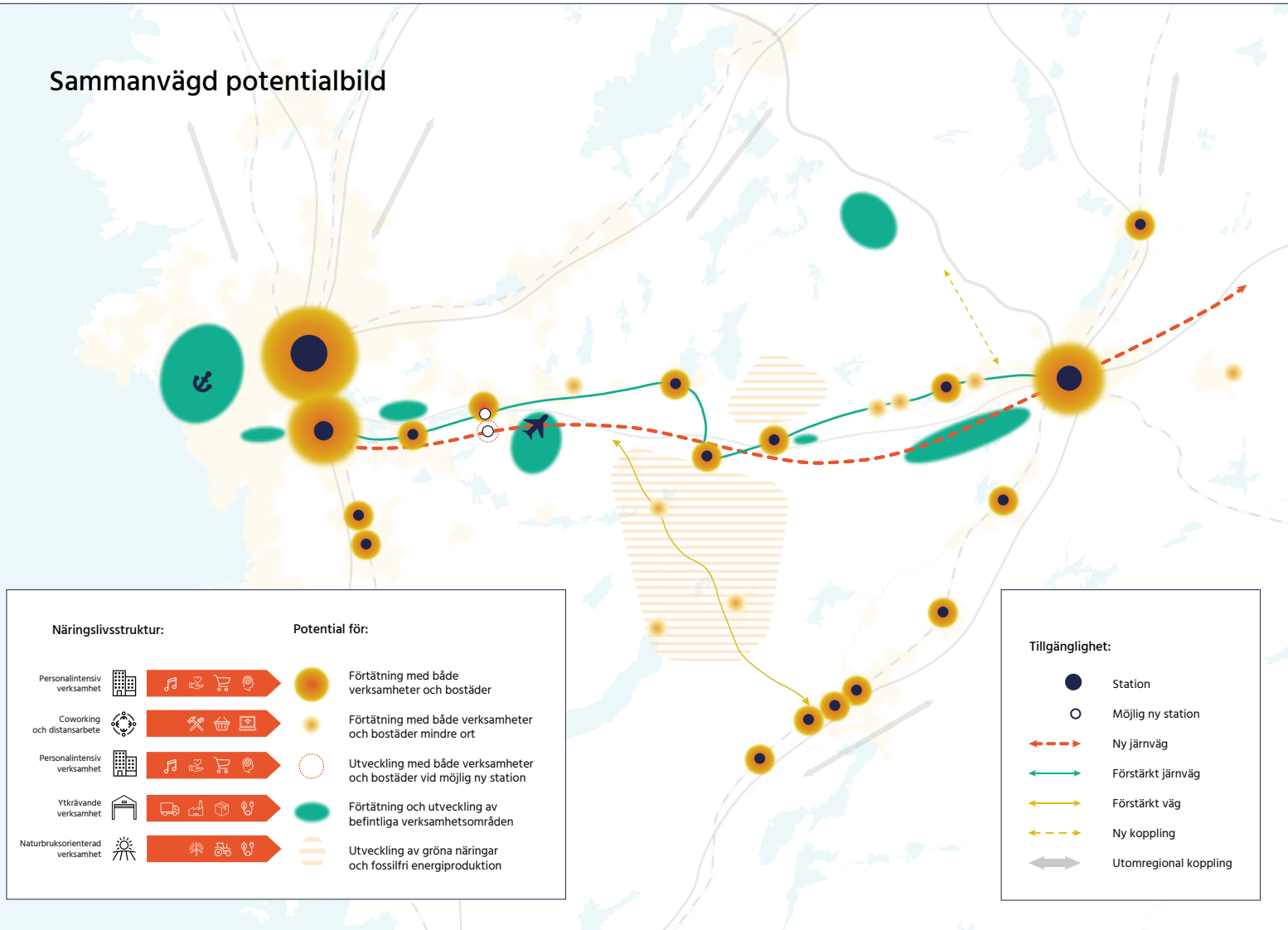
Projektet har använt så kallade samskapande metoder där deltagare möts under kreativa former. Följande erfarenheter kan dras av processen:

- Kreativiteten bland aktörerna förstärks genom ett nära växelspel mellan handling och reflektion över handlingarna i en process.
- Med en gemensam design och analysprocess skapas kunskap som inte enkelt kan uppnås genom individuella analyser.
- Genom att inte från början koppla processerna till den formella planeringsprocessen med dess regelverk och rutiner frigörs och stimuleras kreativitet och nyskapande förmåga hos deltagarna.
- Förståelsen mellan olika aktörer har ökat genom ett aktivt arbete där dynamiken som uppstår i mötet mellan det offentliga och privata, gjort att de olika aktörerna fått sätta sig in i skilda synvinklar och perspektiv.
- Att prata om stråket som en sammanhållen geografisk enhet tycks i sig ha påverkat den övergripande synen på Göteborg-Borås. Fler deltagare än tidigare ser det idag stråket som en samlad enhet.



Sammanvägd potential i stråket Göteborg-Borås

Sammanvägd potentialbild



Näringslivsstruktur

- Stråket kommer fortsatt att präglas av ett dynamiskt näringsliv med en bredd av branscher och företag, såväl små-, medel- som storskaliga.
- Omställningen till ett fossilfritt, hållbart och motståndskraftigt samhälle innebär nya möjligheter för näringslivet att växa när behovet av nya innovationer, forskning och utveckling blir allt större.
- Företag och verksamheter med fokus på hållbarhet och gröna näringar i stråket kommer sannolikt att växa fram.
- Stråket har unika förutsättningar för att vara ledande inom hållbar och resurssmart logistikhantering tack vare den starka kopplingen till både logistik och utveckling av hållbara transporter.

- Möjligheterna till arbete, utbildning och annan service på distans och i hemmiljö ökar, och stärks ytterligare av ett växande utbud av co-workingplatser och kontorshotell vilket gynnar det lokala näringslivet. Det är en naturlig del av att delningsekonomi tar en mer central roll i näringslivsutvecklingen.
- I motorvägsnära lägen finns utvecklingspotential för nyetablering och förtätning av områden för logistik, återvinning och kretslopp som väntas växa i stråket.
- Det finns potential att samutnyttja ytor i stråkets verksamhetsområden för att till exempel ta tillvara på solenergi.

Markanvändning

- Utvecklingen koncentreras inom eller i anslutning till befintliga orter. Här förtätas och omvandlas i första hand befintliga områden. Då nyttjas ytor mer effektivt och kopplingarna till boende, service och kollektivtrafik stärks samtidigt som grönstruktur bevaras. Oexploaterad mark nyttjas främst för verksamheter som kräver stora ytor, tunga transporter eller riskerar att störa omgivningen.
- Genom en blandad bebyggelse stöds möjligheterna att kunna arbeta lokalt i stråkets orter samt att skapa underlag och tillgänglighet till lokal handel och service.
- Stråkets stationsorter har en stark potential att vara levande orter där möjligheterna till hållbart resande är goda. Genom att lokalisera verksamheter med fokus på service och kunskapsintensiva tjänster, forskning och utveckling i anslutning till eller med god koppling till bytespunkter för kollektivtrafik skapas ömsidigt goda förutsättningar för kompetensförsörjning och hållbart resande.

Tillgänglighet för näringslivet

- Det finns behov av att förenkla pendlingen i stråket och framförallt att möjliggöra en hållbar pendling där det kollektiva resandet står i centrum. Med en god tillgänglighet i stråket kommer vi närmre varandra och lägger grunden till en god kompetensförsörjning.
- Göteborg-Borås kommer att växa ihop till en gemensam arbetsmarknadsregion. För att nyttja potentialen och möta ökade transportflöden krävs en infrastruktur som gynnar kompetensförsörjningen och bidrar till ett sammanhållet, sömlöst stråk. Kust till kustbanan och en ny stambana är centrala för att möta utmaningarna. Dessa system kan komplettera varandra genom att knyta ihop det nationella, regionala och lokala resandet.



Slutsatser med rekommendationer

Utveckla en tydlig och välförankrad regional och delregional planering som synkas med kommunernas planarbete. Grunden för en regional samordnad planering är politisk vilja och samsyn men också löpande dialoger för att skapa goda förhandlingslösningar när det finns olika uppfattningar. En bra regional planering behöver väga av olika intressen mot varandra. Västra Götalandsregionen har påbörjat en samordnad planeringsprocess inom ramen för sin regionala strukturbild. Stråket Göteborg-Borås skulle kunna bli en testbädd för att pröva nya gemensamma arbetssätt och delregionöverskridande överenskommelser för samhällsplanering.

Ta fram fördjupade nuläges- och framtidsbilder av stationssamhällena och en gemensam plan för hur de kan bli mer attraktiva för invånare och näringsliv.

Prioritera personal- och besöksintensiv näringslivsutveckling i, eller i anslutning till befintliga tätorter och i stationsnära lägen för att stimulera hållbart resande och enkelt vardagsliv.

Effektivisera markutnyttjandet i befintliga verksamhetsområden i externa och motorvägsnära lägen. Detta kan ske genom förtätning och samutnyttjande av ytor i befintliga områden till exempel när det gäller energiproduktion. Dessa områden bör även försörjas med attraktiv kollektivtrafik, vilket underlättas om arbetsplatserna koncentreras till knutpunkter och starka kollektivtrafikstråk.

Utveckla alternativa mobilitetslösningar till externa verksamhetsområden där en turtät och attraktiv kollektivtrafik är svår att ordna. Här skulle stråket kunna vara en testbädd för att utveckla bytesmöjligheter mellan stationer och verksamhetsområden, så kallade last mile-lösningar, så att hela resan kan ske med kollektivtrafik.

Hitta former för att överbrygga administrativa barriärer mellan Göteborgsregionen och Boråsregionen. Det kan till exempel ske genom att utveckla bestående forum där det regionala näringslivet, offentliga aktörer och akademi kan mötas kring näringslivs-, samhällsplanerings- och infrastrukturfrågor. Genom sådana processer kan näringslivets engagemang tas tillvara.

Involvera invånare och näringsliv i stråkets samhällsplaneringsprocesser för att belysa vardagslivsperspektivet på till exempel arbete, mobilitet, trygghet, jämställdhet och tillgång till service.

Kommunicera nyttan med en utbyggd järnvägsinfrastruktur på ett tydligt sätt för både företag, samhälle och invånare. Att beskriva såväl regional som nationell nytta är avgörande för finansiering av ny infrastruktur.

Tillsammans kan vi skapa ett hållbart, sömlöst stråk med en enkel vardag och ett livskraftigt näringsliv!

Det innebär att Stråket Göteborg-Borås år 2050 är en gemensam bostads- och arbetsmarknadsregion med en nyckelposition i Västsverige. Näringslivet är konkurrenskraftigt och världsledande inom profilområden som fordonsindustri, textil och logistik, life science och digitalisering. Näringslivsstrukturen är varierad och robust mot ekonomiska och andra svängningar och kan erbjuda stor flexibilitet och valfrihet i sysselsättning. Transportsystemet erbjuder hållbara och effektiva resor med hög andel kollektivtrafik i ett sammanhängande hållbart stråk. Vardagslivet fungerar sömlöst tack vare bra och tillgänglig samhällsservice som är oberoende av administrativa gränser och det finns goda möjligheter till arbete, utbildning och service på distans. Offentlig och privat sektor formulerar, samverkar och agerar utifrån gemensamma framtidsbilder och strategier på kort och lång sikt.

