



# GÖTEBORGS UNIVERSITET HANDELSHÖGSKOLAN

## **Samverkan mellan Region och Kommun i Göteborg**

Hur har samverkan format Sisjödalen?

### Författare

William Wallmark

Magnus Ek

### Handledare

Erik Hansson

Institutionen för ekonomi och samhälle

Avdelningen för Kulturgeografi

Handelshögskolan vid

Göteborgs Universitet

Examensarbete: 15 högskolepoäng

Nivå: Kandidat

Kurs: KGG320 Samhällsanalysprogrammet i ekonomisk historia och kulturgeografi.

Termin/år: VT2022

Handledare: Erik Hansson

Examinator: Ellen Lagrell

Nyckelord: *“Samverkan”, “Samhällsplanering”, “Regional planering”, “Kommunal planering”, “Kollektivtrafik”, “Förtätning”*

---

## Förord

Efter snart tre år på Handelshögskolan vid Göteborgs universitets Samhällsanalysprogram i ekonomisk historia och kulturgeografi med inriktning kulturgeografi har tiden kommit för att skriva den avslutande kandidatuppsatsen. Vi har valt att fokusera på hur den fysiska planeringen av Göteborg sker i samverkan mellan region och kommun. Att välja ett ämne som fokuserade på planeringen av rummet kändes för båda som ett naturligt val med tanke på vad vi studerar, vår egna intressen men också den förvandling av stadsrummet som idag sker i Göteborg. För att en förtätning ska ske på ett lyckat sätt måste den ske i samklang med kollektivtrafikplaneringen, vilket skapar stora utmaningar med att aktörer och processer som måste samverka.

Uppsatsen har varit ett jämlikt fördelat arbete som vi båda ställer oss bakom. Vi vill ge ett stort tack till vår handledare Erik Hansson som under uppsatsen gång har varit ett pålitligt stöd och varit till stor hjälp. Vi vill även tacka våra kurskamrater, vänner och familj som kommit med bidrag. Sist men inte minst vill vi också tacka tjänstepersoner från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och från Fastighetskontoret som ställde upp med sin tid och kunskap för våra intervjuer.

# Sammanfattning

Det som har undersökts i denna uppsats är samverkan mellan den regionala och kommunala planeringen och dess påverkan på det nya bostadsområdet i Sisjödalen. *Avsiktsförklaring för Högsbo och Frölunda* har varit en viktig utgångspunkt för hur samverkan är utformad till att möta de gemensamma långsiktiga målen för kollektivtrafiken som definieras i *Målbild Koll2035*. Samverkan ses som ett viktigt arbetssätt för att ha tydliga långsiktiga mål samt för att rikta finansiering och investering till det gemensamma intresset.

Genom kvalitativa metoder, både innehållsanalys av dokument och semistrukturerade intervjuer med tjänstepersoner hos viktiga aktörer i stadsutvecklingen i Göteborg, har en bild skapats om hur samverkan mellan dessa aktörer ser ut. Studien syftar till att undersöka hur samverkan är uppbyggd och vilken påverkan detta har haft i byggnationen av Sisjödalen. Syftet uppnås genom tre frågeställningar

- Hur ser samverkan mellan kollektivtrafikplanering och bostadsplanering ut i Göteborg? Vad är syftet, vilka är aktörerna, hur definierar man samverkan?
- Hur lever Sisjödalen upp till teorier och Göteborgs långsiktiga mål om förtätning och hållbar mobilitet?
- Vilken påverkan har samverkansprocessen haft på Sisjödals förmåga att leva upp till mål om förtätning och hållbar mobilitet?

Uppsatsen tar avstamp i teorier om hållbar mobilitet, förtätning, Multi-Level Governance och samverkan för att besvara frågeställningar. Resultatet visar på en positiv inställning till samverkan där många delar av processen är synkroniserad för att möta allas intressen. Värdet som samverkan kan tillföra i att skapa innovativa lösningar upplevs som positivt av informanterna. Resultatet visar att varje part inom samhällsutvecklingen har sina egna ansvarsområden, som arbetar på olika skalor och tidsperspektiv men för ett gemensamt mål. Samverkan och skiljaktigheter hos parterna skapar konflikter och kompromisser vilket gör att dessa långsiktiga mål inte alltid går att nå. Sisjödalen är ett område som har svårt att leva upp till stadens egna målsättningar om förtätning och hållbar mobilitet.

# Abstract

**Keywords:** *Multi-level governance, Collaboration, Urban planning, Regional planning, Municipal planning, Public transport, Urban densification, Sustainable mobility*

In this essay we have researched the collaboration between the regional and municipal planning and its impact on the new residential area, Sisjödalen. The “Avsiktsförklaring för Högsbo och Frölunda” has been an important starting point for how collaboration is designed to meet the common long-term goals for public transport defined in Målbild Koll2035. Collaboration is seen as an important method of working with clear long-term goals and to direct investments to the common interest. Through qualitative methods, both content analysis of documents and semi structured interviews with officials planning, collaboration has been researched. The study aims to investigate how this collaboration is structured and how it has affected Sisjödalen. The purpose is achieved through three research questions...

- What does the collaboration between public transport planning and housing planning look like in Gothenburg? What is its purpose, who are the actors, how do they define collaboration?
- How does Sisjödalen live up to theories and Gothenburg's long-term goals of densification and sustainable mobility?
- What impact has the collaboration process had on Sisjödalen's ability to live up to goals of densification and sustainable mobility?

The thesis is based on theories of *sustainable mobility, densification, Multi-Level Governance* and *collaboration*. The results show a positive attitude towards collaboration where many parts of the process are synchronized to meet everyone's needs. The value that collaboration can add in creating innovative solutions is perceived as positive by the informants. The results show that each party has their own areas of responsibility, which work on different scales and time perspectives but for a common goal. Collaboration and differences also creates conflicts and compromises, meaning that long-term goals can not always be met. Sisjödalen is an area where it is difficult to live up to the city's own goals of densification and sustainable mobility.

# Innehållsförteckning

<b>Förord</b>	<b>1</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>2</b>
<b>Abstract</b>	<b>3</b>
<b>Innehållsförteckning</b>	<b>4</b>
<b>Introduktion</b>	<b>1</b>
1.1 Problemformulering	1
1.2 Syfte	2
1.3 Frågeställningar	2
1.4 Avgränsningar	3
<b>Bakgrund</b>	<b>4</b>
2.1 Regional planering	4
2.2 Kommunal planering	4
<b>Teori</b>	<b>5</b>
3.1 Inledning	5
3.2 Förtätning	6
3.3 Hållbar mobilitet	6
3.4 Samverkan	7
<b>Metod</b>	<b>10</b>
4.1 Kvalitativa metoder	10
4.2 Urval	11
4.3 Introduktion till metoderna	11
4.3.1 Kvalitativ innehållsanalys	11
4.3.2 Dokument om planeringsprocessen	12
4.3.3 Svagheter med kvalitativ innehållsanalys	13
4.3.4 Kvalitativa intervjuer	13
4.3.5 Svagheter med kvalitativ intervjustudie	16
4.3.6 Etiska implikationer	16
<b>Resultat</b>	<b>17</b>
5.1 Styrning av samverkan	17
5.2 Gemensamma långsiktiga mål	19
5.2.1 Stadsbyggande	19
5.2.2 Kollektivtrafiken i Göteborg	21
5.3 Samverkan i praktiken	23
5.3.1 Långsiktiga dokument	23
5.3.2 Samverkansstruktur	24
5.3.3 Utmaningar i samverkan	26
5.4 Sisjödalen	29
5.4.1 Bostäder	29
5.4.2 Kollektivtrafiken	31

<b>Analys</b>	<b>32</b>
<b>Slutsatser, egna reflektioner och framtida forskning</b>	<b>37</b>
7.1 Slutsatser	37
7.2 Egna reflektioner	38
7.3 Framtida forskning	39
<b>Källförteckning</b>	<b>41</b>
8. Bilaga 1: Intervjuguide	45

# 1. Introduktion

## 1.1 Problemformulering

I Sverige precis som i större delen av världen sker en ökande urbanisering. Med en ökande andel invånare i de urbana områdena ställs detta större krav på planeringen av städer och på de olika inblandade parterna i denna planering. I Sveriges fall innebär detta att när de större urbana områden växer, så växer även ofta närliggande kommuner och det skapar utmaningar för de kommuner och regioner som verkar i ett gemensamt nätverk. De utmaningar denna uppsats undersöker är frågor om *samverkan* och dess processer mellan kommun och region och hur planeringen för kollektivtrafik och bostadsbyggande påverkas av samverkansprocessen. För att kunna undersöka detta område på en nivå som gör det möjligt för att kunna bidra till existerande forskning samt konkretisera forskningsområdet till ett utvalt fall kommer denna forskningsrapport att titta på detta undersökningsområde genom teorier om samverkan, Multi-Level-Governance, förtätning och hållbar mobilitet.

Att undersöka samverkan mellan kommun och region är viktigt för samhället av flera olika skäl. Hur byggandet och planerandet av bostäder och kollektivtrafik ser ut kan påverka samhället på olika sätt. Att dessa planeras med en lyckad och hållbar samverkan är viktigt eftersom en misslyckad samverkan och planerande av detta kan leda till negativa effekter såsom ökad segregation, ojämlikhet, bostadsbrist och en försämrad social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet (Stjernborg & Mattisson 2016).

Tidigare forskning har visat att samverkan i Sverige mellan den regionala nivån och kommunala nivån bör utvecklas vidare (Högström, Balfors & Hammer 2018) och det är där vår undersökning har möjlighet att bidra. Målet är att förstå samverkan mellan kommun och region och kunna konkretisera de utmaningar och problem som uppstår i denna samt även undersöka och diskutera lösningar.

Det behövs byggas bostäder i Göteborgs tätort på grund av bostadsbristen och det behöver ske på ett hållbart sätt samtidigt som att de ska vara tillgängliga på ett sätt som uppmuntrar till att leva på ett hållbart sätt. För att det sistnämnda ska uppnås behöver alltså

kollektivtrafiken också byggas och fungera på ett hållbart sätt där ideer om hållbar mobilitet och förtätning tar del av processen.

I denna undersökning är det valda fallet Sisjödalen som är ett stadsbyggnadsprojekt som geografiskt befinner sig i södra delen av Göteborgs kommun, i stadsdelen Sisjön. Bostadsbyggnadsprojektet är ett av många bostadsbyggnadsprojekt som pågår i Göteborgs kommun. Anledningen till att Sisjödalen fångade vår uppmärksamhet och blev det valda fallet är vår ursprungliga hypotes att kollektivtrafiken som finns där inte är tillräcklig enligt det mål som aktörerna själva har beskrivit för kollektivtrafiken (Målbild Koll2035, 2018). Detta bekräftas också i översiktsplanen (2022)...

*“Då [Sisjön] är dåligt kollektivtrafikförsörjt och saknar tät omkringliggande bebyggelse innebär detta att många av besökarna i området nyttjar bil vilket leder till en överbelastad trafikstruktur” (Översiktsplan, 2022).*

Att bygga nya bostäder i ett område som man samtidigt definierar på detta sättet går emot de ideal som staden själva har satt upp.

## 1.2 Syfte

Denna uppsats syfte är att förklara hur samverkan mellan kommunen och regionen sett ut i förberedandet för kollektivtrafiken i samband med bostadsbyggandet i Sisjön och projektet Sisjödalen.

Metoderna som har använts till denna undersökning är en kvalitativ intervjustudie och en kvalitativ innehållsanalys. Den data som använts till att få fram resultat är olika aktörers officiella dokument och svar från intervjuer med representanter från fem organisationer Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Fastighetskontoret.

## 1.3 Frågeställningar

För att undersöka våra problem utgår vi från tre frågeställningar.

- Hur ser samverkan mellan kollektivtrafikplanering och bostadsplaneringen ut i Göteborg? Vad är syftet, vilka är aktörerna, hur definierar man samverkan?



- Hur lever Sisjödalen upp till teorier och Göteborgs långsiktiga mål om förtätning och hållbar mobilitet?
- Vilken påverkan har samverkansprocessen haft på Sisjödals förmåga att leva upp till mål om förtätning och hållbar mobilitet?

## 1.4 Avgränsningar

Uppsatsens geografiska avgränsning är Sisjödalen, ett bostadsprojekt där cirka 600-700 nya bostäder i form av bostadsrätter och hyresrätter har byggts i ett tidigare industriområde, nuvarande handelsområde (Göteborgs stad u.å.). Detta område kommer att undersökas utifrån hur regionen och kommunen har samverkat i olika skeenden av processen, från plan till inflytt.

Byggnationen av Sisjödalen förväntas vara färdigt 2022 (Göteborgs stad u.å.). Att det är ett samtida bostadsområde gör det tydligt att undersöka hur den fysiska planeringen är utformad i Sisjödalen jämfört med nuvarande mål som finns inom den fysiska planeringen i Göteborg och Västra Götaland. Undersökningen belyser inte bara unika problem och möjligheter man har bemött och hanterat i Sisjödalen men ger också generella insikter kring möjligheter och utmaningar i andra projekt i Göteborg, Västra Götaland och Sverige.



Källa: Detaljplan för Bostäder vid Sisjövägen 2014

## 2. Bakgrund

Denna delen av uppsatsen kommer att fungera som en introduktion till regionens och kommunens olika ansvar i den fysiska planeringen.

## 2.1 Regional planering

Regional nivå är en av de tre nivåer som Sveriges planering och stadsutveckling utgår ifrån. Av den nationella, regionala och lokala nivån är det framförallt den kommunala och regionala där planering och beslutsfattande ligger. På den regionala nivån styrs planeringen genom vägledande mål med planer för utveckling (Högström, Balfors & Hammer 2018).

Kollektivtrafiken i Sverige styrs under lagen om kollektivtrafik som implementerades 2012 (Johansson et al. 2017). Denna lag bestämmer att det är varje region som har ansvaret över kollektivtrafiken inom regionen. Målen som regioner sätter med sin kollektivtrafik presenteras i "trafikförsörjningsprogram" och med dessa kan man få en bild för den vision regionen har för framtiden (ibid).

För vår fallstudie är Västra Götalandsregionen (VGR) den kollektivtrafikmyndighet som kontrollerar hur kollektivtrafiken ska expandera och bygga ut, vart och när detta ska göras, kopplat till sina långsiktiga mål. Besluten tas av politikerna i kollektivtrafiknämnden, med hjälp av anställda tjänstepersoner på avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur (VGR, 2021).

Västtrafik är ett av VGRs egna bolag och finansieras till hälften av skattemedel och till hälften av biljettkostnader (VGR, 2021). De planerar och upphandlar kollektivtrafiken i Västra Götaland på uppdrag av VGR. Västtrafik beslutar i frågor som hur och vart buss och spårvagnslinjer ska dras samt vart hållplatser och stationer ska placeras, genom att studera resvanor och efterfrågan (ibid).

## 2.2 Kommunal planering

Kommunerna är det offentliga organ som faktisk bestämmer vad som sker i slutändan av planeringen (Boverket 2021). Kommunerna använder sig av mer konkreta verktyg och metoder än på regional och nationell nivå. Kommunens roll i bostadsbyggandet sker genom detaljplaner (Olsson, 2018). Detta har gett möjlighet till att bland annat kontrollera stadsutvecklingen i kommuner generellt samt specifika områden, men också för att hålla nere priser. Denna lagstiftning utvecklades på redan tidigt 1900-tal och användes extra kraftigt under miljonprogrammets byggande på 60- och 70-talet för att kontrollera urbaniseringen (ibid). För att ett bostadsprojekt ska kunna utföras måste en detaljplan på kommunens

uppdrag utarbetas. Denna kontroll härstammar från kommunens planmonopol. Dessa detaljplaner skapas utifrån vad som sägs i Översiktsplanen för respektive kommun (Boverket 2021). Tillsammans står planerna för att förklara den grundläggande mark- och vattenanvändningen, hur och vad som ska byggas och utvecklas. Dessa planer behöver också ta hänsyn till riksintressen samt förklara hur det förhåller sig till och tillmötesgår de regionala och nationella målen. Kommuner är den starkaste av de offentliga aktörerna inom planering och kan därav följa sina egna målsättningar (ibid).

Det är främst tre aktörer inom kommunen som är relevanta för denna uppsatsen. Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Fastighetskontoret. Trafikkontoret är det organ i Göteborg som planerar, bygger, förvaltar och utvecklar gatornas infrastruktur. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att driva och samordna den fysiska planeringen och stadsutvecklingen i Göteborg. Deras ansvar sker speciellt genom framtagandet av översiktsplanen, detaljplaner, program och bygglov. Fastighetskontoret arbetar som markägaren, inom exploatering, förvaltning och boende (Informanter).

## 3. Teori

### 3.1 Inledning

I denna delen förklarar vi viktiga begrepp och teorier som kommer vara relevant för arbetet i framförallt diskussionsdelen. Begreppen *förtätning*, *hållbar mobilitet* och *samverkan* förklaras utifrån tidigare litteratur och vi lägger fram de teorierna som kommer användas i arbetet.

### 3.2 Förtätning

Både som en orsak av och en förstärkande faktor till bilberoende har städers tillväxt skett utåt. För att hantera bostadsbrist samt urbanisering är ett vanligt mål som används förtätning, som ett medel mot den bilberoende utspridda staden (Næss, Saglie & Richardson, 2020). Förtätning går ut på att göra staden större utan att bygga utåt. Detta görs i kombination med ökat fokus på transportinfrastruktur för att minska bilberoendet och att utnyttja den ytan man har på effektivaste sätt. Detta gör man ofta med hjälp av mark i städer som tidigare varit viktiga men som nu anses överflödiga, till exempel industriområden, industrihamnar och

parkeringsplatser. Detta i syfte att minska utsläpp genom ett minskat bilberoende, sociala och ekonomiska effekter som bilar och vägar skapar, skydda naturlandskapet utanför städer och mer effektivt boende och användning av den infrastruktur som behövs runt om som vägar och avlopp (ibid).

Det finns dock begränsningar i förtätning som bör lyftas. Dessa positiva effekter av förtätning må vara bra kortsiktigt men är begränsade i sin påverkan på de långsiktiga hållbarhetsmålen (Næss, Saglie & Richardson, 2020). Att bygga bostäder både drivs av och leder till en ökad befolkningsökning i området vilket i sin tur skapar efterfrågan på annan infrastruktur i området. En konsekvens av detta är att det inte bara är parkeringsplatser och industriområden som bebyggs utan också naturområden vilket skapar minskade möjligheter i tillgång till platser för rekreation (ibid).

Westerink, J. et al. (2013) lyfter också konsekvenserna som kan ske om en bostadsplanering inte stöds av en trafikplanering som uppmuntrar hållbart resande. Förtätningen kan i dessa fall leda till ökad exponering till avgaser, skapandet av områden med sociala problem samt en minskad livskvalité (ibid). Om däremot en kollektivtrafik samt en bra tillgång för gång och cykel skulle finnas på plats blir förtätning ett bra medel för att skapa tillgänglighet och närhet och på så sätt en attraktiv stad (Boverket, 2016: 6f).

### 3.3 Hållbar mobilitet

Genom att undersöka hållbar mobilitet har vi kommit fram till att det är ett begrepp som kan tolkas och förklaras på väldigt många olika sätt. Fokus ligger i allmänhet på ekologisk hållbarhet med målet att minska koldioxidutsläppen (Hickman, R. Hall, P. Bannister, D. 2013), men det finns också definitioner som har med andra viktiga aspekter. David Bannister (2008) beskriver begreppet hållbar mobilitet som att det är mer än endast de ekonomiska aspekterna inom transportplanering och utöver att begreppet syftar på ekologisk hållbarhet som också nämnts ovan är även aspekter av social hållbarhet lika viktiga. Begreppet hållbar mobilitet är ett annat sätt att se på trafikplanering med större fokus på sociala aspekter såsom tillgänglighet och människors upplevelse där sammankoppling av människor genom en mobilitet som är väl fungerande samt tillgänglig för alla är viktigt.

För att uppnå en hållbar mobilitet föreslår Bannister (2008) fyra tillvägagångssätt. I det första tillvägagångssättet ska resan i frågan helt och hållet väljas bort. Detta kan göras genom till exempel användningen av internethandel eller ändra typer av aktiviteter som kan ta resans plats. Det andra tillvägagångssättet är genom att implementera och anpassa policy och på så sätt ändra hur människor använder sig av rummet. Detta kan göras genom att minska bilanvändningen med hjälp av till exempel hastighetsreglering, parkeringskostnader vilket i sin tur ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Hur man planerar den ytan som finns är även viktigt här där målet är att göra ytan till mer än endast för trafiken utan också till en plats för aktiviteter. Målet är att ställa om trafiken genom till exempel policy för att använda den yta som finns så effektiv som möjligt (ibid).

Bannisters (2008) tredje tillvägagångssätt lägger vikten på att reducera avstånden i trafiken genom fysisk planering och design. För att uppnå en hållbar mobilitet är det viktigt att hållbara transporter planeras med hjälp av och i samband med till exempel, bostadsplanering, kollektivtrafiklinjer och tillgång till det rätta servicen. Det tar lång tid att uppnå hållbar mobilitet men vart man bygger bostäder är en avgörande aspekt för hur människors mobilitet ser ut. Som sista tillvägagångssätt nämner Bannister (2008) hur transporten kan påverkas genom teknologiska innovationer. En förbättring av effektivitet och till exempel förändringar för att minska utsläpp är ett viktigt tillvägagångssätt för att uppnå en hållbar mobilitet.

### 3.4 Samverkan

Det finns ingen enhetlig definition av *samverkan* men kan kort beskrivas som olika typer av samarbetsformer “oavsett omfattning eller organisation” (SOU 2018:12, s.18) Enligt den statliga offentliga utredningen (SOU) “Samverkan för ungas etablering” (2018:12), vilken för fram teorier om samverkan i allmänhet, väljer man att definiera samverkan som “ett gemensamt mål/syfte, som ska uppnås i en process av gemensamt handlande” (ibid, s.18). Med detta innefattas ett gemensamt definierat mål och syfte samt att arbeta tillsammans (ibid).

“Samarbete” och “samordning” skulle kunna ses som synonymer till “samverkan”(SOU 2018:12, s.19). Enligt SOU (2018:12) menar man dock att det finns syfte att skilja på dessa begrepp. “Samarbete” är endast arbete i nätverk och “samordning” bygger på någon typ av hierarkisk styrning, “samverkan” kräver båda dessa. Samverkan är ett begrepp som är mer

komplikerat än vad som kan tänkas. SOU (2018:12) menar dessutom att aktörerna som arbetar med processen också kan lägga in egna krav på vad som menas med samverkan.

Att samverka mellan olika sektorer, organisationer och offentliga nivåer har blivit allt vanligare under de senare åren (SOU 2018:12). SOU (2018:12, s.17) skriver att den samhällsutveckling som ligger bakom kraven på ökad samverkan är komplex och “delvis motsägelsefull”. Denna samhällsutveckling är kopplad till många av samhällsproblemen som finns idag. Vad man vill uppnå med hållbart arbete, är problem som blir mer och mer komplexa. Utmaningar med ökade sociala klyftor och hotande miljöproblem är hot som alla måste arbeta för att motverka, detta kräver samarbete. Samtidigt sker en ökad specialisering där processer splittras och delas upp i ökat antal organisationer med fokus på decentralisering, privatisering och marknadsorientering. Specialisering är nödvändig för ökade komplexitet, men skapar också ett ökat behov av samverkan mellan dessa organisationer (SOU 2018:12).

Tillit är en viktig förutsättning för en effektiv och god samverkan. Hur denna tillit skapas är dock inte självklar, det råder skilda meningar om det är en konsekvens av samverkan eller om det är en förutsättning för den (SOU 2018:12). Det finns också olika möjligheter för att utveckla samverkan, man “brukar skilja mellan strukturella och kulturella förutsättningar” (ibid, s.21). De strukturella förutsättningarna är hur lagar, krav och regler är uppbyggda för att gynna samverkan, dessa kan också vara ekonomiska restriktioner. De kulturella förutsättningarna för att skapa samverkan ligger i den inställning som finns i professionella och organisatoriska kulturer, hur man ser på samverkan, attityder och värderingar samt hur man kommunicerar. Dessa påverkar varandra och skapar olika typer av dynamiker, vilket har påverkan på samverkansformen (ibid).

Dessa går också att utveckla vidare, från strukturella förutsättningar till regelverk och organisation, där regelverk rör de krav som finns på samverkan och organisation är hur samverkan är uppdelad (SOU 2018:12). Organisationen av samverkan kan uppgå till olika nivåer, från informationsutbyte genom informella kontakter, till samlokalisering och finansiell samordning. En tredje dimension blir den som rör kultur och synsätt och om hur inblandade parter ser på samverkan, om det är ett hinder eller en möjlighet. En god samverkan skulle därför kunna definieras utifrån fyra aspekter, styrning, mål, arbetsformer, uppföljning (ibid).

Samverkansteorier går också ihop med teorier om "governance". "Governance" är ett typ av styre som står i motsats till "government" och "top-down", styren där en part bestämmer. Istället är "governance" ett komplext system av samverkan (Peters & Pierre, 2004). "Multi-Level Governance" (MLG) hänvisar till den typen av relation där både privata och offentliga aktörer, från flera olika nivåer och instanser, utan en hierarkisk ordning arbetar i samverkan. Det är de privata aktörernas ingång i processen samt maktförskjutning från staten som är den största skillnaden till tidigare inom-statliga samarbeten. Hierarkierna byts istället ut mot mer komplexa och situationsberoende relationer där varje aktör har sitt syfte, och vem som bestämmer är mer beroende på diskussion och överenskommelser (Peters & Pierre, 2004). Detta tar makten från den centrala staten till andra nivåer, som till exempel nedåt till andra offentliga aktörer samt privata aktörer. Den främsta fördelen med MLG är dess möjlighet till flexibilitet i processen (Marks & Hooghe, 2004). MLG är modell skapad för att beskriva och konkretisera denna komplexa process (Borgström, 2019). MLG beskrivs av Borgström (2019) vara en process där flera aktörer, med olika intressen och olika nivåer att makt tillsammans bidrar med kunskap, intressen, beslut och utförande. Detta skapar möjligheter i att engagera åsikter med olika intressen och förutsättningar, till exempel ett företags tillväxtorienterade mål kontra kommunens fokus på social hållbarhet och demokrati. MLG är därför en utmaning i att arbeta med olika förutsättningar, olika resurser, olika intressen och i olika tidsperspektiv men med samma mål (Peters & Pierre, 2004).

Peters & Pierre (2004) är dock skeptiska till de positiva känslor som kopplas till en process där allas behov alltid ska höras. Den informella uppbyggnaden av en process, som inte är baserade på några krav eller lagar utan på informella förhandlingar är svår att uppfölja. Peters & Pierre (2004) menar också att samverka inte bara är samarbete utan kan också leda till intressekonflikter uppstår och att kompromisser blir en nödvändig men inte alltid bra lösning på ett problem. Att behöva skapa en process och organisering av makt är ett tecken på att alla inte alltid håller med varandra om vad som bör göras, vilket kan leda till kompromisslösningar på problem som inte hanterar det ursprungliga problemet (ibid).

MLG är alltså en planeringsstrategi som är idéskapande, problemlösande och engagerande för alla parter men det är också svårt att mäta hur väl den uppnår detta. Eftersom att makten är utspridd och processen är baserad i överenskommelser snarare än i lagar är det rimligt att ifrågasätta och analysera dessa processer (Peters & Pierre, 2004). Det är enligt Borgström

(2019) lätt att tänka att all samverkan är bra samverkan oavsett vad den uppnår men är inte riktigt sant. Det kan i denna samverkan skapas konflikter med att många parter jobbar med kortsiktiga lösningar som är passande för kreativitet och innovativa lösningar på konkreta problem men som kan förhindra att man arbetar för gemensamma långsiktiga mål (ibid).

## 4. Metod

I detta avsnitt presenteras beskrivning och motivering till val av metoder för resultatinsamling.

### 4.1 Kvalitativa metoder

I det första steget i processen valdes det att undersökningen skulle använda sig av kvalitativa semistrukturerade intervjuer (Bryman 2016, s.563). Därefter beslutades att det även behövdes kvalitativ innehållsanalys för att få en mer nyanserad bild av det undersökta området (ibid, s.667). Valet av dessa två metoder är för att kunna få en så tydlig bild av hur planeringsprocessen har sett ut i Sisjödalen genom att dels få perspektivet från planerare själva samt de sammanställda dokumenten som beskriver målsättningarna mer konkret samt hur det presenteras för allmänheten. Intervjuerna används för att få perspektivet av hur de inblandade personerna inom projektet och området ser på de aspekterna som nämnts ovan och ger en mer kvalitativ verklighetsförankrad bild om hur situationen upplevs. Semistrukturerade intervjuer kommer att ge möjlighet att få en djupare förståelse av vilka ansvar den enskilde aktören har haft i påverka på utformningen av området samt vilka utmaningar och möjligheter den anser finns i samverkan med andra aktörer.

### 4.2 Urval

Dokumenterna som skulle vara en del av vår studie valdes utifrån ett målstyrt urval, där dokument som skulle kunna svara på våra frågeställningar valdes ut (Bryman 2016, s.498). För att söka efter relevanta dokument har vi utgått från styrdokument som Målbild Koll2035 och Trafikförsörjningsprogrammet och från dessa smalnat av oss till dokument som varit ledande i framställningen av dessa. Utöver detta har också dokument som varit anpassade till det specifika fallet valts ut, i dessa ingår detaljplaner, fördjupade översiktsplaner och trafikprogram. Detta har gett en bild både av vilka planer som de inblandade parterna i



Göteborg har samt hur de specifika parterna syftar att uppnå dessa. Andra dokument hittades på de respektive aktörers hemsidor samt från rekommendation från intervjuer.

Urvalet av intervjupersoner gjordes utifrån ett målstyrd urvalsmetod som är kriteriestyrd (Bryman, 2016, s. 497). Intervjupersonerna valdes utifrån kriterier i arbetsplats och arbetsuppgift, deras respektive organisation och deras respektive position på dessa arbetsplatser. Vilka organisationer som valdes baserade vi på vilka som är med i planeringen av bostäder och kollektivtrafik. När vi tog i kontakt med dessa efterfrågades personer med insyn i planeringsprocessen för Sisjödal, alternativt person som arbetar i samverkan med andra aktörer i sitt dagliga arbete.

## 4.3 Introduktion till metoderna

### 4.3.1 Kvalitativ innehållsanalys

Innehållsanalys är tolkning av olika källor och kan både innefatta kvantifierbara variabler som när den publicerades men också kvalitativa tolkningsätt, som hur man kan tolka det som skrivs i texten, både direkt och indirekt (Bryman 2016, s.357). Kvalitativ innehållsanalys används när man vill läsa sig till vad olika aktörer både skriver och menar i sina källor (Bryman 2016, s.677). En kvalitativ innehållsanalys används i syfte av att få information om hur specifika styrdokument och allmän information visas och förklaras från organisationerna själva när det kommer till bostadsbyggande, kollektivtrafik, samhällsplanering i allmänhet och samverkan mellan olika inblandade aktörer.

Vi vill med vår undersökning svara på förutbestämda frågeställningar kopplat till bostadsbyggande, kollektivtrafik samt samverkan mellan dessa och har därför i vårt urval av texter letat efter källor som specifikt svarar på detta. Detta innebär att vi har sökt efter dokument om stadens och dess framtida planer, specifikt kopplat till utformningen av kollektivtrafiken och utbyggnad av staden samt vilka konsekvenser dessa får.

### 4.3.2 Dokument om planeringsprocessen

Här är alla de dokument vi har använt oss av för den kvalitativa innehållsanalysen.

*Målbild Koll2035, April 2018. Antaget av Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun:*

Kollektivtrafikprogram för Göteborg, Mölndal och Partille. Dokumentet beskriver en målbild för hur det sammanhängande storstadsområdet ska kunna möta den ökande efterfrågan på kollektivtrafiken samt också öka attraktiviteten fram till år 2035.

***Trafikförsörjningsprogram, 2021-2025, Maj 2021. Antaget av regionfullmäktige, Västra Götalandsregionen:***

Ett övergripande styrdokument för Västra Götalandsregionen. Dokumentet beskriver den målbild som gäller för kollektivtrafiken och denna beskriver att resor med cykel, gång och kollektivtrafik ska öka som en andel av hållbara resor. Trafikförsörjningsprogrammet är det viktigaste styrande dokumentet i planeringen av kollektivtrafik för fyra års perioden.

***Översiktsplan för Göteborg, Februari 2009. Antagen av Kommunfullmäktige, Göteborgs Stad:***

Plan över Göteborgs Stads långsiktiga utveckling av bebyggelse och mark-och vattenområden. Ett verktyg för att kunna planera på lång sikt. Denna planen är den gamla som den nedan nu har ersatt.

***Översiktsplan för Göteborg, Maj 2022. Antagen av Kommunfullmäktige, Göteborgs Stad:***

Plan över Göteborgs Stads långsiktiga utveckling av bebyggelse och mark-och vattenområden. Ett verktyg för att kunna planera på lång sikt. Denna plan antogs under arbetet av denna uppsats gång.

***Avsiktsförklaring Utveckling Högsbo-Frölunda, December 2020. Västtrafik:***

Förtydligar vad man vill uppnå efter diskussioner om stadsutveckling kring området. Det gemensamma riktlinjerna och målen med området har genom en dialog kommit fram till av Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Länsstyrelsen Västra Götaland och Trafikverket.

***Detaljplan för bostäder vid Sisjövägen inom stadsdelen Askim i Göteborg, Februari 2014. Göteborgs Stad:***

Det är ett dokument som förklarar syftet med området vid sisjövägen, även benämns Sisjödalen. Syftet är att bygga cirka 500 bostäder i området eftersom det finns en brist på bostäder i området.

*Samrådsredogörelse program Sisjövägen, Juni 2011. Göteborgs Stad:*

Det är ett dokument som visar vad de påverkade aktörer yttrade sina åsikter till förslaget om detaljplanen för Sjövägen.

### 4.3.3 Svagheter med kvalitativ innehållsanalys

I hanterandet av dokument är det viktigt att överväga vad det är för typ av dokument, vem som har publicerat det samt varför man har publicerat det (Bryman 2016, s.664). När man analyserar officiella dokument från myndigheter är autenticiteten och meningsfullheten i vad man vill förmedla hög (ibid, s.665). Det finns dock ett behov av att läsa dessa dokument med viss försiktighet till dess trovärdighet. Det kan vara svårt för en myndighet att analysera sig själva och tala kritiskt om sitt dagsläge och meningsskiljaktigheter mellan myndigheter kan förekomma samt skilja sig från hur det ser ut i verkligheten (ibid). Därför inkluderar studien också intervjuer från samma organisationer.

### 4.3.4 Kvalitativa intervjuer

Först i denna delen kommer en kort presentation av alla intervjupersoner. Alla intervjupersoner som har deltagit i intervjustudien har anonymitet och därför kommer inga namn eller information som kan tänkas ta bort anonymiteten hos personen att presenteras. Alla intervjupersoner arbetar med planering av Göteborg på ett eller flera sätt.

#### ***Representant från Västtrafik***

Samhällsutvecklare för Västtrafik. Arbetar med linjedragning och trafikplanering samt stöttning för kollektivtrafikplanering vid detaljplaner för Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

#### ***Representant från VGR, avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur***

Arbetar med den långsiktiga utvecklingen av Göteborgs kollektivtrafik från 10 till 30 års sikt, bland annat varit med i framtagandet av MålbildKoll2035.

#### ***Representant från Stadsbyggnadskontoret***

Arbetar hos Stadsbyggnadskontoret med verksamhetsutveckling och måluppfyllelse inom organisationen för övergripande planprogram och detaljplaner. Har ingen planerarroll utan mer fokus på att organisationen uppfyller sina uppsatta mål för specifika projekt och den

generella utvecklingen i Göteborg.

### ***Representant från Fastighetskontoret***

Nära arbete med främst byggherrar och markägare och den ekonomiska aspekten av projektet Sisjödalen.

### ***Representant från Trafikkontoret***

Arbetar med kortsiktig kollektivtrafikplanering på Trafikkontoret i nära samarbete med Västtrafik. Kontaktperson mellan Göteborgs kommun och Västtrafik.

Vi började med att kontakta så många aktörer som möjligt som också verkade relevanta för undersökningen. Detta skedde genom ett kriteriestyrt målstyrt urval (Bryman 2016, s.497). Potentiella intervjupersoner från VGR, Västtrafik, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Trafikkontoret kontaktades. Medan vi väntade på svar från dessa aktörer skrevs en intervjuguide (Bryman 2016, s.565-566). Intervjuguiden tog cirka en vecka att finalisera. Förändringar och anpassningar i intervjuguiden gjordes under veckans gång för att kunna få med frågor som gav oss den informationen som krävdes för att kunna få svar på frågeställningarna, specifikt anpassad för de olika intervjupersoner. Detta gjordes då de intervjuade alla hade olika bakgrunder och arbetsområden och att vissa specifika frågor inte skulle vara av relevans.

Intervjuguidens struktur är upplagd i tre olika huvudteman. Dessa tre teman är bostadsbyggande, kollektivtrafiksbyggande och samverkan. Utöver detta börjar också intervjuguiden med allmänna introducerande frågor om personlig information och arbetsuppgifter. Eftersom det är en kvalitativ semistrukturerad intervju så består intervjuguiden av frågor som är öppna och inte för ledande och intervjuguidens syfte var att vara en allmän guide för att underlätta intervjun. I utförandet, under intervjuernas gång, anpassades frågorna dels efter de olika intervjupersonerna, som nämnts ovan, men också utefter svaren som gavs (Se bilaga 8.1).

Samtidigt som intervjuguiden skrevs bokades via mejl fyra av de fem intervjuerna vi har använt oss av i undersökningen. Dessa bokades med representanter från VGR, Västtrafik, Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret. Det första tre skedde på plats på respektives organisations kontor och den sista på länk via Microsoft Teams. Intervjuerna gjordes i

ordningen Västtrafik, med en representant från dem, sedan med VGR med en representant från avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur. Efter detta skedde den tredje intervjun med stadsbyggnadskontoret med en representant från dem och den fjärde intervjun var med fastighetskontoret med en representant från projektledningen för Sisjödalen.

Efter de fyra initiala intervjuerna valde vi att intervjua ytterligare en person som vi hade fått rekommenderat från tidigare intervjuer. Denna metod som vi använde oss av för den femte intervjun där vi fått en rekommendation om någon från tidigare intervjupersoners nätverk kallas för snöbollsurval (Bryman 2016, s.504-505). I denna sista och femte intervju var intervjupersonen en representant från Trafikkontoret.

Våra roller under intervjun var uppdelade. Varje intervju spelades in med hjälp av två mobiltelefoner och efter att intervjuerna hade genomgått transkriberades och strukturerades dessa upp. Inspelningen och transkribering gör det enklare att få en så tydlig bild och analys av det som sagts under intervjun och på så sätt gör att data vi fått ut ifrån våra kvalitativa semistrukturerade intervjuer är så representativ som möjligt. Detta är bra för undersökningen då informationen blir offentlig och ger möjlighet för granskning av denna information (Bryman 2016, s.577).

Tre av intervjuerna gjordes i person på plats vid intervjupersonens kontor medan det andra två utfördes på distans via Microsoft Teams. Det finns för- och nackdelar med de olika sätten att utföra intervjuer. Intervjuer på distans är mer flexibla att genomföra då man sparar tid på transport, samt som det är enkelt att göra sista minuten justeringar till saker så som exempelvis intervjuguiden (Bryman 2016, s.593).

#### 4.3.5 Svagheter med kvalitativ intervjustudie

Kvalitativa intervjuer har, precis som alla andra metoder för forskning, olika styrkor och svagheter. En av de större begränsningarna med att använda semistrukturerade intervjuer till denna undersökning som också är en fallstudie är att det kan vara svårt att generalisera resultat från man får utifrån de kvalitativa intervjuerna (Bryman 2016, s.484). Detta beror på att vi har använt oss av ett fåtal semistrukturerade intervjuer med ett ganska litet antal intervjupersonerna och detta är en begränsning med den valda metoden (ibid). I undersökningen är fallet Sisjödalen och intervjuerna har varit kopplade till detta området. De

slutsatser vi kommer fram till är svåra att använda sig av i andra liknande fall som beskrivits ovan och detta är en viktig aspekt av metoden att poängtera.

En annan svaghet med metoden är att det är en metod som kräver mycket tid (Bryman 2016, s.577). Att få fram intervjupersoner, boka och genomföra intervjuer tar mycket tid. Men det är framförallt transkriberingen som är väldigt tidskrävande. Det krävs tillgång till inspelning och att transkribera intervjuer som är cirka en timme långa skapar mycket text att gå igenom och förhålla sig till. Att detta är en väldigt tidskrävande process är en svaghet med att använda sig av kvalitativa intervjuer i en undersökning (ibid).

#### 4.3.6 Etiska implikationer

I undersökningen är det även viktigt att ta hänsyn till metodens etiska principer och implikationer. För metoden kvalitativa semistrukturerade intervjuer är det viktigt att tänka på konfidentialitetskravet som innebär att personuppgifterna för intervjupersonerna som ingår i undersökningen används med så mycket konfidentialitet som möjligt (Bryman 2016, s.170). I denna undersöknings fall ville ingen av intervjupersonerna att deras namn skulle finnas med eller en titel som kopplar deras svar direkt till dem. Med detta i åtanke kommer vi att referera till dessa personer med exempelvis “informanten på stadsbyggnadskontoret”.

Utöver detta har vi även tagit hänsyn till informationskravet som innebär att vi har informerat tydligt om undersökningens syfte såväl som att intervjupersonerna ska förstå att det är frivilligt att delta (Bryman 2016, s.170). Detta gjorde vi genom att redan i kontakt processen förklara syftet med arbetet, att vi gärna spelar in och transkriberar samt att det är frivilligt att delta. Som sista etiska implikation har vi sett till så att det blivit en så verklig spegling av vad intervjupersonerna svarat för att inte det ska bli någon typ av falsk förespegling av den viktiga informationen (ibid). Framöver i uppsatsen kommer intervjuperson förklaras med ordet informant.

## 5. Resultat

### 5.1 Styrning av samverkan

Vi har tagit del av en avsiktsförklaring som förklarar den samverkan som inblandade parter skrivit under och kommer att presentera parternas avsikter med sin samverkan.

“Avsiktsförklaring utveckling Högsbo-Frölunda” (Avsiktsförklaring, 2020) är ett dokument som inblandade parter i den fysiska planeringen skrivit under för att “visa på gemensam viljeinriktning och ambition för områdets omvandling”.

De undertecknade parterna för avsiktsförklaringen är:

- Göteborgs stad
- Västra Götalandsregionen (VGR)
- Västtrafik
- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Trafikverket
- Region Väst

Avsiktsförklaringen har tagits fram “på initiativ av den statliga utredningen Samordning för bostadsbyggande (Fi N 2017:08)”. Den nytta man förväntas få med avsiktsförklaring är att den ska...

- *åskådliggöra en gemensam och förankrad utvecklingsinriktning som överbryggar parternas olika uppdrag och som har ett holistiskt angreppssätt.*
- *vägleda parterna i det fortsatta arbetet för att undvika långdragna planeringsprocesser, konflikter, domstolsprövningar, suboptimeringar och därmed även kostnader.*
- *utgöra ett stöd för det institutionella minnet som håller över tid. (Avsiktsförklaring, 2020)*

Orsaken till varför inblandade parter skriver under denna avsiktsförklaring är då man ser ett behov av samverkan för hantera stadsutvecklingens påverkan på trafikstrukturen (Avsiktsförklaring, 2020). I dokumentet lägger man vikt i att utvecklingen i området ska gå i linje med de mål som sats upp i Målbild Koll2035. Dessa mål innefattar stomtrafiken, kvalitetsmålen samt övriga utpekade mål och tyngdpunkter. För att detta ska vara möjligt måste alla parter vara inblandade och stödja samma mål (ibid).

I avsiktsförklaring (2020) lyfts finansiering som det mest betydande medlet för hur man med samverkan kan stödja stadsomvandlingen. Man menar att det krävs ett stöd genom investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik samt att transportefterfrågan och resandemönster formas för att vara ekologiskt hållbar med “yteffektiva lösningar” (ibid, s.7) . Dessa investeringar baseras på kommunala och regionala prioriteringar och det behövs ett agerande gentemot staten och regeringen för att få tillgång till dessa. Utöver detta används också exploateringsbidrag samt “värdeåterföring av transportinfrastruktur från exploateringsavtal”. Dessa investeringar behövs synkroniseras (ibid).

Utöver allas gemensamma ansvar att bidra med investeringar har de inblandade parterna olika roller att fylla (Avsiktsförklaring, 2020). Man ska stödja målsättningar inom ramen för respektives organisation ansvar och uppdrag. Planeringen av respektive organisation ska ske på ett sätt som stödjer uppsatta mål, detta innefattar såväl bostadsbyggande som trafikflöde och kollektivtrafikplanering. Samordnare och informatör för samverkan sker regionalt och inom statsväsendet (ibid).

Vart fjärde år ska en Handlingsplan för Målbild Koll2035 sammanställas och revideras för att bestämma vilka åtgärder som ska prioriteras (Avsiktsförklaring, 2020). Detta görs gemensamt med inblandade kommuner (Göteborg, Partille, Mölndal), VGR, Västtrafik samt Trafikverket. Namngivna kontaktpersoner har också blivit tillsatta för att följa upp att målen följs. Dessa innefattar en namngiven person på stadsbyggnadskontoret med samordningsfunktion samt att varje undertecknad part har en namngiven person som kopplar ihop organisationens medverkan (ibid).

Avsiktsförklaringen verkställande stärks också av genomförandet av minst ett möte per år mellan de involverade parterna med personer på ledningsnivå där uppföljningar och insatser ska diskuteras (Avsiktsförklaring, 2020). Det ska utöver detta också föras regelbundna avstämningar för att återkoppla till processer och planarbeten (ibid). Vad denna avsiktsförklaring visar på är de gemensamma långsiktiga mål som finns i stadsutvecklingen av både bostäder och kollektivtrafik samt hur man ska arbeta tillsammans för att dessa mål ska uppnås (Avsiktsförklaring, 2020). För att se till att detta går till på det sätt som avsiktsförklaringen syftar till har ansvariga kontaktpersoner och samordnare tillsatts, regelbundna möten planerats, samt anpassning av respektive organisations process anpassats för att uppmuntra samarbete (ibid).



Det bör dock noteras att de undertecknade parterna inte har några krav på sig att samverka i och med att man skriver under denna avsiktsförklaring. Att man skriver och skriver under denna avsiktsförklaring är enligt informanten från Västtrafik, som var med och tog fram dokumentet mer av en bekräftelse på den uppfattning och vilja det finns att samverka för att få planeringen av bostäder och planeringen av kollektivtrafiken att gå tillsammans “tydligare och bättre”.

## 5.2 Gemensamma långsiktiga mål

Denna delen syftar till att presentera de långsiktiga målen som de olika parterna i Göteborg skrivit under som gemensamma mål för bland annat bostadsbyggande och kollektivtrafik.

### 5.2.1 Stadsbyggande

För Göteborgs Stad är det viktigt att göteborgarna upplever att de har tillgång till en god livsmiljö och därav också tillgång till en bra bostad (Översiktsplan 2022). En närhet och möjlighet att kunna ta sig till all den service man som göteborgare kan behöva använda sig av på en vardaglig basis, genom att promenera, cykla och transportera sig med kollektivtrafik är också ett viktigt mål för Göteborg Stad. Detta skapar en hållbar stad som även hjälper till att öka människors välmående (ibid).

I översiktsplanen för Göteborgs kommun 2022 ingår en plan för hur kommunen ska förhålla sig till det behov av bostäder som finns och kommer finnas på längre sikt. I detta fallet kommer det i formen av “Göteborgs Stads program för bostadsförsörjning 2021–2026” (Översiktsplan 2022). Där beskrivs det om hur det finns en bostadsbrist i Göteborg och att det är en mänsklig rättighet att ha tillgång till en lämplig bostad (Göteborgs Stads Program för bostadsförsörjning 2021). Huvudmålet för bostadsförsörjningen är att se till att alla göteborgare ska känna sig säkra till sitt tillträde av en bostad och de strategier som behövs användas för att uppnå detta också verkar för att uppnå de långsiktiga målen om att Göteborg ska vara en hållbar stad (ibid).

För att uppnå de långsiktiga mål som beskrivs av målbilden, där bland annat en hållbar stad också ingår, så har Göteborgs Stad kommit fram till tre olika strategier för en gemensam utvecklingsinriktning (Översiktsplan, 2022). Dessa tre strategier kallas för *en nära stad*, *en*

*sammanhållen stad* och *en robust stad*. För att kunna uppnå de långsiktiga målen som finns för stadsutvecklingen i Göteborg behöver de olika aktörerna som är inblandade i processen följa dessa gemensamma ledstjärnor och strategier (ibid).

I dessa strategier beskrivs bland annat vikten och fördelarna med förtätning och hur den kan uppnås (Översiktsplan, 2022). Göteborgs stad arbetar mot ett flerkärnigt upplägg av staden. Detta betyder närhet till all service som behövs. För att detta ska uppnås krävs också en tillräcklig boendetäthet. Göteborgs Stad betyder en del förtätningen att de resurser och det system av infrastruktur som redan är byggt, finns tillgänglig används så mycket som är möjligt. Det ska även möjliggöra för att ett ökat markvärde uppnås samt att det ska tillkomma verksamheter och handel i området. För att göra staden och stadslivet mer attraktivt och bättre för göteborgarna behöver Göteborgs Stad och alla de aktörer som är inblandade i stadsbyggandet jobba med att förstå sig på vardagslivet, hälso- och livsmiljö och en allmän högre kvalitet av ovannämnda system och funktioner för att på så sätt kunna uppnå den struktur och förtätning som man vill uppnå (ibid).

Från personerna som deltagit i intervjuerna finns det ett konsensus att förtätning är något positivt och är ett långsiktigt mål som genomsyrar alla organisationer både på en regional nivå och en kommunal nivå. Man menar att det ska byggas bostäder där det redan finns infrastruktur såsom gator och kollektivtrafik och att i dessa förtätningssprojekt prioriterar man alltså där det redan finns fungerande trafik och kollektivtrafik eller att det finns bra möjligheter i området att bygga ut den. Vår informant från stadsbyggnadskontoret förklarar att förtätning är ett optimalt sätt att bygga på och att detaljplaner med bostäder nära kollektivtrafik ökar möjligheten för antagande.

### 5.2.2 Kollektivtrafiken i Göteborg

Målbild Koll2035 (2018) har tagits fram gemensamt av Västra Götalandsregionen, Västtrafik, och kommunerna i Göteborgs tätort. Det är en sammanhängande plan för hur Göteborgs tätort, vilka är delar av Göteborg, Mölndal och Partille, behöver planera sin kollektivtrafik för att uppnå deras styrdokumentens uppsatta mål inom 15 år. Tillsammans utgör delar av dessa tre kommuner ett gemensamt storstadsområde där kollektivtrafiken kräver en samplanering för att kunna stödja målen om en tätbebyggd stad (ibid). I målbilden behandlas stomnätet av kollektivtrafiken, det vill säga ingen lokal kollektivtrafik. Målen innefattar både att öka kapacitet av det befintliga nätverket genom att öka turtätheter för att matcha den ökade

resevolymen men också att bygga ut den redan existerande trafikstrukturen. Att öka kapaciteten på det befintliga nätverket är ett viktigt sätt att hantera den ökade efterfrågan men leder också till ökad trängsel, det krävs därför en omstrukturering av det befintliga systemet (ibid).

Idag är kollektivtrafiken i stadsområdet Göteborg uppdelade i stråk, detta beskrivs som radiella i sin struktur (Målbild Koll2035, 2018). Detta skapar goda möjligheter att resa längs stråken men mindre goda möjligheter för de som inte gör det. Göteborgs stads mål att bygga bostäder där det redan finns befintlig infrastruktur som kollektivtrafik blir därför begränsad till dessa stråk. Kollektivtrafiken har en stor påverkan på vart det byggs och stadens utformning blir till stor del formad av dessa stråk.

För att på ett effektivt sätt kunna utnyttja mark, som inte ligger inom bekväm tillgänglighet till dessa stråk, kommer det befintliga stamnätet både förstärkas och kompletteras av mellan-radiell trafik (Målbild Koll2035, 2018). Dessa kommer att kallas för innerstadsringen, snabbtrafik mellan tyngdpunkter inne i City samt Mellanstadsringen, ett metrobuss koncept som skapar möjligheter för snabbtrafik på trafikleder mellan tyngdpunkter utanför city (ibid).



Göteborgsregionens strukturbild Källa: Översiktsplan 2022

Målbilden anger *kvalitetsmål* för kollektivtrafiken (Målbild Koll2035, 2018). Dessa mål syftar till att skapa en attraktiv stadsmiljö för resenärer såväl som människan i staden och för stadens struktur. Kvalitetsmålen består bland annat av restidsmål från tyngdpunkter i Göteborg, där målen är 30 minuters restid mellan viktiga tyngdpunkter samt 15 minuters restid från tyngdpunkter till City. Exempel på tyngdpunkter är Frölunda torg, Vårväderstorget eller Mölndals stadskärna. Kvalitetsmålen innefattar dock endast resor med trafik mellan tyngdpunkter och kraven på framkomlighet utanför dessa kan därför vara lägre. Med

förstärkningen av stomnätet vill man möjliggöra en förtätning samt skapa ett stadsliv kring bytespunkter och större hållplatser (ibid).

Utöver restid så sätter kvalitetsmålen upp andra mål för resenärens upplevelse och användning av kollektivtrafiken. Det ska erbjudas en turtäthet på 10-30 minuter på sena kvällar och nätter (Målbild Koll2035, 2018). Resenärer och speciellt förstagångsresenärer ska uppleva en enkelhet i kollektivtrafiken. Detta baseras på att resenärer inte ska behöva fråga hur man tar sig från startpunkt till sin målpunkt när man transporterar sig. Med kollektivtrafiken vill man också minska potentiella fysiska samt upplevda barriäreffekter som vägar, trafik och kollektivtrafik kan skapa (ibid).

Nedan kommer en beskrivning av framtida kollektivtrafik projekt som berör Sisjödalen. En del av sträckan på mellanstadsringen kommer att vara Mölndal-Frölunda-Kungssten, en 12 kilometer motorväg vilket i dagsläget har en restid på 25 minuter i kollektivtrafiken vilket kan jämföras med 9 minuter i biltrafik (Målbild Koll2035, 2018). En metabuss kommer på denna sträckan kunna utgöra en restid som konkurrerar med biltrafiken och möjliggöra positiva nyttor för pendlare. Mellanstadsringen kommer att kräva ombyggnad av statens vägar, på Trafikverket ansvar, samt uppbyggnad av nya stationsliknande hållplatser. Dessa två ringar kommer att möjliggöra snabba och tydliga tvärförbindelser, en förenkling av linjenätet, fordon med ökad kapacitet snarare än fler fordon samt förminskning av bland annat Brunnsparcken och City som bytpunkt (ibid).

Metrobussen är ett koncept som tänkts binda samman tyngdpunkter i storstadsområdet samt ytterstaden och grannkommuner till City (Målbild Koll2035, 2018). Dessa bussar kommer att tillåtas god framgång genom att köra vid eller på befintliga trafikleder. Stationerna kommer att läggas utefter hårda kriterier där det finns ett stort underlag till att bygga dessa. I anslutning till stationerna kommer möjligheter att byta till lokaltrafik finnas samt god tillgång till gång och cykel (ibid).



Källa: Målbild Koll2035

Längs Dag Hammarskjöldsleden, vägen mellan Järnbrott och Marklandsgatan planeras en kraftig förtätning och en utredning för 20 000 tillkommande bostäder är under gång. Detta blir en sträcka som därför kommer kräva extra trafikering (Avsiktsförklaring, 2020). Om bostäder byggs kommer också en ny stadsbana att tillkomma på sträckan där startpunkten blir en av tyngdpunkterna på mellanstadslinjen. Ombyggnationen syftar till att skapa en “boulevard, en gata som är en integrerad del i stadsbebyggelsen” (ibid) .

Den nya kapaciteten i stornätet om det byggs kommer att påverka den upplevda stadsmiljön med nya sociala samband och mer jämlik tillgång till arbete, bostad, service och utbildning. Om utformningen av kollektivtrafiken inte sker på rätt sätt bedömer man att detta kan få negativa effekter på lokal nivå.

## 5.3 Samverkan i praktiken

Här redovisas insamlat resultat från intervjuer angående hur processen av samverkan ser ut i dess arbetsformer och uppföljning samt informanternas upplevelse och åsikter om den.

### 5.3.1. Långsiktiga dokument

Målbild Koll2035 beskrivs av informanten från VGR som det viktigaste dokumentet för den långsiktiga strategiska bilden och följs upp vart fjärde år. Målbilden används för att planera framtida projekt. Informanten från Västtrafik ser Målbilden vägledande mål men menar istället att VGRs Trafikförsörjningsprogram är ett viktigare dokument för dem, och i sin dagliga verksamhet arbetar man istället med årliga trafikplaner. Detta blir också tydligt med inställningen som Västtrafik uppvisar mot de kvalitetsmål som sätts upp i målbilden. När vi frågade informanter från både VGR och Västtrafik om dessa mål beskrevs de som mål de arbetar mot så mycket som möjligt men att faktorer som budget samt infrastruktur som är utanför deras kontroll kan hindra dessa från att uppfyllas. Målen som ställs i Målbilden är alltså inga krav och i den dagliga verksamheten är målbilden inte något som används.

Det övergripande styrdokumentet för Göteborgs Stad är Översiktsplanen. Kommunens Översiktsplan är en plan om hur de långsiktiga målen ser ut samt en sammanställning av de olika enskilda besluten, alltså kortare mål passar in i det långsiktiga perspektivet. Både informanten från Trafikkontoret och från Stadsbyggnadskontoret upplevdes arbeta mer med detaljplaner i sin dagliga verksamhet.

### 5.3.2 Samverkansstruktur

Samlokalisering av aktörerna är uppdelade i region och kommun. Regionens aktörer, VGR och Västtrafik sitter tillsammans på regionens hus i Göteborg. Informanterna från både VGR och Västtrafik arbetar tillsammans och har en nära kontakt, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret, båda kommunala aktörer, har båda sina kontor i samma byggnad.

Kommunikationen mellan region och kommun sker däremot inte genom en samlokalisering utan samverkan sker där genom plandokument, möten och annan kommunikation.

Informanten från Trafikkontoret som beskriver en del av sin arbetsuppgift som "samordnare" säger att hen har regelbunden kontakt med Västtrafik. Informanten från Västtrafik säger också att en viktig roll i hens arbete är att vara "spindeln i nätet" med detta menar hen att trots att linjeplaneringen av Västtrafiks resor sker internt, är kommunens synpunkter av vikt i processen. Representanterna från Västtrafik och Trafikkontoret arbetade i sin dagliga verksamhet nära varandra med regelbundna möten.

Det finns flera möjligheter att göra respektive parts röst hörd under arbetsprocessen. Den ena möjligheten sker under samrådsmötet inför detaljplanen och enligt representant från stadsbyggnadskontoret så skapar detta mötet en viktig möjlighet att samla in så mycket information som möjligt om vad som behövs göras inför planeringen. Efter detta samrådsmöte skickas det första samrådsförslaget in till olika myndigheter för granskning, i denna fas kan staten genom länsstyrelsen stoppa planer. Detaljplanearbetet sker från stadsbyggnadskontoret och brukar ske med representanter från olika avdelningar från kommunen så som Trafikkontoret, Fastighetskontoret och Park och Natur. Västtrafik ges också möjlighet att ta ställning i denna delen av processen. Representant från Västtrafik beskriver det som en möjlighet att "ta en mer formell ställning till samråd och remisser". Efter detta tas beslut om detaljplanen ska få laga kraft eller inte. Representant från Trafikkontoret ser Västtrafiks åsikt i samrådet som viktig men inte avgörande för om det ska byggas där eller inte, "om västtrafik säger att det är omöjligt att bygga en bra kollektivtrafik till detta område är det inte nödvändigtvis något som hindrar kommunen från att acceptera planen".

Enligt representant från Stadsbyggnadskontoret finns det fortfarande utmaningar i hur dessa samrådsmöten är strukturerade. Inför att en detaljplan ska fastställas vill man få in så många

åsikter som möjligt. Representanten från stadsbyggnadskontoret upplever att det finns komplikationer med att få invånare som påverkas av detta detaljplaner att göra sin röst hörd under processen och många vittnar om att de inte känner att de får sin röst hörda i processen. Detta har delvis varit på grund av hur samrådsmötena är strukturerade. Tiderna för mötena är ofta inte anpassade och tillgängliga för invånarna, dock har rådande omständigheter som har möjliggjort att delta på samrådsmötena på distans öppnat nya vägar att kommunicera på, “under pandemin så tvingades vi ju och tänka nytt helt och hållet och hade digitala samrådsmöten” (Informant Stadsbyggnadskontoret).

Kommunikation mellan kommunen och Västtrafiks kollektivtrafikplanering sker inte bara i dessa samrådsförslag utan informationsutbytet sker också i denna process där representanter från Västtrafik och Trafikkontoret träffas flera gånger i veckan. Informanten från Trafikkontoret beskriver en del av sin arbetsuppgift att vara “samordnare” för Trafikkontoret och Västtrafik. Hen har en del i sitt arbete att svara på frågor som hens kollegor på Trafikkontoret kan ha till Västtrafik. Antingen svarar hen på dessa själv utifrån den kunskap hen har eller så förs dessa vidare till möten mellan representanter. Från kommunens håll är dessa möten viktiga då det är svårt för kommunerna att planera för detta och Västtrafik verkar vara till god hjälp. Övrig informationsutbyte som sker här är också Västtrafik planeringsunderlag om pågående projekt i staden. Flera av informanterna nämner möten kring detaljplaner som ett viktigt forum för samverkan. “Vi jobbar ju mycket mot och med Trafikkontoret som också så klart är kopplat till Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret” säger informanten från Västtrafik. Detta forum är också ett sätt för Västtrafik att planera vart man ska sätta sina busshållplatser och andra kollektivtrafiklösningar.

Vad gäller inställningen till samverkan i respektive organisations arbete finns det en positiv uppfattning och upplevelsen av att det är en naturlig del av arbetsprocessen och planeringen av såväl bostäder som kollektivtrafik. För att en bra kollektivtrafik ska finnas måste den också baseras på vart det finns och planeras bostäder. Att ha regelbundna möten skapar möjlighet att gå utöver det formella istället för att skriva avtal som man inte kan uppnå, detta skapar istället möjlighet att planera när det behövs. Detta är en arbetsform som är mer flexibel än vid samrådsmöten.

Informanten från Västtrafik säger att personer från kommunen börjar utbildas i hur man arbetar med medvetenhet om kollektivtrafiken redan på detaljplannivån. Detta kan vara bra då det är viktigt att tidigt vara medveten om kollektivtrafiken men samtidigt svårt för västtrafik att vara med så tidigt i processen, då de jobbar mer kortsiktigt.

### 5.3.3 Utmaningar i samverkan

Det framgår att det uppkommer intressekonflikter i förhandlingarna för vad som ska prioriteras i den fysiska planeringen. En av de större utmaningarna som finns är att beslutsmandat ligger hos olika parter. Västtrafik har ansvar för kollektivtrafiken medan Göteborgs Stad har stadsbyggnaden och infrastrukturen där Trafikverket också är inblandad. Både intervjupersonerna från Västtrafik och Trafikkontoret menar att den uppdelning av planeringen av Göteborg som finns idag, alltså att staden bestämmer infrastrukturen medan Västtrafik drar linjerna är en av de största utmaningarna, men menar att det är en del av processen. “Vi kommer alltid tycka att [Västtrafik] underlevererar när det gäller trafiken och de kommer alltid tycka att [Göteborgs Stad] underlevererar när det gäller infrastrukturen och det är ju bara så att det är“ säger informanten från Trafikkontoret.

En annan utmaning som blev tydlig under intervjuerna är hur de olika incitamenten skiljer sig åt mellan kollektivtrafikbyggande och bostadsbyggande. Målkonflikter mellan framkomlighet och stadsmässighet kontra snabb kollektivtrafik är stora diskussioner som också har en svår process där man behöver ha en politisk enighet som kan driva målbilden. Processens många steg gör detta svårt. Från intervjuerna finns bilden att de olika mål som vägleder dem tolkas på olika sätt, “det behövs göras avvägningar mellan olika intressen för att i stadsutveckling så är det ju så att de ofta är gåt helt emot varandra” säger informanten från Stadsbyggnadskontoret.

Kommunikation är ett problem som vi upplever finns i alla organisationer när det gäller att kommunicera med framförallt externa kontakter. En faktor som påverkar detta kan bero på vilken person det är som är projektledare. Flera av informanterna upplever också att det är svårt att uppnå en process där varje projektledare, för varje ny detaljplan, ska ha en direktkontakt med Västtrafik. På det sättet som Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret och andra parter i kommunen arbetar med formandet av staden är en process uppdelad i många steg mellan många personer. Därför blir processen för staden istället att ha en representant som talar för hela organisationen.



Vår informant från Trafikkontoret menar också på att det kan finnas brist på kommunikation internt eftersom att det är en väldigt stor organisation med flera olika avdelningar som är inblandade i stadsbyggnadsprocessen. I planeringen av gator är det många aspekter som behöver dimensioneras för och dessa bestäms av olika representanter. Även internt kan det ske konflikter för vad som ska prioriteras. Vidare säger samma representant att stadsplaneringen är som “en ständigt pågående konflikt” men att denna konflikt inte nödvändigtvis är något negativt, utan en nödvändig del av en stadsplaneringen “slutändan blir en kompromiss, att det är dåligt för någon och lite mindre dåligt för någon annan”.

Det framgick i flera av intervjuerna att det fanns utmaningar i att arbeta med olika tidsperspektiv. VGR är en organisation som jobbar med sin planering på lång sikt och formar också sina mål därefter. Informanten från Västtrafik menar att även om VGR och deras långsiktiga mål i formen av till exempel Målbild Koll2035 är viktiga för dem och att de aktivt försöker anpassa sin mål för att kunna vara mer långsiktiga men att “någonstans så styr ju ändå marknaden”. Västtrafiks sätt att planera är mer kortsiktigt med cirka två år i taget. I jämförelse med Trafikkontoret där detaljplanerna är en stor del av deras process som kan pågå i 10 år är det en väldigt stor skillnad i tidsperspektiv. Utmaningen ligger i vad som ska var på plats först, är det bostäderna eller är det kollektivtrafiken “och i en perfekt värld ska dessa två tajma” menar informanten från Västtrafik. Att det går att ställa om hur kollektivtrafiken åker relativt snabbt medans det tar lång tid att förändra infrastrukturen, visar komplexiteten på tidsperspektivet problemet.

Finansiering kan skapa problem när det kommer till vem som ska betala för vad de olika projekten. Informanten från VGR menar att det inte är svart på vitt vem som ska betala vilken del av projektet och eftersom att alla har begränsade resurser kan detta skapa utmaningar. Finansiering är en viktig del för alla organisationer som är med i studien för att oberoende vad ens långsiktiga och kortsiktiga mål är så behövs det pengar för att kunna jobba för att uppnå dessa. Finansiell samordning finns i alla organisationerna men fungerar på lite olika sätt.

VGR fungerar som en finansiär för Västtrafik där det skattemedel som finansierar Västtrafik kommer från VGR. Västtrafik finansieras 50% av offentliga skattepengar och 50% av intäkter. VGR är också med och medfinansierar i vissa fall som till exempel den regionala

infrastrukturplanen. Där fördelar VGR statliga medel till nya vägobjekt och kommunerna är med i bestämmandeprocessen vad ska man lägga de pengarna på. VGR har inga egna pengar att spendera för att kunna bygga infrastruktur och då vara en aktivt byggande del av själva samhällsbyggnadsprocessen. VGR har samarbetsavtal som beskriver att större investeringar av spårväg förutsätter att de kan hitta statlig medfinansiering (Informanter från VGR och Västtrafik, 2022).

För Västtrafik upplevs finansieringen och budgeten mer viktigt i jämförelse med de andra aktörerna som vi har intervjuat. Västtrafik fungerar mer som än företag än en offentlig organisation och detta är bland annat på grund av att det är 50% finansierat av intäkter. Informanten från Västtrafik menar att även om det inte är ett mål för dem att gå med vinst så jobbar det aktivt med att förbättra deras produkt, alltså kollektivtrafiken. Även om det alltså är regionen som styr Västtrafik och att Västtrafik som ett bolag får sin budget av VGR och deras strategier och uppdrag från kollektivtrafiknämnden fungerar de fortfarande som ett företag. Kopplingen mellan VGR och kommunen när det kommer till finansiering är framförallt genom den regionala infrastrukturplanen där som nämnts ovan statliga medel fördelas ut till nya vägobjekt som medfinansiering där kommunen är med och bestämmer (Informanten från VGR).

I våra intervjuer så har ämnet om finansiering i allmänhet varit i större fokus hos VGR och Västtrafik. De aktörer vi har intervjuat på en kommunal nivå, alltså Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret har inte svaret på ett sätt som lägger samma vikt och betydelse på finansiering och pengar i allmänhet. Kommunen och de olika delar som ingår i Göteborg Stad kan fokusera mer sociala aspekter och effekter när det kommer till sin planeringen om man jämför med det som verkar på region nivån, alltså VGR och Västtrafik där finansiering är ett viktigt incitament som också har större påverkan på de processer de jobbar med.

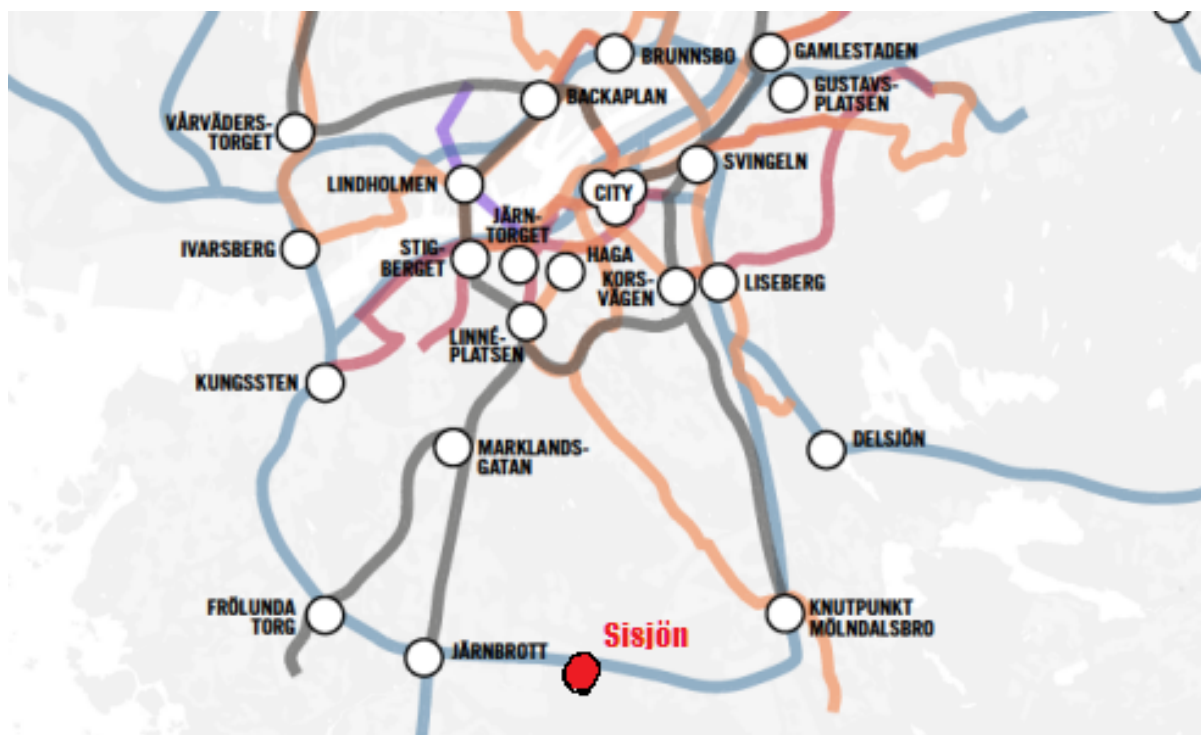
## 5.4 Sisjödalen

### 5.4.1 Bostäderna i Sisjödalen

Området Sisjödalen fanns med i den senaste Översiktsplanen som gjordes 2009 och var då ett så kallat "Utredningsområde för framtida bebyggelseområde" (Översiktsplan, 2009). Detta betyder att platsen där Sisjödalen ligger idag fanns i ett väldigt tidigt stadie redan vid 2009 och

2010 gjorde första beslutet att genomföra samråd för byggnadsplanerna. Vid första kvartalet 2014 antogs en detaljplan för detta område och den heter "Detaljplan för Bostäder vid Sisjövägen inom stadsdelen Askim i Göteborg" där den förväntade byggstarten skulle vara 2015-2016 (Detaljplan, 2014). Byggandet av projektet påbörjades 2017 (Informanten från Fastighetskontoret).

Sisjödalen ligger precis vid gränsen till Mölndals kommun på sin östra sidan och med Sisjöns industriområde i norr. Platsen man byggde bostadsområdet på var tidigare en väg upp till ett villaområde söder om Sisjöns industriområde. Denna väg var tidigare skog och natur. Bostadsområdet Sisjödalen ligger idag nära naturområden inom gång- och cykeldistans. Området ligger också söder om Söderleden och öster om väg 158 som upplevs som barriärer för fotgängare och cyklister (Översiktsplan, 2022). Målet med denna bebyggelse var att skapa cirka 550 nya bostäder, ett ålderdomshem samt en förskola på obebyggd mark. Det föreslogs även att en ny busshållplats skulle byggas i området för att anpassa sig till befolkningsökningen i området (Detaljplan, 2014).



Källa: Målbild Koll2035, 2018

Beskrivet ovan är hur denna tidigare obebyggda mark kring Sisjövägen har planerats fram. Men hur Sisjödalen ser ut nu när det nästan är helt färdigbyggt har förändrats från den antagna

detaljplanen (Detaljplan, 2014). Från intervjustudien kommer information om Sisjödalen ifrån informanten från fastighetskontoret. Hen förklarar att det som redan nämnts ovan planerades att bygga cirka 550 bostäder men att det nu faktiskt är någonstans mellan 600 och 700 och att alla bostäder beräknas vara klar i slutet av året 2022. Processen i sin helhet kommer alltså att från första beslutet om samråd ha tagit 12 år att genomföra.

Det finns en skillnad mellan de målsättningar som sattes innan projektet och hur det snart klara resultatet ser ut. Området Sisjödalen beskrivs som ett svårdefinierat område. Om det är ett villaområde eller förort men också dels om hur väl blandstaden är uppnådd där bostäder och industri ligger vägg i vägg. På grund av bland annat att Sisjödalen ligger precis bredvid ett industri och handelsområde gör att det är anpassat för bil. Informanten från Fastighetskontoret beskriver Sisjödalen som "relativt svårtillgängligt område och att man till viss mån är beroende av bilen".

#### 5.4.2 Kollektivtrafiken till

Utgångspunkten för detta arbete var att kollektivtrafiken i Sisjön inte levde upp till ambitioner om tillgänglighet. Denna delen kommer att vara en presentation av hur kollektivtrafiken ser ut i området idag. I detaljplanen för Sisjövägen beskrevs området 2013 som "relativt välförsörjt" utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Detta var innan byggnationen av det nya bostadsområdet Sisjödalen. Restiderna var då liknande restiderna i dagsläget med 15-21 minuter till Marklandsgatan och 38-42 minuter till Brunnsparken (Detaljplan, 2013).

Idag trafikeras kollektivtrafiken i Sisjön av tre busslinjer under dagstid. Linje 84 är den mest använda och är den linje som knyter ihop Sisjön med Marklandsgatan. Denna linje går med intervall på 20 minuter och har en restid till Marklandsgatan på 16 minuter. Linje 83 och 86 är de busslinjer som knyter ihop Sisjön med Frölunda Torg och går med intervall på 30 samt 20 minuter. Dessa går från olika hållplatser i Sisjön med restider på 10 minuter för linje 83 och 6 minuter med linje 86 (Västtrafik, 2022). På kvällstid är det samma tre busslinjer som går från Sisjön, alltså 83, 84 och 86. Buss 86 slutar köra helt på vardagar mellan ca 20:00 till 05:30. Linje 83 och Linje 84 går vardera med en intervall på 30 minuter från cirka 20:30 och framåt tills cirka klockan 00:30 då den sista av bussarna går (Västtrafik 2022). Sisjöns kollektivtrafik ligger mellan två av de fem stråk som utgör Göteborgs kollektivtrafiks stomnät (Målbild Koll2035).

Det efterfrågas bättre kollektivtrafik i Sisjön. Detta framgår från flera håll. 2019 släppte Västtrafik statistik över de kollektivtrafiklinjer som hade mest ökad efterfrågan. Linje 84, från Sisjön till Marklandsgatan låg då på den tredje mest ökade linjen, räknat i antal resor, 18% under året (Via TT, 2020). I samrådsredogörelsen från 2011 framgår åsikter från boenden i området där man efterfrågar en bättre kollektivtrafik. Där efterfrågas speciellt direktlinjer till City samt en mer bekväm kvällstrafikering. I de sammanställda kommentarerna för samrådet till Sisjödalen beskrivs kollektivtrafiken “inte vara ett konkurrenskraftigt alternativ till resa med egen bil” (Samrådsredogörelse, 2011). Man uttrycker att nya bostäder innebär att underlaget för kollektivtrafik ökar (ibid). Den dåliga tillgängligheten med kollektivtrafiken som finns i Sisjön beror på att invånarna inte åker tillräckligt mycket och då kan inte Västtrafik sälja sina produkter tillräckligt för att uppnå kvalitetsmålen (Informanten från Västtrafik).

I den nya översiktsplanen beskrivs ombyggnationen och förändringarna i Sisjön och Sisjödalen som en långsam förändring från industriområde till handelsområde (Översiktsplan, 2022). Vidare beskrivs Sisjön som “dåligt kollektivtrafikförsörjt” samt saknar tät omkringliggande bebyggelse där många av besökarna i området använder bil, vilket leder till en hög trafikering av området (ibid). Sisjöns närhet till Radiomotet kommer att göra både Metrobusslinjen och ombyggnaden av Dag Hammarskjöldsleden till två möjligheter att på ett smidigare sätt pendla mellan tyngdpunkter och in till City.

Från detaljplaner, samrådsredogörelser eller intervjuer som vi har undersökt framgår inga specifika åtgärder för att möta en potentiellt ökad efterfrågan på kollektivtrafik i samband med byggnationen av Sisjödalen. En ny busshållplats i närhet till bostäder har tillsatts där endast linje 84 mellan Sisjön och Marklandsgatan går. Informanten från Västtrafik säger att de har lagt om linje 84 år 2019, vilket kan vara orsaken till den ökade resmängden på linjen, och att utbudet av bussresor idag är jämförbart till efterfrågan.

## **6. Analys**

Denna delen av uppsatsen kommer att jämföra och diskutera det insamlade materialet från innehållsanalysen av dokument med resultaten från utförda intervjuer. Detta för att få svar på hur samverkansprocessen har sett ut samt vilken påverkan den kan ha haft på Sisjödals utformning, baserat på teorier om hållbar mobilitet, förtätning och samverkan.

Göteborgs aktörers samverkansambitioner som har presenterats i avsiktsförklaringen ger ramarna för hur samverkan ska gå till. Här nämns hur styrningen ska vara uppbyggd, vilka mål som man ska arbeta mot, samt under vilka arbetsformer och hur detta ska följas upp.

Styrningen av samverkan är inte lagstyrd, det finns alltså inga krav på att eller hur denna samverkan ska gå till. Det är en samverkan som till stor del baseras på att aktörerna ser det nödvändiga och positiva i den trots de konflikter som den kan skapa. Det som främst motiverar till samverkan som framgår både av intervjuer och avsiktsförklaringen är de finansiella medel som blir tillgängliga av att varje aktör arbetar tillsammans. Att samverkan är frivillig kan enligt teorin om "Multi-Level Governance" vara både en fördel och en nackdel. En uppenbar fördel som har märkts av under processen enligt informanter är flexibiliteten och möjligheten att skapa nya lösningar som frivilligheten och avsaknaden av krav skapar. Detta är bland annat möjligheten att utbilda ansvariga för detaljplaner att anpassa planerna för att bygga in kollektivtrafik och infrastruktur som behövs för att stötta den samt att skapa nya forum för samrådsmöten som bättre möter invånarnas behov.

Det som skrivs i avsiktsförklaringen är till stor del fokuserat på att man ska arbeta mot gemensamma långsiktiga mål. De långsiktiga målen som Göteborgs stad, VGR, Västtrafik har satt upp i Översiktsplanen och Målbild Koll2035 för den långsiktiga utvecklingen är man överens om. Men det som är intressant att jämföra dessa mål med hur utvecklingen i Sisjön har gått till. Man uttrycker i de långsiktiga planerna viljan att motverka bostadsbristen i Göteborg samtidigt som man uppmuntrar till att användningen av sin bostad sker på ett sätt som uppnår långsiktiga mål för att Göteborg ska vara en hållbar stad. I denna strategin är det viktigt att bygga där det redan finns en infrastruktur som kan stötta detta eller att bygga där det finns möjlighet att utveckla kollektivtrafiken. Detta följer nära teorin om förtätning och hållbar mobilitet. En välfungerande förtätning och tillgänglighet till kollektivtrafik baseras på flera faktorer, det ska bland annat finnas möjlighet att ta sig till all service man kan tänka sig behöva genom kollektivtrafik. Detta är också något som ska kunna göras inom ramarna av vissa restider som nämns i "kvalitetsmålen".

Sisjön är däremot ett område som i dagsläget är relativt svårtillgängligt med kollektivtrafik utifrån dessa kvalitetsmål. Restiderna är långa, turtätheten är låg, speciellt på kvällstid, området som har starka upplevda barriärer från Söderleden och väg 158. Bilen blir i ett

bostadsområde som Sisjödalen det mesta attraktiva transportmedlet. Detta trots att området i övrigt är uppbyggt utifrån ett ideal av en blandstad, med olika boendeformer och blandat med lägenheter och hus tillsammans med tillgång till närområden med natur via gång och cykel.

Det går dock att diskutera vilken funktion dessa långsiktiga mål fyller, hur viktigt det är att följa dem och vad som händer om de inte följs. Från vad som uppfattas från intervjuerna är att dessa långsiktiga mål endast är riktlinjer, som i sig är viktiga men inte i större mån än att de ger en enhetlig vision mellan organisationer om vad som är målet. Västtrafik och kommunen som är främsta utformare av kollektivtrafik och bostäder arbetar dock mer med trafikplaner, vilka har klart kortare perspektiv än den tolvåriga process som har varit byggnationen av Sisjödalen. Detta är en risk som nämns i teorin om "Multi-Level Governance". Den frivilliga aspekten av MLG kan under rätt former bli idéskapande, problemlösande och engagerande. Risker med MLG är dock att om den inte kontrolleras och styrs upp med uppföljning och ledning istället blir konfliktskapande vilket istället skapar kortsiktiga kompromisser som motverkar innovativa lösningar. Det finns alltså en risk i att de långsiktiga målen försvinner under de kortsiktiga målen.

Detta är också något vi har märkt av under våra undersökning. Samverkan upplevs som frivillig, det finns en positiv inställning till att alla röster ska bli hörd och processen för det uppmuntrar till det. Detta är viktiga delar av den kulturella aspekten av samverkan som nämns i SOU (2018:12) där organisationen och arbetsformerna kring samverkan i förhållanden som samlokalisering, regelbundna möten och kommunikationen mellan organisationer upplevs också till viss del som god i den mån att samordnare mellan kommunen och Västtrafik har nära kontakt.

Informanterna upplever dock vissa problem med samverkan kopplat till att man arbetar med olika tidsperspektiv i kollektivtrafikplaneringen kontra detaljplaneringen vilket skapar problem i att få byggandet av bostäder och kollektivtrafik att gå ihop. Det finns också problem med att alla ska få sin röst hörd, både med att det är många som arbetar inom speciellt kommunen jämfört med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, samt att uppmuntra invånarna till att delta i samrådsmöten. Dessa svårigheter i samverkan skapar istället konflikter och kompromisser som inte styrs av de långsiktiga målen utan istället styrs av mer kortsiktiga mål. Västtrafik säger att de långsiktiga målen är något man vill jobba mot

men att de kortsiktiga målen är viktigare. En dåligt tillgänglig kollektivtrafik i Sisjön beror som informanten från Västtrafik sa, på att invånarna där inte åker lagom mycket, Västtrafik har därför inte möjlighet att sälja sin produkt på en nivå som motsvarar kvalitetsmålen.

Det finns därför orsak att tänka sig att samverkan eller de problem som uppstår i den till viss del har skapat det Sisjödalen vi ser idag. Där de långsiktiga målen, att en lättillgänglig kollektivtrafik ska finnas på plats när bostäderna är färdiga, inte går att uppfylla då kollektivtrafiken för invånarna inte ses som ett tillräckligt attraktivt alternativ. Att ett område som Sisjödalen inte klarar att följa kvalitetsmålen blir alltså en fråga om utbud och efterfrågan. I Sisjödalen är efterfrågan i dagsläget inte är lagom hög för att motivera utvecklingen av en kollektivtrafik som är mer attraktiv än bil trots den ökning av resor på 18% på busslinje 84 mellan Sisjön och Marklandsgatan man såg 2019. Sisjödalen lever alltså inte upp till mål om förtätning och hållbar mobilitet.

Sisjödalen är det område vi har utgått ifrån och även valt att undersöka vidare i denna fallstudie. Det som ovan beskrivits om hur samverkan har fungerat och inte fungerat i relation till teorier om "Multi-Level Governance" har alltså till viss del skapat den situation som idag finns i Sisjödalen. På det sättet menar vi att Sisjödalen inte kan beskrivas av deras egna ord, styrdokument och de teorier om förtätning och hållbar mobilitet som har varit en teoretisk grund för detta arbete.

Den uppfattning som vi har fått ifrån både dokument och intervjuer har gett en blandad bild hur väl Sisjödalen har uppnått till de långsiktiga målen som finns. Förtätning är ett långsiktigt mål som alla organisationerna i denna studie jobbar med. Både enligt teori och i målbeskrivning uppnår inte Sisjödalen att räknas som ett område som har tagit förtätning i åtanke. Sisjödalen är inte ett område som leder till en minskad bilåkning utan är faktiskt istället ett område som boende är ganska beroende av tillgång till bil. Den infrastruktur och kollektivtrafik som behövs för att kunna ses som ett område med fungerande förtätning enligt teorin finns inte. I samband med byggnationen av Sisjödalen har Sisjön gjorts om från att vara huvudsakligen ett industriområde till att bli ett handelsområde. Detta skapar möjligheter för boende i området att ha nära tillgång till handel och service.

I aktörernas egna förklaringar av förtätning som också är ganska lik den teoretiska förklaringen av begreppet förtätning läggs det stor vikt på i de olika långsiktiga målen. Här ser vi också hur dessa mål inte uppfylls helt och hållet i Sisjödalen men att det ändå delvis har



tagits mer hänsyn till målen. Där förtätning sker ska det helst redan finnas tillräcklig infrastruktur och kollektivtrafik eller möjlighet att bygga ut. Den nuvarande kollektivtrafiken i Sisjödalen och framförallt när projektet bestämdes är bristfällig enligt sina egna mått men att de befinner sig i en process där de aktivt försöker förbättra kollektivtrafiken i området får Sisjödalen att delvis passa in i deras ramarna för förtätning.

I en teoretisk utgångspunkt kring begreppen hållbar mobilitet kan vi även där se att Sisjödalen inte följer det helt och hållet. Ett område som är anpassat efter bil, att bilen nästan är ett måste för att kunna uppnå den mobilitet boende efterfrågar, så är det en negativ aspekt när det kommer till miljöpåverkan, eftersom bilanvändningen ökar koldioxidutsläpp, trängsel och buller. I organisationernas egna beskrivningar nämner dem inte nödvändigtvis specifikt begreppet "*hållbar mobilitet*" men ord med liknande betydelse såsom "*hållbara resor*" och "*hållbar stad*" har ofta en stor roll i processen och dess mål.

Vi upplever att förtätning och hållbar mobilitet går hand i hand både i teorin men också i praktiken. Minskat avstånd i kollektivtrafiken genom fysisk planering, att genom policy minska biltrafiken till förmån för kollektivtrafiken och en bättre närhet till det man behöver är viktiga tillvägagångssätt enligt Bannister (2008) som också passar in delvis för teorin av förtätning och hur aktörerna ser på bland förtätning och hållbar mobilitet. Dessa teoretiska aspekter som nämnts ovan är det mycket som Sisjödalen inte lever upp till. I kollektivtrafiken är avståndet inte tillräckligt förkortat och den närhet man vill uppnå till den service man behöver i vardagen heller är inte tillräcklig.

Sisjödalen klarar inte av att uppnå flera av de mål som sätts ut av de inblandade aktörer när det kommer till förtätning och kollektivtrafik. Inom kollektivtrafiken specifikt så har området inte utvecklat sin kollektivtrafik tillräckligt för att uppnå sina egna mål om restider och tillgänglighet. Det finns inte en tillräckligt kollektivtrafik och infrastruktur, för att bygga bostäder i området Sisjödalen enligt aktörernas egna långsiktiga mål kring förtätning och hållbar mobilitet samtidigt som att det på ett teoretiskt plan inte heller uppnår detta. För att vidare koppla till teorier om förtätning klarar dock Sisjödalen att leva upp till en av de konsekvenser som teorin nämner. Sisjödalen byggdes på mark där det tidigare var skog och natur. Dessa 6-700 bostäder har skapat en lägre tillgång naturområden för rekreation i Sisjön.

Det är också väldigt intressant att i den äldre Översiktsplanen från 2009 utgiven av Göteborgs Stad beskrivs området som relativt välförsörjt inom kollektivtrafiken medan i den nya Översiktsplanen, som blev antagen när detta arbetet var i slutet av sin process, beskrivs den istället som “dåligt kollektivtrafikförsörjd”. Bilden som målades upp av att läsa de olika styrdokument som har varit en del av den kvalitativa innehållsanalysen gav en bild om att området Sisjödalen gick att motivera tillräckligt utifrån de långsiktiga målen, men att genomförandet av intervjustudien skapade en tydligare bild om att detta kanske inte var helt korrekt. I verkligheten såg det mer ut som att de mål som fanns till viss del uppfylls och att många av de målen som verkar styrande var mer vägledande långsiktiga mål som inte hade så stor påverkan på aktörernas kortsiktiga agerande. Att denna bilden skapades och till slut hamnade i att Göteborgs Stad förklarar området Sisjödalen som att kollektivtrafiken är dålig är en intressant diskussion att ha kring resultatet.

Metrobuss kommer binda samman storstadsområdet till city och kommer på så sätt förbättra kollektivtrafiken i Sisjönområdet och Sisjödalen. Ombyggnationen av Dag Hammarsköldsleden tillsammans med Metrobussystemet kommer alltså att förbättra den framtida kollektivtrafiksituationen för Sisjödalen.

## **7. Slutsatser, egna reflektioner och framtida forskning**

### **7.1 Slutsatser**

Syftet med denna undersökningen har varit att ta reda på hur samverkan mellan kommunen och regionen sett ut i förberedandet för kollektivtrafiken i samband med bostadsbyggandet i Sisjön och projektet Sisjödalen. För att uppnå syftet med denna undersökningen valde vi att utgå från tre frågeställningar. Nedan kommer frågeställningarna och svaren på dessa som baseras på resultaten av undersökningen.

- ***Hur ser samverkan mellan kollektivtrafikplanering och bostadsplaneringen ut i Göteborg? Vad är syftet, vilka är aktörerna, hur definierar man samverkan?***

Samverkan är enligt avsiktsförklaringen en frivillig process av samverkan där Göteborgs stad, Länsstyrelsen Västra Götaland, Trafikverket, Region Väst, Västra Götalandsregionen och Västtrafik tillsammans formar trafik och bostäder för att nå de långsiktiga målen. Syftet är att genom samverkan sätta upp långsiktiga mål och att jobba tillsammans för att uppnå dessa. De inblandade aktörerna är det som beskrivits ovan men mer specifikt är det också specifika aktörer inom Göteborgs Stad såsom Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Fastighetskontoret som har varit mest inblandade i samverkansprocessen vi har undersökt.

- ***Hur lever Sisjödalen upp till teorier och Göteborgs långsiktiga mål om förtätning och hållbar mobilitet?***

I dagens läge lever inte Sisjödalen upp till de långsiktiga mål som finns uppsatta till förtätning och hållbar mobilitet men har möjligheter att göra det i framtiden. Både inom teorin som detta arbete har använt sig av och de målen som satts upp av aktörerna själva är Sisjödalen inte ett stadsbyggnadsprojekt som uppnått alla kriterier. Förtätning enligt de långsiktiga målen är ett lite vagare begrepp och just att det finns möjlighet att utveckla området vidare gör att de målen ändå delvis uppnåtts. När det kommer till hållbar mobilitet som tydligare förklaras av de långsiktiga målen genom bland annat hållbara resor och hållbar stad uppnår inte Sisjödalen dessa. Mål för exempelvis restider uppnås tydligt inte som beskrivet av kvalitetsmålen.

- ***Vilken påverkan har samverkansprocessen haft på Sisjödals förmåga att leva upp till mål om förtätning och hållbar mobilitet?***

Samverkan och de utmaningar samt problem som den skapar som förklarats av informanterna är delvis en förklaring till varför de långsiktiga målen inte uppfylls i vårt falls område Sisjödalen. Alltså beror Sisjödals icke-förmåga att leva upp till mål om förtätning och hållbar mobilitet delvis på hur samverkan i det nuvarande läget fungerar för de inblandade aktörerna på kommunal och regional nivå.

## 7.2 Egna reflektioner

Uppsatsens slutsatser kring att området Sisjödalen inte uppnår de mål som satts upp av de inblandade aktörerna tolkar vi som något negativt och till och med dåligt. Tänker vi ytterligare på slutsatserna så behöver detta dock inte vara något negativt. Det går att diskutera den

rådande bostadsbrist som finns i Göteborg och Sverige och om det är positivt eller negativt att bygga bostäder som på kort sikt inte klarar att leva upp till mål uppsatta av aktörerna. Sisjön är idag "dåligt kollektivtrafikförsörjt" men utbyggnad av fler bostäder kommer att skapa större underlag att utrusta kollektivtrafiken samt tillbyggnad av metrobussystemet och ombyggnad av Dag Hammarskjöldsleden kommer att gynna tillgängligheten till området. Att bygga där det redan finns god kollektivtrafik, är en god målsättning, men kanske inte klarar av att hantera det större problemet.

Om vi hade fått genomföra studien på nytt finns det några punkter vi hade lagt mer fokus på. Vi upplevde det som smidigt att få tag på intervjupersoner för undersökningen men svårt att få tag på intervjupersoner direkt kopplade till Sisjödalen. Detta beror främst på att planeringen av projektet utfördes av tjänstepersoner som inte längre har kvar sina positioner hos de inblandade aktörerna vi hörde av oss till. Ett alternativ hade varit att leta upp specifika personer och kontakta dem direkt istället för att kontakta organisationer som vidarekopplade oss till personer som idag är anställda. Detta hade gett en bättre koppling till planeringsprocessen för just Sisjödalen och på så sätt mer relevant för uppsatsens syfte.

Det hade också gynnat att utgå mer från tidigare forskning och teorier i uppsatsens tidigare stadier främst för intervjuernas skull. Både under intervjuernas utförande och i sammanställandet av resultatet framkom det att det hade gått att fråga mer frågor om vissa aspekter. Att ha tidigare forskning och en starkare utgång från teorin hade underlättat skapandet av starka frågor att fråga representanterna.

### 7.3 Framtida forskning

Ämnesområdet som har undersökts i detta arbete är något som båda författarna tycker är väldigt intressant. Hur samverkansprocessen fungerar är också något som mycket väl går att forska vidare på. Med denna undersökning som inspiration tycker vi att mer konkreta ideer, teorier och system kring samverkan mellan de offentliga organen borde undersökas vidare för att på så sätt möjligtvis effektivisera och förbättra processen. Genom att göra detta finns det en möjlighet att minska resursanvändningen och på så sätt förbättra den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten inom samhällsutvecklingen. Det hade också varit intressant att genomföra en undersökning av resvanor hos befolkningen i Sisjödalen samt deras upplevelse av den befintliga kollektivtrafiken.

*...stadsplanering är ju en ständigt pågående  
konflikt*

(Informant, Trafikkontoret - 2022)

## 8. Källförteckning

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), s.73–80.

Borgström, S.(2019). Balancing diversity and connectivity in multi-level governance settings for urban transformative capacity. *Ambio*, 48(5), s.463–477.

Boverket (2021). Så planeras Sverige.

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/> [2022-05-9]

Boverket (2016 6:f)., *Rätt tätt. En idéskrift om förtätning av städer och orter*. Karlskrona: Boverket.

<https://rinfo.boverket.se/BFS2011-6/pdf/BFS2016-6.pdf>

Bryman, A. (2016). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Tredje upplagan. Stockholm: Liber

Fi N (2017:08). *Samordning för ökat bostadsbyggande*.

<http://www.sou.gov.se/bostadsbyggande/>

Göteborgs stad (2014). *Detaljplan för bostäder vid Sisjövägen inom stadsdelen Askim*

*Göteborg 1480K-2-5213*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret

[http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Askim%20-%20Cirka%20500%20nya%20bost%C3%A4der%20vid%20Sisj%C3%B6v%C3%A4gen-Plan%20-%20inf%C3%B6r%20antagande-Planbeskrivning/\\$File/03Planbeskrivning.pdf?OpenElement#:~:text=Syftet%20med%20detaljplanen%20%C3%A4r%20att,s%C3%B6der%20om%20Sisj%C3%B6%20industri%20Fhandelsomr%C3%A5de.](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Askim%20-%20Cirka%20500%20nya%20bost%C3%A4der%20vid%20Sisj%C3%B6v%C3%A4gen-Plan%20-%20inf%C3%B6r%20antagande-Planbeskrivning/$File/03Planbeskrivning.pdf?OpenElement#:~:text=Syftet%20med%20detaljplanen%20%C3%A4r%20att,s%C3%B6der%20om%20Sisj%C3%B6%20industri%20Fhandelsomr%C3%A5de.)

Göteborgs stad (2011). *Samrådsredogörelse program Sisjövägen*. Göteborg:

Stadsbyggnadskontoret

[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Askim%20-%20Cirka%20500%20nya%20bost%C3%A4der%20vid%20Sisj%C3%B6v%C3%A4gen-Program%20-%20godk%C3%A4nt-Samr%C3%A5dsredog%C3%B6relse/\\$File/NySamradsredogorelseProgram.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Askim%20-%20Cirka%20500%20nya%20bost%C3%A4der%20vid%20Sisj%C3%B6v%C3%A4gen-Program%20-%20godk%C3%A4nt-Samr%C3%A5dsredog%C3%B6relse/$File/NySamradsredogorelseProgram.pdf?OpenElement)

Göteborgs stad (u.å). *Sisjön / Sisjödalen*.

<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/sisjon-sisjodal/>

[2022-05-09]

Göteborgs stad (2009). *Översiktsplan för Göteborgs kommun*. Göteborg:

Stadsbyggnadskontoret

<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/d1f790ad-263d-4a42-ad8f-8777f65a094c/Dell.pdf?MO D=AJPERES>

Göteborgs stad (2022). *Översiktsplan för Göteborgs kommun*. Göteborg:

Stadsbyggnadskontoret

<https://oversiktsplan-forslag-antagande.goteborg.se/>

Hickman, R., Hall, P. & Banister, D. (2013). Planning more for sustainable mobility. *Journal of transport geography*, 33, s.210–219.

Högström, J. Balfors, B. & Hammer, M. (2018). Planning for sustainability in expansive metropolitan regions: exploring practices and planners' expectations in Stockholm, Sweden. *European Planning Studies*. Vol. 26 Issue 3, s.439-457.

Johansson, E., Winslott Hiselius, L., Koglin, T. & Wrestrand, A. (2017). Evaluation of public transport: regional policies and planning practices in Sweden. *Urban, planning and transport research*, 5(1), s.59–77.

Marks, G. & Hooghe, L. (2004). Contrasting Visions of Multi-Level Governance. *In Multi-Level Governance*. s. 15–30.

Næss, P., Saglie, I.-L. & Richardson, T. (2020). Urban sustainability: is densification sufficient? *European planning studies*, 28(1), s.146–165.

Olsson, L. (2018). The Neoliberalization of Municipal Land Policy in Sweden. *International journal of urban and regional research*, 42(4), s.633–650.

Pierre, J. & Peters, B.G. (2004). Multi-level Governance and Democracy: A Faustian Bargain? *In Multi-Level Governance* s. 75–92.

Statens offentliga utredning (2018:12). *Samverkan för ungas etablering: Forskarrapport från läroprojekt med 15 kommuner, Arbetsförmedlingen och 4 företag.*

Stjernborg, V. & Mattisson, O. (2016). The Role of Public Transport in Society—A Case Study of General Policy Documents in Sweden. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 8(11), s.1120.12.

Via TT (2020) *Så mycket reste göteborgarna i kollektivtrafiken 2019.*

<https://via.tt.se/pressmeddelande/sa-mycket-reste-goteborgarna-i-kollektivtrafiken-2019?publisherId=3072694&releaseId=3270130>

[2022-04-25]

Västra Götalandsregionen (2021) *Så styrs kollektivtrafiken.*

<https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/sa-styrs-kollektivtrafiken/>

[2022-05-09]

Västra Götalandsregionen (2018). *Målbild Koll2035 Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille.* Västra Götalandsregionen

<https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-108/SURROGATE/Koll2035%20April%202018%20rev1-3.pdf>

Västra Götalandsregionen (2021). *Trafikförsörjningsprogram, 2021-2025.* Göteborg: Västra Götalandsregionen

<https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-20/SURROGATE/H%c3%a5llbara%20resor%20i%20V%c3%a4stra%20G%c3%b6taland%20beslutad%2018%20maj.pdf>

Västtrafik (2020): *Avsiktsförklaring Utveckling Högsbo-Frölunda.* Västtrafik

<https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/styrelsehandlingar-och-protokoll/moten-2020/mote-16-dec-2020/nr-13.9-avsiktsforklaring-utveckling-hogsbo-frolunda.pdf>



Västtrafik (2022). *Reseplaneraren*

<https://www.vasttrafik.se/reseplanering/reseplaneraren/>

[2022-05-10]

Westerink, J. et al., (2013). Dealing with Sustainability Trade-Offs of the Compact City in Peri-Urban Planning Across European City Regions. *European planning studies*, 21(4), s.473–497.

## 8. Bilaga 1: Intervjuguide

- Vad du heter? Vart du arbetar? Din organisation och avdelning och vad ni gör?
  - Kan du ge oss någon inblick i pågående projekt?
  - Vilka är dina specifika arbetsuppgifter i dagsläget?
- Jobbar du med kollektivtrafik direkt? Hur ser kollektivtrafikplaneringen ut?
  - Vad är din roll i detta?
- Jobbar du med bostadsbyggande? Hur ser denna bostadsplanering ut?
  - Vad är din roll i detta?
- Jobbar ni i samverkan med Kommunen eller andra aktörer i er samhällsplanering?
  - Vilka andra aktörer är inblandade i denna samverkan?
  - Hur ser denna process ut? Vart börjar det, vad händer sen och hur avslutas det?
- Har ni några specifika mål eller riktlinjer som ni förhåller i er för att mäta vad ni uppnår och om denna samverkan och planering får resultat? Vilka är dessa mål och hur uppnås dem?
- Vi har läst om kvalitetsmålen i Koll2035. Är dessa några mål ni aktivt arbetar med eller är de mer av riktlinjer och för tydlighetens skull i dokumentet? Vad dessa betyder kvalitetsmål för er?
- Vad anser ni är orsaken till att kvalitén på kollektivtrafiken vissa områden i Göteborg som till exempel Sisjön inte uppnår samma nivå som i andra områden?
- Hur påverkar bostadsbyggandet och kollektivtrafik byggandet varandra?
- Tycker du att det är bristen på samverkan som har skapat situationen med kollektivtrafiken idag? Eller finns det andra orsaker som skapat detta?