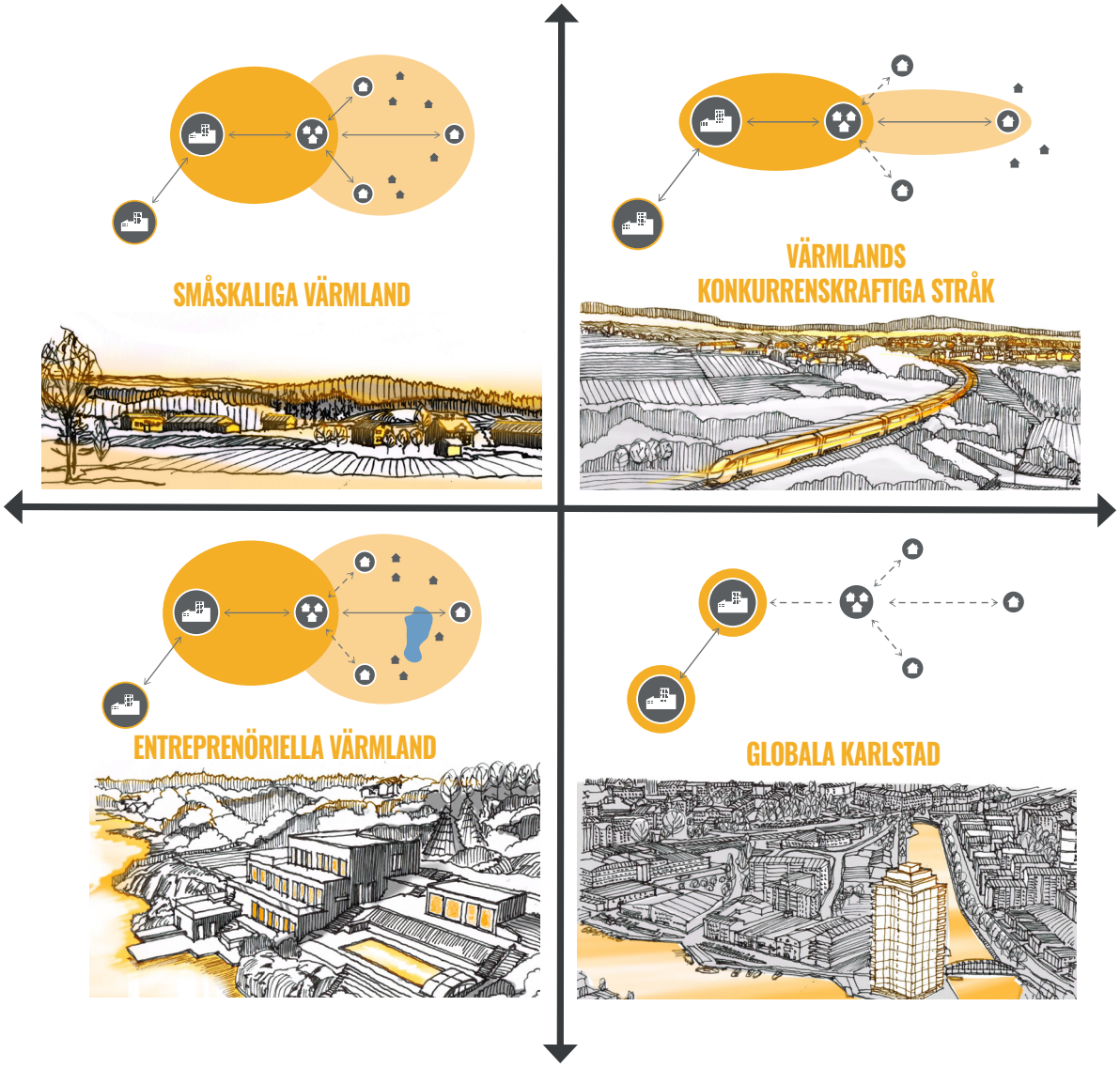
VÄRMLAND 2060

FYRA SCENARIER



SBK VÄRMLAND AB

Beställare: Region Värmland

Utförande konsult: SBK Värmland AB
Uppdragsansvariga: Daniel Nordholm (samt Karin Manner t.o.m. september 2018), SBK Värmland AB
Handläggande: Sara Svensson, Johanna Rickan (samt Karin Manner t.o.m. september 2018), SBK Värmland AB

Illustrationer: Eva-Marie Samuelsson, SBK Värmland AB
Skisser: Daniel Nordholm, SBK Värmland AB
Bilder: Ulrika Andersson, SBK Värmland AB

Webbsida och statistikkartor: Sweco Positions AB

Utförande år: 2016–2019

INNEHÅLL

INLEDNING 4

1. BAKGRUND OCH SYFTE 5

2. BESKRIVNING AV PROCESSEN 9

3. GLOBALA TRENDER OCH FÖRUTSÄTTNINGAR 11

4. NATIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR 21

5. FÖRUTSÄTTNINGAR I GRANNREGIONER 25

6. FÖRUTSÄTTNINGAR I VÄRMLAND 31

7. INTRODUKTION TILL SCENARIERNA 45

8. VÄRMLAND 2060 - FYRA SCENARIER 49

Småskaliga Värmland 51

Värmlands konkurrenskraftiga stråk 57

Entreprenöriella Värmland 63

Globala Karlstad 69

Framskrivning av nutiden 73

9.CASE OSLO-STOCKHOLM 2:55 78

10. DISKUSSION OCH FÖRSLAG TILL VIDARE ARBETE 81

REFERENSLISTA 84

STATISTIKKARTOR 89

Nutiden förändras snabbt! Vem hade exempelvis hört talas om ”flygskam” när arbetet med scenarierna började 2016?

INLEDNING

Var bor och lever människor år 2060? Sker all utveckling kring Karlstad eller är den utspridd över hela regionen? Är det offentliga aktörer eller marknaden som styr över var och hur det byggs?

Välkommen att utforska Värmland 2060!

I den här rapporten och på tillhörande hemsida presenteras fyra olika scenarier för hur framtidens Värmland kan tänkas se ut och fungera, med fokus på fysisk planering. Scenarierna är uppbyggda utifrån spaningar, underlag och teorier kring dåtid, nutid och framtid vilket presenteras i denna rapport. Förhoppningen är att scenarierna kan bidra till djupare insikter och bättre beredskap för möjliga framtida händelser i en föränderlig värld. Genom att diskutera och reflektera kring de ytterligheter som scenarierna innebär kan vi skapa en större medvetenhet kring hur det vi gör idag påverkar framtiden.

Övergripande för all samhällsplanering är att den ska bidra till ett hållbart, jämställt och jämlikt samhälle. Detta fastslås i portalparagrafen till plan och bygglagen, som är den lag som i hög grad styr var och hur det är möjligt att använda mark och vatten.

Mål för hållbar utveckling, miljö, jämlikhet och jämställdhet är formulerade både på nationell och internationell nivå och utifrån dessa har också samhällsplaneringen ett viktigt uppdrag att utföra. Men hur vet vi att planering och byggande verkligen bidrar till en hållbar livsmiljö för kommande generationer? Denna rapport är ett försök att hantera de osäkerheter som planeraren möter när den utifrån dagens kunskap ska hantera frågor som får avtryck vilka sträcker sig bortom det kända. I rapporten och på tillhörande hemsida målar vi upp fyra möjliga framtider som alla är lika troliga eller otroliga, men likväl utfall av beslut som vi idag står inför och har möjlighet att påverka.

Läsanvisning

Rapporten börjar med en genomgång av hur arbetet med Värmland 2060 har bedrivits och de viktiga avgränsningar samt ställningstaganden som rapporten bygger på. Sedan redogörs för det kunskapsunderlag som scenarierna byggts upp utifrån och nuvarande förutsättningar inom en rad olika frågor lyfts fram. Därefter presenteras de fyra scenarierna för Värmland 2060, tillsammans med en framskrivning av vilket Värmland som skulle uppstå om tidigare redovisade förutsättningar bara fortsatte i en rak linje mot framtiden. Till sist presenteras ett case där scenarierna tillämpas. Rapporten avslutas med ett sammanfattande kapitel med rekommendationer för framtida arbete.

Besök hemsidan www.varmland2060.se för att enkelt kunna studera kartorna som hör till varje scenario och välja vilken information du vill se!

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

1. BAKGRUND OCH SYFTE

Scenarierna om framtidens Värmland bygger på en rad olika faktorer som styr samhällsplaneringen och som vi vet kommer att påverka framtiden – men inte hur. Kanske innehåller framtiden delar från alla scenarier eller kanske är den bortom det vi idag kan föreställa oss.

Värmland 2060 har tagits fram som ett diskussionsunderlag och stöd för alla de som jobbar med fysisk planering i länet. Arbetet med att ta fram scenarierna påbörjades våren 2016 och färdigställdes hösten 2019. Under denna period har en stor mängd statistik kring länets tidigare utveckling samlats in och analyserats för att identifiera trender och ett nuläge. En workshopserie har genomförts med planerare från alla kommuner, Länsstyrelsen Värmland och Kommunalförbundet Region Värmland för att analysera informationen och bygga upp de scenarier som presenteras i denna rapport.

Anledningen till att framtidsscenarierna har skapats är att metoden kan utmana de, ofta omedvetna, antaganden som låser fast bilden av framtiden i ett visst spår. Att arbeta med scenarier ger till skillnad från prognoser och visionsarbete berättelser om omvärlden som ökar förmågan att tidigt identifiera viktiga förändringar och nya trender. Våra fyra scenarier om framtidens Värmland bygger på en rad olika faktorer som styr samhällsplaneringen och som vi vet kommer att påverka framtiden – men inte hur.

Scenarierna tar sin utgångspunkt i globala trender om urbanisering, globalisering, digitalisering och cirkulär ekonomi. Normförändringar, omvärldshändelser och klimatförändringar är ytterligare aspekter som vägts in i arbetet. Liksom nu gällande regionala och nationella policydokument och regional statistik som samlats in och analyserats.

BAKGRUND TILL UPPDRAGET

Region Värmland arbetar på uppdrag av invånarna och ansvarar för länets hälso- och sjukvård, tandvård, den regionala utvecklingen samt kollektivtrafik. Region Värmland är därmed en organisation som ska verka för en utveckling av hela länet. De värmländska kommunerna, Länsstyrelsen Värmland, näringsliv, Karlstads universitet, Landstinget i Värmland med

flera har också enats i en gemensam strategi för hur Värmland ska vara och uppfattas år 2020 – Värmlandsstrategin. Som ett led i arbetet med att förverkliga den gemensamma visionen ”Värmland – ett skönare liv” identifierade Region Värmland under 2015 ett behov av att omvandla delar av Värmlandsstrategin samt andra regionala strategier, program och planer till tydliga och visuella kartbilder för att ge dem en klarare fysisk dimension. De olika strategier, program och planer som finns för regionen idag har olika tidshorisonter. Värmlandsstrategin sträcker sig till exempel fram till och med 2020 och Länstransportplanen fram till och med 2025 och i samband med att målåren för flera regionala strategier och mål börjar närma sig lyftes frågan om Värmlandsstrategin skulle utvecklas till att bli en strukturbild för regionen. Det finns flera regioner som arbetat framgångsrikt med strukturbilder, däribland Region Skåne, Göteborgsregionen, Öresundsregionen och Region Stockholm. Dessa strukturbilder är presenterade i lättillgängliga, och delvis interaktiva, kartor på nätet. Region Värmland önskade att få länets framtida utveckling presenterad på samma lättillgängliga och visuellt tilltalande sätt.

När SBK Värmland AB fick uppdraget att se på möjligheten att ta fram en strukturbild för Värmland med sikte på år 2060 konstaterades dock att den långa tidshorisonten, tillsammans med att gällande planer närmade sig sina målår, skulle innebära att flera ställningstaganden vilka kräver en mycket omfattande förankringsprocess måste göras. Projektet har därför istället kommit att syfta till att ta fram scenariebilder för Värmlands fysiska utveckling fram till 2060. Detta som ett första steg till att kunna diskutera vilken framtid som alla kommuner och andra aktörer i regionen gemensamt vill arbeta mot. Det är viktigt att scenarierna inte förväxlas med strukturbilder, då de är konstruerade på så sätt att de dragits till sin spets och inte innehåller avvägningar mellan olika sakfrågor som en regional plan eller strukturbild gör. Scenarierna är tillspetsade för att starta en diskussion som kanske en dag kan leda till en gemensam kraftsamling kring en gemensam och verkligt förankrad framtidsbild för regionen.

SYFTE

Syftet med arbetet är att ta fram framtidsscenarier för Värmland till 2060 som ett underlag för vidare planering både inom Region Värmland och inom kommunerna. Att arbeta med scenarier är ett försök att möta de många osäkerheter som finns när vi utifrån dagens kunskap ska hantera frågor som får avtryck lång tid framöver. Kanske innehåller framtiden delar från alla scenarier eller kanske är den bortom det vi idag kan föreställa oss. Scenarier sorterar de olika aspekter som kan tänkas påverka Värmlands framtid och hjälper förhoppningsvis planerare och beslutsfattare att analysera och konsekvensbedöma strategier och beslut.

Resultatet av arbetet presenteras i denna rapport och även i en mer lättillgänglig version på hemsidan: www.varmland2060.se

SCENARIOPLANERING

Ett traditionellt sätt att försöka förutspå framtiden är att göra prognoser. Det finns många förtjänster med ett sådant anslag – men också nackdelar. En prognos beskriver den mest troliga utvecklingen men för att få en sannolikhet krävs i regel ett kortare tidsperspektiv. Prognoser har en benägenhet att dölja risker och idag när vi lever i en värld av tilltagande motstridiga drivkrafter och disruptiva förändringar är genuina osäkerheter av strategisk betydelse.

Scenarioplanering utforskar ytterligheterna och vidgar perspektivet och i tider av stor osäkerhet är scenarier ett verktyg för att på ett systematiskt sätt hantera såväl den mängd information som de osäkerheter vi behöver förhålla oss till. Vi kan aldrig veta något om framtiden – men vi kan undersöka möjliga framtider och därmed bereda oss för olika utvecklingar. Att försöka förstå vilka drivkrafter som kan forma den värld vi lever i ger en minskad risk för oväntade överraskningar. Det ger också en bättre omvärldsförståelse, strategiska insikter och skapar förutsättningar att utveckla robusta strategier och vägval för framtiden.

I detta arbete ska rapporten och scenarierna blicka fram till 2060 vilket är en lång tid i den snabba

utveckling av teknik och samhälle som vi just nu befinner oss i. Dels på grund av faktorer som vi delvis rår över, exempelvis utbyggnad av infrastruktur och politiska beslut om hur samhällsservicen ska organiseras, men också på grund av de osäkerheter som vi inte kan förutse och som innebär att samhället kan utvecklas på andra sätt än de vi tar för givet.

Med Värmland 2060 utforskar vi ytterligheterna. Istället för att försöka hitta vilken framtid som kommer att utveckla sig så vidgar vi perspektivet och målar upp fyra möjliga framtider som vi skulle kunna komma att hamna i närheten av. En viktig insikt att ha med sig fortsatt är således att de scenarier som har arbetats fram under den här processen inte är till för att ge en exakt bild av hur framtiden kan bli. Däremot ger de en möjlighet att föreställa sig möjliga framtider som snarare är ett diskussionsunderlag som har till syfte att belysa viktiga aspekter som behöver tas hänsyn till vid framtida beslut.

> *Med Värmland 2060 utforskar vi ytterligheterna. Istället för att försöka hitta vilken framtid som kommer att utveckla sig så vidgar vi perspektivet och målar upp fyra möjliga framtider som vi skulle kunna komma att hamna i närheten av.*

Värmland 2060 ska därmed inte ses som vare sig rekommendationer eller som ett färdigt underlag för beslut utan som ett verktyg för att försöka förbereda oss för framtiden. Ett verktyg som kan hjälpa oss att identifiera utmaningar, hot och möjligheter – och att skapa strategier och handlingsplaner för att minimera hoten respektive tar till vara på möjligheterna. För som politiker och tjänstepersoner kan vi medverka till dem eller motverka dem – eller vid behov lindra dess konsekvenser. Förutsatt att vi är medvetna om att de finns och att de med all säkerhet kommer att påverka förutsättningarna att bo, leva och verka i Värmland.

SÅ HÄR HAR VI GJORT

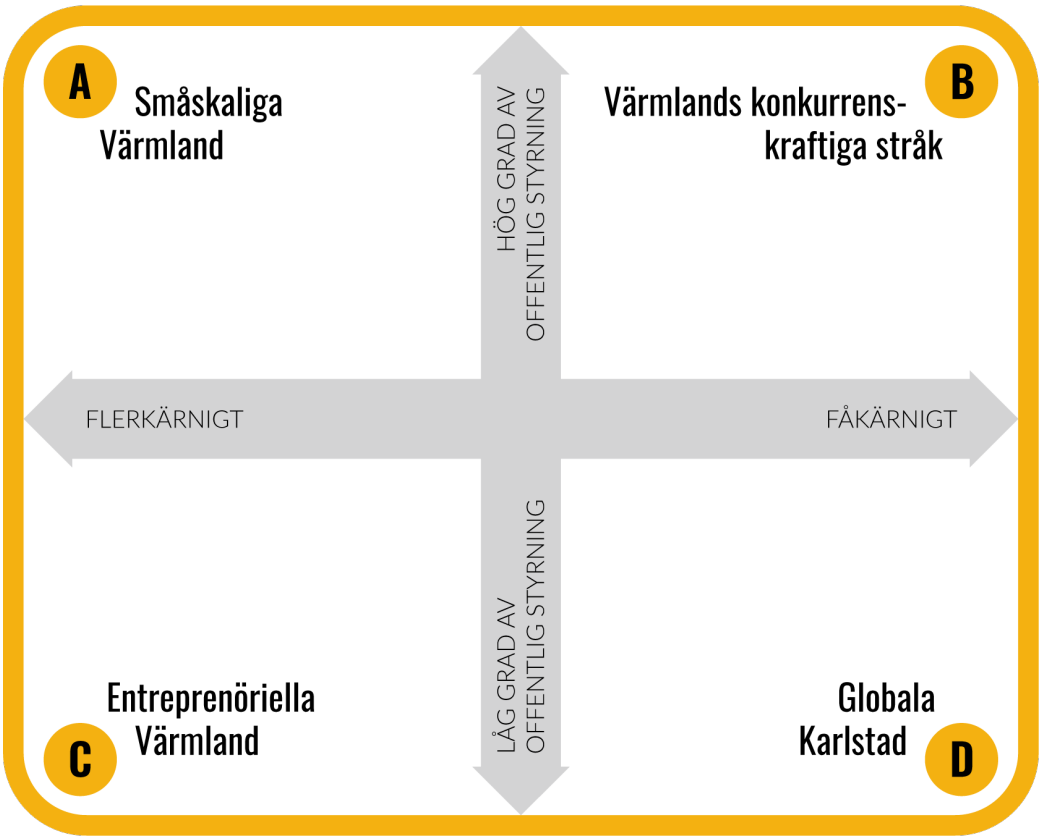
Scenarioplanering är systematisk, trots sina kreativa och historieberättande kvaliteter. Processen utgår också från en behovssituation eller en strategisk utmaning med ett tidsperspektiv som är betydligt längre än de strategiska frågeställningar vi vanligtvis hanterar. I arbetet har det varit angeläget att skapa alternativa fysiska bilder av Värmland 2060.
Tidigt i processen framkom det att det som får störst utfall i det fysiska rummet på en regional nivå är om länet utvecklas enligt en fåkärnig struktur (med en tydlig centrering och hög täthet kring de största städerna) eller om utvecklingen går mot en flerkärnig struktur (med levande orter och landsbygder spridda i hela regionen).

Något annat som identifierats som en fråga vilken i stor utsträckning påverkar framtiden är om planeringen och samhällsutvecklingen kommer till genom en hög grad av offentlig styrning (där stat, region och/eller kommunen styr genom exempelvis lagar och fördelning av offentliga medel) eller genom en låg grad av offentlig styrning (där marknaden och privata initiativ i hög grad styr utvecklingen).

Nästa steg har varit att identifiera de drivande krafterna (globala trender och normer), de förutbestämda elementen (hur Värmlands struktur ser ut idag) och de oförutsägbara och osäkra faktorer vi inte kan förutsäga, men kan experimentera med i scenarierna (exempelvis oroligheter i omvärlden, teknikutveckling och hur stora konsekvenser dessa får). Alla dessa faktorer påverkar sedan de respektive scenarierna i olika omfattning.

Scenarierna har byggts upp genom ett växelspel där man tittar på hur de olika faktorerna leder till olika konsekvenser, och hur dessa konsekvenser i sin tur samverkar. Scenarierna är möjliga men visar inte på en ”sann bild” av framtiden utan syftar till att vara tänkbara men dragna till sin spets.

Utöver scenarierna har en framskrivning gjorts, vilket innebär att vi tittat bakåt för att sedan titta framåt och rita linjen i samma riktning som idag finns utpekad. Att försöka se framtiden som en linjär projektion innebär emellertid att vi vare sig beaktar eller reflekterar över de disruptiva förändringar och genuina osäkerheter som vi vet är av strategisk betydelse för framtiden.



IILLUSTRATION: SBK VÄRMLAND AB

Illustration över hur de fyra scenarierna för Värmland 2060 konstruerats.

CASE OSLO-STOCKHOLM 2:55

För att visa hur scenarierna kan tillämpas har de också applicerats på är ett nationellt beslut som i hög grad påverkar utvecklingen i Värmland. Fallet som översiktligt studerats är om en snabbjärnväg mellan Oslo och Stockholm kommer till, vilket är ett projekt som går under namnet Oslo-Stockholm 2:55. Caset har tagits fram dels för att detta beslut är en fråga som sannolikt har stor inverkan på utvecklingen i regionen och dels för att illustrera hur scenarierna kan användas för att bedöma olika besluts påverkan på regionen beroende av vilken riktning framtiden tar.

LÄNSSTYRELSENS REGIONALA KLIMATSCENARIER

Parallellt med detta arbete har Länsstyrelsen Värmland tagit fram en metod för att arbeta med klimatscenarier i kommunernas översiktsplanering.

Syftet med denna metod har varit att illustrera hur länet påverkas av en omställning till minskad klimatpåverkan och ett förnybart energisystem. Projektets syfte har varit att stödja kommunerna i att ta ökad hänsyn till klimat- och energiaspekter i sina översiktsplaner.

Då dessa arbeten delvis pågått parallellt har det varit naturligt att använda samma modell med ett scenariokors. Samt att i den mån det varit möjligt samköra axlarna så att de går att använda båda korsen samtidigt.

Här finner du Länsstyrelsens arbete:
https://www.lansstyrelsen.se/varmland/lantbruk-och-landsbygd/miljo/energi-och-klimat.html
https://www.lansstyrelsen.se/load/18.2e0f9f621636c844027344d8/1528968956021/Vagledning-Varmlandsmetodiken.pdf
Kontaktperson är Jörgen Persson, Länsstyrelsen Värmland.

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

2. BESKRIVNING AV PROCESSEN

Arbetet har pågått från 2016 till 2019 där insamling av underlag tidigt var en viktig del. Då uppdraget har gått från att ta fram en strukturbild till att ta fram scenarier har emellertid behovet av underlag förändrats under arbetets gång.

INSAMLING OCH AVGRÄNSNING AV UNDERLAG

Att ta fram framtidsbilder är med nödvändighet ett komplext arbete då det inte finns något facit för hur framtiden kommer att utveckla sig, utan arbetet bygger på prognoser, kvalitativa analyser och antaganden utifrån gällande mål.

En framtidsbild kan målas upp genom att titta på nuvarande förutsättningar i regionen och omvärlden och sedan samköra dessa med de mål och strategier som finns för regionens utveckling.

För att allt det underlag gällande faktorer som kan komma att påverka regionens utveckling ska bli hanterbart har en sållning av all den information som finns att tillgå behövts göras.

Utöver detta har en mängd rapporter och utredningar gåtts igenom. Detta har gjorts dels för att lära kring hur andra regioner arbetat med strukturbilder och scenarier men också för att skapa en gedigen kunskapsbas som framtidsscenarierna för Värmland kan vila på. Som källor används framför allt aktuella policys, underlag från offentliga aktörer och publicerad forskning, dessa sammanställs också i en referenslista i slutet av rapporten.

Statistiskt underlag

Tidigt i processen låg fokus på insamlande av en stor mängd statistik gällande Värmlands utveckling. Detta i syfte att analysera det historiska perspektivet och bygga upp en nulägesbild som det framåtsyftande arbetet kunde bygga vidare på. Tanken var också att på sikt tillgängliggöra materialet som ett planeringsunderlag möjligt att redovisa geografiskt.

Statistiskt underlag är en viktig källa som ger möjligheten att redovisa ett nuläge, hur trender sett ut bakåt i tiden och hur Värmland kan jämföras i förhållande till omgivningen. I detta arbete har syftet

varit att redovisa statistiken i kartbilder och inte i tabeller. Detta för att på ett så överskådligt och enkelt sätt som möjligt tydliggöra och illustrera såväl nuläget som den utveckling som skett i länet. Kartor med en del av den insamlade statistiken redovisas som bilagor till denna rapport.

Det finns ett flertal olika aktörer (myndigheter, samhällsorgan, regioner med flera) som utifrån sina respektive uppdrag sammanställer, analyserar och redovisar statistik för Sverige och omvärlden. Flera av dessa presenterar idag också statistiken på karta. Denna statistik har vanligtvis kommunnivå som den lägsta geografiska nivån och innehåller oftast inte gränsstatistik. Detta kan i Värmlands fall medföra felaktigheter i statistik gällande arbetsinkomster för de kommuner som angränsar till Norge.

I arbetet med scenariobilder har det funnits ett behov av statistik nedbruten på en lägre nivå än kommunnivå, varpå egna kartunderlag och särskilda beställningar behövts göras.

Ytterligare faktorer som har påverkat redovisningen av statistik är sekretess och möjligheter att på ett bra sätt redovisa statistiken på karta. I arbetet har data använts från 1980-talet och fram till 2015. Vid insamlingen av statistik gjordes en sammanställning av sakområden vilka ansågs vara intressanta att få statistikunderlag för:

- Demografi
- Näringslivsstruktur
- Besöksnäring
- Samhällsservice
- Folkhälsa
- Skyddsområden (natur, kultur, besöksnäring)
- Klimat
- Infrastruktur
- Bebyggelsestruktur
- Norge

MÖTEN MED SAKKUNNIGA

Under arbetet med att samla in underlag har möten med representanter från Trafikverket och Region Värmland gällande infrastrukturfrågor ägt rum. Avstämningar har också gjorts med Länsstyrelsen med hänvisning till deras arbete med klimatscenarier och regional utveckling.

WORKSHOPS MED LÄNETS PLANERARE

Under hösten 2017 hölls tre workshopar med länets planerare vilka syftade till att dels förankra det arbete som gjorts med att samla in underlag och dels till att påbörja arbetet med att analysera underlaget och ta fram scenarier. Inbjudan till dessa workshopar gjordes brett och utgick från det planerarforum som finns för alla planerare i länet. Deltagare var med från i stort sett alla kommuner, samt Länsstyrelsen, Region Värmland och Trafikverket.

Workshop 1 – den 25:e oktober 2017
Detta var en inledande workshop som redovisade arbetet som dittills gjorts. En övning gjordes också med planerarna för att bryta ned de pågående trenderna i omvärlden till hur dessa kan tänkas påverka Värmland.

Workshop 2 – den 21:e november 2017
Analys och bearbetning av det statistikmaterial som tagits fram i form av kartbilder, samt fastställande av scenariokorset.

Workshop 3 – den 7:e december 2017
Arbetet påbörjades med att ta fram möjliga scenarier. SBK Värmland AB hade gjort utkast som sedan bearbetades under dagen.

ARBETSGRUPP MED PLANERARE

Efter workshopserien bildades en arbetsgrupp med representanter från kommunerna: Arvika, Karlstad, Kristinehamn samt Länsstyrelsen och deltagare från Region Värmland. Erbjudande gick ut till samtliga kommuner om möjlighet att delta i arbetsgruppen och ovanstående kommuner var de som visade intresse. Arbetsgruppen träffades fyra gånger under våren 2018 och gick igenom materialet som bearbetats efter att workshoparna som ägt rum.

Syftet med arbetsgruppen var att få in perspektiv från olika delar av Värmland för att förankra och bolla innehållet i scenarierna utifrån olika aspekter.

Grundläggande förändringar av människors beteenden grundade i normförändringar har varit ständigt pågående i historien och spelar också en central roll när scenarierna för Värmland 2060 presenteras

3. GLOBALA TRENDER OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Under avsnittet beskrivs normförändringar samt ett antal globala trender och processer som påverkar samhällets utveckling på olika nivåer. Trenderna har stöd dels i samhällsvetenskaplig forskning och policy men även i exempelvis de megatrender som analyserats fram av Boverket i arbetet med Vision för Sverige 2025. Synen på samhällsbyggandet påverkas också av vår syn på människans rättigheter och skyldigheter i de sociala systemen, på våra förväntningar om vad som är ett gott liv och inte minst vår syn på inflytande, medbestämmande och demokrati. Därför lyfts även inledningsvis normer och hur dessa påverkar samhällsutvecklingen. Scenariobeskrivningen för Värmland 2060 vilar på denna kunskapsgrund och under följande avsnitt lyfts den lokala påverkan av de globala trenderna i Värmland fram för att stödja analysen av scenarierna.

NORMFÖRÄNDRINGAR

Normer kan beskrivas som allmänt delade, men många gånger underförstådda, regler för eller förväntningar på beteenden som gäller inom en mindre social gemenskap eller i samhället i stort. Överträdelser märks ofta genom subtila uttryck men några av reglerna finns också nedtecknade i lag. Normer hjälper oss att veta hur vi ska förhålla oss till varandra, som en uppsättning överenskommelser som vi skapat tillsammans mer eller mindre medvetet. (Baier & Svensson 2018). Men normer reglerar också vad som anses rätt och fel när det kommer till hur människor ska leva och styr därmed också vad som ses som framgångsrikt respektive avvikande.

Samhällets normer påverkar hur människor framställer sig själva och vilka val som görs i livet (Goffman 1959). Normer ser självklart olika ut i olika samhällen, samhällsklasser, grupper och generationer och skiftande normsystem kan dessutom finnas och verka parallellt i samhället – vilket kan fungera som både relationsstärkande och segregerande, beroende på var i kontexten vi befinner oss.

> *Den urbana normen är en generellt rådande uppfattning i samhället där urbana och tätbebyggda miljöer betraktas som moderna och framåtblickande och därmed också som de mest önskvärda.*

Förändringar av människors beteenden grundade i normförändringar och normförskjutningar har varit ständigt pågående i historien och spelar också en central roll när scenarierna för Värmland 2060 presenteras. Ett exempel på en norm som kan anses ha påverkan på befolkningsstrukturer och rumslig segregering i en geografisk kontext är den urbana normen. Till skillnad från den ihållande demografiska trend, med en pågående ökning av befolkningen i urbana miljöer, som under globala trender beskrivs som urbanisering, berör den urbana normen de föreställningar som finns om stad respektive land.

Den urbana normen är en generellt rådande uppfattning i samhället där urbana och tätbebyggda miljöer betraktas som moderna och framåtblickande och därmed också som de mest önskvärda. Det innebär i det här avseendet att landsbygderna istället uppfattas som ”avvikande från det urbana livet”, som outvecklade och obildade. Staden blir således en plats för utveckling medan landsbygden gestaltas som problembärare och att samhället präglas av en urban norm, eller maktordning, där vissa positioner vidmakthålls på bekostnad av andra får därmed också genomslag inte enbart på vår uppfattning utan kan även ha inverkan på hur prioriteringar, satsningar och investeringar görs inom både offentlig och privat sektor (Rönnblom 2014). Forskning pekar också på att denna uppfattning är gängse och att den lever vidare i rådande planeringsparadigm (Forsberg 2013).

Normer är således knutna till maktskillnad och privilegier och många av de normer som vi blir uppfostrade med, eller till att följa, blir självklara för oss, det vill säga att de internaliseras. Normer som ofta lyfts som styrande för hur samhällsutvecklingen har sett ut de senaste åren är exempelvis vad som uppfattas som manligt respektive kvinnligt, hur normen för en kärnfamilj ser ut, bilen som statusmarkör eller vad som kan anses räknas som fin- eller fulkultur. Detta är dock något vi har fått lära oss och normer innebär inte att alla inom ett samhälle, en grupp eller en generation följer dem eller är överens om dem.

GLOBALA TRENDER

Det pågår rörelser i samhället som kan vara svåra att ta på. Riktningarna är dessutom osäkra men tydligt är att förändringstakten och komplexiteten ökar. Dessa samhällsövergripande rörelser kallar vi här för globala trender och de fem trender som tas upp har en stark förankring inom akademin. Att dessa trender i olika grad påverkar hur samhället utvecklas står klart, men vilka de lokala konsekvenserna blir och huruvida trenderna bör motverkas eller främjas handlar om en analys av kontext och en politisk bedömning. I följande text redovisas kort för fem globala trender där olika perspektiv lyfts fram. För varje global trend görs även en analys av dess lokala påverkan på Värmland.

Globalisering

Vi lever i många avseenden i en gränslös värld där kapital, varor, tjänster, kunskap och information rör sig fritt mellan människor, företag och organisationer. Detta är själva innebörden av globalisering vilket kan ses som en samlingsbenämning som syftar på den kapitalistiska och internationella utvecklingen inom politik, ekonomi och kultur som sker till en följd av en utökad och inte lika lokalt förankrad världsbild. Globaliseringen får effekter på såväl miljö, kultur och politiska system som ekonomisk utveckling och välstånd[1]. Politiskt sett innebär begreppet en förskjutning av makten från nationell nivå till över- och mellanstatliga organ, men generellt syftar globalisering oftast till hur de nationella ekonomierna kontinuerligt tvinnas samman. Globaliseringen påverkar således alla delar av det svenska samhället. Det gäller såväl kultur, religion, forskning, säkerhet, ekonomi och konsumtionsmönster – överallt märks globaliseringen.

Globalisering i en värmländsk kontext

För Värmland handlar en stor del av globaliseringens påverkan om hur utvecklingen av handel och export sker på den globala marknaden. Just nu befinner vi oss i ett skede där nya stora marknader såsom Kina, Indien och de tidigare centralplanerade länderna i Östeuropa, i rask takt håller på att integreras. Handel är starkt kopplat till internationella skeenden och som liten ekonomi med en stark exportsektor är Sverige i stort beroende av vad som sker internationellt (Boverket 2012). Sveriges största exportmarknad är andra länder i Europa och ett tänkbart scenario är att den svenska exporten i större utsträckning kommer att gå till länder i norra Europa samt till BRICS-länderna (Brasilien, Ryssland, Indien, Kina och Sydafrika). Svenska direktinvesteringar i Kina har ökat avsevärt sedan 1990-talet och för den värmländska stålindustrin är Kina redan i dag den viktigaste marknaden (Olausson 2018).

Svensk produktion är också i förhållandevis hög utsträckning specialiserad inom mellan- och lågteknologiska segment där en stor del av sysselsättningen återfinns. En globaliseringseffekt som kan tänkas få stor påverkan i en värmländsk kontext är därför den pågående strukturomvandlingen inom industrin där centralisering och storskalighet styrs av priskonkurrens utanför Sverige. Den framtida sysselsättningstillväxten förväntas främst att ske i de tjänste- och kunskapsintensiva sektorerna och en stor utmaning för den värmländska arbetsmarknaden skulle därmed vara att slussa över friställd arbetskraft från mellan- och lågteknologisk industri till den mer kunskapsintensiva tjänstesektorn. Samtidigt finns det också indikationer på en motsatt trend med ökade krav på kortare ledtider, en närhet till leverantörer och en stor flexibilitet (Arbetsförmedlingen 2019a).

En annan faktor som också påverkas av globaliseringen är att det ständigt uppstår ny efterfrågan på varor och tjänster och att nya marknader tillkommer i en snabbare takt än tidigare. Den ökade världshandeln som globaliseringen ger upphov till innebär att fler nationer har blivit mer kommersiellt och ekonomiskt beroende av varandra. Globaliserade processer kan också, på olika och ojämlika sätt, knyta an till varandra. Varuproduktion, konsumtion, utsläpp av farliga substanser blir lokala samtidigt som de är globala. Sambanden mellan orsak och verkan blir tvetydiga – men oavsett det länkar globaliseringen ihop världen i en tid och rum där någons vardagshandlingar står i förbindelse men någon annans vardagshandlingar (Jensen och Tollefsen 2012). Och det gäller oavsett om det är handlingar vi utför som privatpersoner och konsumenter eller om det handlar om sådant som vi gör på jobbet, som producenter.

1 Något vedertaget mått på välstånd finns inte. I Långtidsutredningen SOU 2015:104 används begreppet välstånd när ett allmänt välbefinnande och livskvalitet avses.

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

Befolkningsökningen i städerna sker idag främst genom en ökad utrikes inflyttning samt ett födelseöverskott.

Urbanisering

Urbanisering kan kortfattat beskrivas som folkförflyttning från land till stad. Trenden har, med några förbehåll, pågått i Sverige sedan industrialiseringen och kan ses som en konsekvens av att många arbetstillfällen samlats i städerna och av det varierade kulturella och kommersiella utbud som uppkommit i och med koncentrationen av människor. Samlingen av människor i urbana miljöer anses främja förutsättningarna för ekonomisk tillväxt samt bidra till en ökad resurseffektivisering. I dag sker dock urbaniseringen inte längre genom inflyttning till städerna från landsbygden, utan befolkningsökningen i städerna förklaras istället främst med en ökad utrikes inflyttning samt ett födelseöverskott (Boverket 2012; WSP 2017).

Det finns även teorier kring att urbanisering är en konsekvens av globaliseringen inom det rådande ekonomiska systemet. Inom denna teoribildning beskrivs staden ha en funktion av motor för ekonomisk tillväxt. En växande storstadsregion anses i denna teoribildning därmed få en starkare position i den globala konkurrensen mellan städer om inflytande och dragningskraft för investeringar. Urbanisering ses ur detta perspektiv främst som en ekonomiskt driven process som blir rationell i bemärkelsen att tillväxt är enda sättet att inte bli utkonkurrerad (Sassen 1996; Harvey 2011).

Urbanisering i en värmländsk kontext

Urbaniseringen kan ses i Värmland genom att befolkningen ökar som mest i Karlstadsregionen. Befolkningsminskningen har också generellt i landet varit störst i gles- och landsbygdsområdena men beror i första hand inte på en stor utflyttning utan främst på de demografiska förutsättningarna. En minskande befolkning leder dock till ett sämre ekonomiskt underlag för både kommersiell och offentlig service.

Sedan mitten av 1990-talet har också butiksstrukturen i Sverige förändrats på ett påtagligt sätt där antalet små butiker i både tätorter och landsbygdskommuner har minskat avsevärt medan de allra största butikerna har blivit betydligt fler (Tillväxtverket 2018). Den trenden går också att se i Värmland där en minskande befolkning på mindre platser, förändrade köpmönster och ökad konkurrens från större köpcentrum i Karlstadsregionen har bidragit till en utveckling med färre butiker och serviceställen i flera andra delar av länet.

> *God tillgång till offentlig och kommersiell service är en av de grundläggande förutsättningarna för en hållbar utveckling av hela länet.*

God tillgång till offentlig och kommersiell service är emellertid en av de grundläggande förutsättningarna för en hållbar utveckling av hela länet och för att det ska vara möjligt att leva och verka i såväl tätorter som lands- och glesbygder behöver det finnas attraktiva miljöer för boende samt för näringslivets utveckling. I detta ingår också tillgång till service i närområdet för de boende och företagen, både service som kräver en fysisk tillgång och service som kan komma att utföras med hjälp av modern teknik. (Tillväxtverket 2018).

Regional och lokal planering tar i relation till urbaniseringstrenden i rådande planeringsparadigm i huvudsak sin utgångspunkt i teorier som förklarar att tillväxt i centrum även gagnar de mer perifera delarna medelst spridningseffekter (Forsberg et al. 2019). Dock behöver även företagare på mindre orter och i gles- och landsbygder en viss nivå av service för att kunna bedriva sina verksamheter. Liksom att det i attraktiva boendemiljöer också finns rekryterbar personal för företagen och arbetstillfällen att söka för de boende. Sambandet uttrycks som att ”utan service inga företag och utan företag ingen service” (Tillväxtverket 2018). Storleken på befolkningen i arbetsför ålder är också viktig för framtida skatteintäkter, enligt det system vi har idag. Hur stora inkomster boende i en kommun har påverkar kommunens inkomster och avgör i sin tur underlaget för service, butiker och kultur.

En minskad andel yrkesaktiva och en ökad andel gamla är en utveckling som går att se i flera av de värmländska kommunerna. Det innebär att försörjningsbördan ökar när färre ska försörja fler. Utöver det krävs också en förhållandevis större arbetskraft inom vård och omsorg när antalet äldre ökar. På samma sätt som det krävs inom utbildning och barnomsorg när antalet yngre ökar.

Efterfrågan på arbetskraft är också stor i många delar av länet, parallellt med att rekryteringsproblemen inom vissa branscher blivit alltmer kännbara (Arbetsförmedlingen 2018).

Enligt en rapport från arbetsförmedlingen kommer graden av sysselsättning i mindre kommuner till stor del vara förbundet med inflyttningen av utrikes födda och hur väl de integreras på den lokala arbetsmarknaden. Den inrikes födda befolkningen minskar i Värmland och har i gruppen 20 till 64 år minskat med mer än nio procent, eller nästan 13 700 personer, mellan åren 2000 och 2017 medan antalet utrikes födda i samma ålder har ökat med nästan 12 000 personer under samma period (Arbetsförmedlingen 2018).

Cirkulär ekonomi

Cirkulär ekonomi är ekonomiska modeller som i högre grad än idag handlar om ett kretslopp av resurser snarare än en linjär process. Återbruk, reparation av redan producerade varor och gemensamma lånesystem för exempelvis bilar blir i detta system viktigare än nyproduktion. Det innebär att vi strävar efter att minimera utvinningen av icke förnybara naturresurser och råvaror och minimerar mängden material som deponeras eller går till energiåtervinning. De material vi använder ska istället cirkuleras och återvinnas, återbrukas, omproduceras eller återföras till det biologiska kretsloppet. (Naturvårdsverket 2019). Detta kräver dels en förändring hos producenten av varor då materialval, design och marknadsmodeller behöver möjliggöra flera nyttor och återvinning. Även konsumentens beteende behöver förändras i en cirkulär ekonomi då ansvaret för att reparera varor, återvinna förbrukningsvaror och låna eller gemensamt äga vissa typer av produkter kräver ett ändrat beteende. Det

behöver även i en cirkulär ekonomi finnas strukturella förutsättningar för dessa beteendeförändringar genom exempelvis reparations-hubbar, återvinningsstationer och delningssystem för vissa tjänster. Dessa kan antingen komma till genom medveten styrning av offentliga medel eller genom en efterfrågan från konsumenterna.

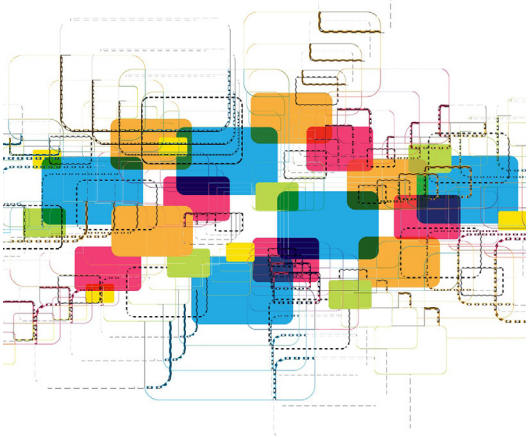
Cirkulär ekonomi i en värmländsk kontext

Det finns tydliga tecken på att den linjära modell som baseras på utvinning, produktion och konsumtion av resurser utan att återskapa de värden som utnyttjas börjar nå sin gräns. Samtidigt är växande städer en utgångspunkt för de flesta framtidsbilder som presenteras. Växande städer är emellertid stark beroende av sitt omland, både för att säkra tillgång på mat och för att hantera ökande miljö- och välfärdsrelaterade problem. Grundläggande för den cirkulära ekonomins möjligheter är därmed att accentuera det ömsesidiga beroendet mellan städer, orter, lands- och glesbygder. Inte minst med hänvisning till ekosystemen förmåga att hantera effekterna av de växande städerna. Mätt i termer av yta av ekosystem för att neutralisera urbana områdens utsläpp är Värmlands produktion av miljötjänster stort. Detsamma gäller Värmlands förmåga att bära andra områdens ekologiska fotavtryck (Hellstrand 2015).

Flera värmländska kommuner jobbar redan med att hantera energiproduktion utifrån ett cirkulärt perspektiv. Det handlar om såväl avfallshantering och återbruk som att identifiera potentiella platser för förnybar energiproduktion som exempelvis solenergi och vindkraft.

Delningsekonomi och delningstjänster – som innebär att människor som alternativ till att äga istället hyr, delar eller lånar – kan också ses som en del av en cirkulär ekonomi. Det är dessutom något som blivit allt mer vanligt förekommande. I Värmland är exempelvis Fritidsbanken, som lånar ut fritidsutrustning, etablerat på ett antal orter.

För att möta behovet av minskat bilanvändande har det både planerats för och byggts pendlarparkeringar vid kollektivtrafikens anslutningspunkter. Att i fortsatt utsträckning bygga ut fibernätet för att minska resbehovet samt verka för en ökad bilpoolsanvändning genom att planera för en samordnad logistik är emellertid av vikt för att stödja övergången mot en cirkulär ekonomi. I Värmland ser vi också att medvetenheten om behovet av omställning har ökat och att det finns en stor efterfrågan på andra och nya sätt att konsumera. Intresset för lokalproducerad mat är ett exempel där trenden bland annat illustreras i och med det ökade antalet Rekoringar. Att tillgänglig jordbruks- och betesmark används för inhemsk produktion och för att skapa cirkulära flöden är också viktigt, inte minst för att minska beroendet av mark i andra länder.



Digitalisering

Framtiden är osäker men det vi vet är att utvecklingen är snabb och att det som vi tror är fiktion idag kan vara verklighet imorgon. Digitaliseringen som pågår just nu kan jämföras med den omvälvande samhällsförändring som industrialiseringen innebar i början av 1900-talet. Internet och datorer har under flera år vävts in i tillvaron och är numer grundläggande för alltifrån styrning av offentlig verksamhet till vår privata kommunikation. Det är ett paradigmskifte som med all sannolikhet håller på att stöpa om hela vårt samhälle. Och när allt mer ny teknik ser dagens ljus så ökar dessutom tempot i omvandlingen (Rosa 2015). På bara ett par decennier har vi omskapat mycket av det vi gör i vårt vardagsliv och flyttat ut det på internet. Sociala medier påverkar våra relationer, andra förutsättningar för handel skapar

nya förutsättningar för näringslivet, konkurrensen ökar och vissa fysiska varor blir digitala tjänster då nya affärsverksamheter och nya branscher uppstår medan andra försvinner. Den ökade globaliseringen som bland annat innebär snabb teknologisk utveckling leder också till att vissa rutinmässiga jobb ersätts med ny informationsteknik. Idag erbjuder digital teknik oss en möjlighet att skriva med botar som om de vore människor och att prata med digital utrustning som att den lyssnar. Den digitala utvecklingen resulterar dock inte enbart i nya tekniska innovationer utan påverkar också samhällsstrukturer, människors levnadssätt och deras mående.

Digitalisering i en värmländsk kontext

Vi vet att flera av de teknologiska trenderna är exponentiella och att de med all sannolikhet kommer att få omvälvande konsekvenser för samhällens och individers sammankoppling, effektivitet, produktivitet, tillväxt och sysselsättning. Utvecklingen vad gäller uppkoppling och beräkningskraft har också, fram till idag, medfört omfattande förändringar. Värmland har under de senaste årtiondena genomgått en automatisering i de större bruken och industrin, vilket innebär att en stor andel av länets arbetsplatser redan påverkats av digitaliseringen. Digitaliseringen har också möjliggjort ett framåtskridande för delningsekonomin i och med att privatpersoner kan erbjuda sina tjänster till andra privatpersoner via plattformar på nätet. Det kan exempelvis handla om alltifrån digitala marknadsplatser för tonåringar som vill extraknäcka åt grannar, till bilpooler, till att hyra ut sin bostad till turister via tjänsten AirBnB.

Digitaliseringen berör i princip all mänsklig verksamhet – men hur stor effekt kommer exempelvis autonoma tekniska system och kombinationen av tillgång till stora mängder data, allt kraftfullare beräkningsresurser och artificiell intelligens att få inom den närmsta tidshorisonten? Det är mer eller mindre omöjligt att förutspå.

I dag vet vi att det pågår en i det närmaste explosionsartad generering av data där kameror, sensorer, transaktioner, digital kommunikation och i stort sett varje steg och rörelse vi utför bidrar till en ökad mängd användargenererade data. Vi vet att tillverkning förbättrats i och med att robotiken blivit alltmer avancerad inom industrin, att medicinteknikens möjligheter fördjupas i och med tillgången till Big data och utvecklingen av AI, och vi vet att den autonoma robotiken möjliggör för exempelvis självkörande bilar och drönare. Digitaliseringen och teknologin har därmed en potential att ha en signifikant inverkan på alltifrån vård och omsorg till transporteffektivitet och därmed utsläpp (Regeringskansliet 2014). Samtidigt innebär det också nya utmaningar. Till följd av automatiseringens utveckling uppstår också efterfrågan på arbetskraft inom nya yrkesområden vilket leder till såväl ett behov av kompetensutveckling som en omställning av utbildningssektorn. Dessutom ställer det paradigmskifte vi står mitt uppe i krav på en bred digital delaktighet. I digitaliseringsstrategin anger regeringen att ”alla ska ha förmåga och möjlighet att bidra till och delta i det digitala samhället” (Näringsdepartementet 2017).

Det förutsätter att alla kan och får vara med. Så ser det inte ut idag. För även om digitaliseringen i samhället har pågått i ett antal år finns det enligt Digitaliseringsrådet (2019) flera hundra tusen personer i Sverige som aldrig har använt internet. Samtidigt är det många som upplever att de inte är delaktiga i det digitala samhället och att det är svårt att få hjälp och stöd. I Värmland är kraftsamling och styrning för att främja bredbandsutbyggnad och innovation en prioriterad fråga. På samma sätt krävs det en riktning och ett ansvarstagande för att främja delaktighet i en digital tid. I synnerhet för att det är en demokratisk fråga, men också för att undvika stora merkostnader och inte minst för att motverka en ökande polarisering (Digitaliseringsrådet 2019).

Klimatförändringar

Människans användning av jordens resurser har under 1900-talet ökat markant och nu kan konsekvenserna av den mänskliga påverkan på jorden ses genom ett förändrat klimat. Redan idag märks detta av genom kortare vintrar och mer nederbörd. Skyfall och kraftiga

regn förväntas öka i intensitet vilket kan ge bland annat ökande problem med översvämningar. Även ett ökat antal dagar med vad som klassas som värmebölja kan ses som följd av människans utsläpp (Kjellström m.fl. 2014).

Klimatförändringar i en värmländsk kontext

I rapporten Framtidsklimat i Värmlands län utgiven av SMHI 2015 har framtida förutsättningar i länet analyserats. Rapporten beskriver dagens och framtidens klimat i Värmland baserat på observationer och beräkningar utifrån två olika utvecklingsvägar, begränsade utsläpp (RCP4.5) respektive höga utsläpp (RCP8.5). Årsmedeltemperaturen i länet beräknas ha ökat med cirka 3 grader enligt RCP4.5 och ca 5 grader enligt RCP8.5 kring år 2100. I södra delen av länet innebär det att årsmedeltemperaturen hamnar på 6-8°C och i norr 4-6°C enligt de båda scenarierna som analyserats i rapporten. Årsmedelnederbörden beräknas år 2100 ha ökat med cirka 20 procent jämfört med årsmedelnederbörden mellan åren 1960-1990, men i RCP8.5 kan årsmedelnederbörden ha ökat med upp till 40 procent på vinterhalvåret (Nylén m.fl 2015).

I ett förändrat klimat kommer kanske de tydligaste och mest akuta effekterna i Värmland ses i området närmast Vänern. Många av dagens problem riskerar att förvärras i framtiden, som en följd av den pågående globala uppvärmningen. Det beräknas bli vanligare med både höga och låga nivåer i Vänern, vilket kan medföra en ökad översvämningsrisk och ökade problem för jordbruket och sjöfarten.

Höga nivåer beräknas främst förekomma under vinterhalvåret då nederbörden väntas öka och i större utsträckning falla som regn. De låga nivåerna beräknas främst förekomma under sommarhalvåret, eftersom avdunstningen, både direkt från sjön och från växtligheten i Vänerns tillrinningsområde, ökar i ett varmare klimat (Eklund m.fl. 2018).

Även i norra Värmland kan effekterna av klimatförändringarna ses genom kortare vintrar och sämre snötillgång (Nylén m.fl 2015). Detta kan påverka möjligheterna att bedriva exempelvis skidanläggningar i länet.

OMVÄRLDSHÄNDELSER

Ovan beskrivna trender kan innebära att de lokala förutsättningarna på en plats påverkas av globala händelser i vår omvärld. I arbetet med framtidsscenarier är det därför viktigt att räkna med att det finns händelser som väsentligt påverkar samhällsutvecklingen, vilka kan vara mycket svåra att förutse. Under detta avsnitt exemplifieras händelser som kan komma att påverka den faktiska utvecklingen. Nedan redogörs för några möjliga händelser eller faktorer som kan komma att påverka Värmlands framtid.

Världsekonomin

En av de avgörande frågorna för människors levnadsmiljö i dagens ekonomiska system är hur världsekonomin mår. Det finns tydliga samband mellan ekonomiska kriser och ökad arbetslöshet. Arbetstillfällen och förutsättningarna för arbetspendling är exempel på områden där globala händelser kan få stora lokala konsekvenser.

Ser vi på den senaste stora finanskrisen som inträffade år 2008 så ökade andelen arbetslösa i Sverige från 6,2 till 8,9 procent under krisåren 2008–2010 (SCB 2019). Än större var påverkan på arbetsmarknaden under 1990-talets krisår där den ekonomiska utvecklingen i den snabbt växande IT-branschen kraschade till följd av ett antal snabba reformer för statlig avreglering. Under åren 1990–1994 steg arbetslösheten från 2,2 till 10,6 procent i Sverige (SCB 2019).

Hur påverkar världsekonomin Värmland?

Ekonomiska kriser får utslag i en Värmlandskontext genom att arbetslösheten ökar som mest i branscher där regionen har en stor andel av sina jobbtillfällen. Statistiska centralbyrån ser i sina analyser att hårdast drabbade av ekonomins svängningar är bygg- och tillverkningsindustrin.

Sysselsättningen inom offentlig sektor är relativt opåverkad av ekonomiska svängningar. Då de hårdast drabbade branscherna sysselsätter flest män ökar arbetslösheten vid ekonomisk kris mer hos män än kvinnor. Den hårdast drabbade åldersgruppen

är ungdomar som får svårare att ta sig in på arbetsmarknaden vid lågkonjunktur (SCB 2019). Vid stora ekonomiska kriser skulle detta kunna innebära en ökad utflyttning från länet.

Vid senaste finanskrisen år 2008–2009 klarade sig dock Värmland relativt bra i en nationell jämförelse. Arbetslösheten ökade med 2,4 procent vilket ligger i jämn nivå med rikssnittet. Dock var ökningen av företag satta i konkurs i länet mycket under snittet då endast 4 procents ökning kunde ses i Värmland mot 25 procent i landet totalt (Carlgren 2010). Orsakerna till detta kan möjligen ses i Värmlands näringslivsstruktur där många av de större industrierna redan genomgått effektiviseringar med personalnedskärningar och automatisering. En näringslivsstruktur med fler mindre företag i tjänstesektorn tenderar att vara mer konkurskänsliga vid lågkonjunktur.

Förutom ökad arbetslöshet vid en eventuell ekonomisk kris kan även investeringar som underlättar för arbetspendling i form av exempelvis större infrastruktursatsningar utebli. Ett annat scenario är att statliga och kommunala investeringar ökar under krisår då produktionspriserna och räntan eventuellt går ner (SCB 2019). Vilket av dessa två scenarier som blir verklighet kan ha att göra med utvecklingen av robustheten i välfärdssystemet.

Krig och konflikter

Ytterligare händelser som kan komma att påverka framtiden är om stora förändringar sker i säkerhetsläget i omvärlden. Under år 2015 ledde exempelvis den våldsamma konflikten i Syrien till att många människor kom till Sverige. Totalt under året sökte 162 877 personer asyl i landet (Region Värmland 2017). Detta fick även till följd att gränskontrollerna ökade och vid gränsen mellan Sverige och Danmark infördes ID-kontroll av alla resenärer. Kontrollen vid gränsen har fått stora konsekvenser för arbetspendlingen mellan Malmö och Köpenhamn. Antalet pendlare över Öresund minskade under 2016 med cirka nio procent, till cirka 13 800 dagliga pendlare, visar beräkningar från Øresundsinstituttet (Øresundsinstituttet 2017).

Hur påverkar krig och konflikter Värmland?

Säkerhetsläget i omvärlden påverkar Värmland. Vår tids samhällsomdaning drivs i samverkan fram av en globalisering som medfört ökad rörlighet och förändrade migrationsmönster. Städerna växer, inte längre på grund av inflyttning från landsbygderna, utan som ett resultat av positiva födelsetal och en ökad invandring. Och en utmaning som de flesta svenska regioner och kommuner står inför handlar om förmågan att hantera de komplexa samhällsfrågor som följer i samhällsomdaningens spår, när det lokala alltmer länkas samman med det globala. Den utveckling vi ser idag ställer därmed den sociala sammanhållningen och den sociala hållbarheten inför stora prövningar – och om inte beredskap finns för att säkra upp ett fungerande välfärdssystem kan det tänkas leda till en ökad polarisering och en minskad social solidaritet i samhället (Standing 2011).

> *Om beredskap inte finns för att säkra upp ett fungerande välfärdssystem kan det tänkas leda till en ökad polarisering och minskad social solidaritet i samhället.*

Vid årsskiftet 2015/2016 var antalet asylsökande i Värmland 8 884, en ökning med nästan 140 procent jämfört med ett år tidigare (Region Värmland 2017). En ökad inflyttning av människor kan vända en negativ befolkningsutveckling, men ställer också stora krav på bostäder och nya arbetstillfällen. Oförutsägbarheten i inflyttningsvågorna försvårar dessutom för möjligheterna att ha en god beredskap.

I forskningsessän Vår tids stora samhällsomdaning (2016) framhålls att ökade inkomstklyftor och social polariseringen i samhället leder till ett minskat förtroende för politiken och till den sociala tilliten på lokal nivå. Flera stora och medelstora städer befinner sig just nu i ett spänningsfält mellan att å ena sidan bli till noder för en globalt hållbar utveckling och utgöra viktiga motorer för regional tillväxt – och å andra sidan att förvandlas till slagfält för sociala konflikter. En hållbar samhällsutveckling kräver i och med detta att

invånarna är både faktiskt delaktiga och att de känner sig delaktiga (Trädgårdh et al 2013; Abrahamsson 2012; Stigendal 2011).

I Värmland finns flera exempel på hur den senaste flyktingvågen samlade lokalsamhället när människor gick samman för att lösa behov där offentlig sektor inte hade möjlighet att leverera. Forskning visar också på att när människor känner känslor av samhörighet och delaktighet då förstärks även förmågan att ta ett utökat kollektiv ansvar för såväl samhällsutvecklingen som för invånarnas väl och ve (Kristenson 2015).

I det fall en god beredskap finns för mottagande av flyktingar kan detta vara en lösning på den brist på invånare i arbetsför ålder som kan ses i flera kommuner i regionen.

Arbetsförmedlingen lyfter i rapporten Sveriges framtida sysselsättning (2019) fram att en riktad placering och en välfungerande integration på mindre orter kan vara lösningen på svårigheten att bemanna inom exempelvis vård och omsorg i mindre kommuner. Denna typ av lösningar kan dock föda andra utmaningar som exempelvis en relationell etnisk segregation mellan städer och landsbygder, kommuner och regioner. (Delegationen mot segregation 2018). Enligt SKL (2019) innebär bristen på flexibilitet i mottagnings- och etableringssystemet av asylsökande och nyanlända stora övervältringar på kommunerna, ökade kostnader och utanförskap. I Filipstads kommun låg exempelvis kostnaderna för försörjningsstöd samt placeringar av barn och vuxna på drygt 14 miljoner över budget år 2018 (P4 Värmland 2019).

I det fall att det globala säkerhetsläget försämras och utvecklingen med ökade gränskontroller fortsätter kan detta också komma att påverka Värmland om det blir så att arbetskraftsutbytet med Norge försvåras.

Naturkatastrofer

Som en konsekvens av klimatförändringarna, vilka sker till följd av utsläpp av klimatgaser, förutspås antalet naturkatastrofer i världen att öka. Det kan handla om extrema regn, översvämningar, torka, jordbävningar och tsunamis. De områden som kommer att bli hårdast drabbade av naturkatastrofer är också de områden som redan idag är utsatta för exempelvis vattenbrist, svält och fattigdom (Kjellström m.fl 2014). Därmed förstärker klimatförändringarna också redan existerande hot och ökar den ekonomiska och politiska instabiliteten. De bidrar till sämre eller inga skördar och leder till att konkurrensen om viktiga och bristande resurser som jordbruks- och betesmark samt färskvatten tilltar. Klimatförändringarna påverkar således människors livsvillkor såväl direkt som indirekt och innebär att motsättningar och risker för konflikt ökar.

> *Karlstad som arbetsmarknadscentrum ligger i ett utsatt läge för översvämningar.*

Hur påverkar naturkatastrofer Värmland?

På samma sätt som kring och konflikter kan leda till en ökad invandring av människor till Värmland kan klimatflyktingar komma att bli en framtidsfråga. Människor kommer inte kunna leva på vissa platser i världen och lokalklimatet i Värmland kommer antagligen att bli attraktivt. Vid en ökad mängd extrema regn kan även Värmland komma att påverkas på så sätt att Karlstad som arbetsmarknadscentrum ligger i ett utsatt läge för översvämningar. Höga vattenflöden i Vänern kan också påverka viktig transportinfrastruktur som E 45, E 18 och järnvägssträckan Göteborg–Stockholm (Eklund m.fl. 2018).

Den politik som förs på nationell nivå påverkar i hög grad de lokala förutsättningarna i Värmland, nu och i framtiden.

4. NATIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR

På nationell nivå finns mål, statistik och utredningar som kan ge vägledning gällande förutsättningarna för utveckling inom länet. Ett antal av dessa lyfts här, men kapitlet innehåller inget fördjupat resonemang kring målen då de är föränderliga över tid. Nuvarande nationella mål och planer ger dock avtryck i den planering som bedrivs idag, och återspeglas till viss del i framskrivningen som presenteras senare i denna rapport.

POLITIK OCH NATIONELLA MÅL

Den nationella politiken påverkar i hög grad förutsättningarna för att bygga och verka i Värmland. Först och främst ger den nationella politiken en direkt påverkan genom dess roll som lagstiftare. Styrande politik i riksdag och regering ger även förutsättningarna för de många myndigheter som är inblandade i utvecklingen av den fysiska miljön. De nationella politiska aktörerna styr också i hög grad över de ekonomiska förutsättningarna i landets kommuner. Förutom fastställande av skattenivåer sker detta exempelvis genom fastställande av kriterier för det kommunala utjämningssystemet, men även genom att sätta agendan för olika bidrag och projektstöd som lokala aktörer kan söka. Vilka ekonomiska incitament i form av bidrag och utvecklingsstöd som utformas kan härledas till vilka nationella mål som instiftas. I plan- och bygglagen anges att kommunerna ska ta hänsyn till och samordna sin planering med nationella mål i samband med kommunens översiktsplanering (3 kap 5 § 4 p PBL). Vilka nationella mål som ges störst utrymme i planeringen varierar över tid, men aktuella mål som gör avtryck på regional och kommunal nivå 2019 är bland annat:

- Generationsmålet och Miljömålen
- Mål för klimat och luft
- De nationella målen för kulturmiljöarbetet
- Målet för den regionala tillväxtpolitiken
- Mål för transporter och infrastruktur
- Mål för energipolitiken
- Mål för samhällsplanering, bostadsmarknad och byggande
- Mål för arkitektur-, form- och designpolitiken, gestaltad livsmiljö
- Mål för jämlikhet och jämställdhet

AGENDA 2030

Något som idag påverkar inriktningen på nationella mål, men även arbetet som bedrivs av regioner och kommuner, är de globala hållbarhetsmålen som går under namnet Agenda 2030. Agenda 2030 är en handlingsplan för hållbar utveckling vilken antogs av FN:s generalförsamling 2015. Alla världens länder har skrivit under agendan och åtagit sig att jobba med målen på nationell, regional och lokal nivå. Agendan syftar till att nå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar värld till år 2030. Totalt finns 17 mål som ses i bilden nedan.

De globala hållbarhetsmålen som ska arbetas för att uppnå fram till 2030 på nationell, regional och lokal nivå.

FOTO: ULRIKA NORDHOLM

NATIONELL TRANSPORTPLAN

Större infrastruktursatsningar är något som kan göra stora skillnader i vilken framtidsbild som kan komma att bli verklighet. Trafikverket tar var fjärde år fram en nationell transportplan som ger huvuddragen i de statliga infrastruktursatsningar som föreslås att göras till regeringen under de kommande åren. För Värmlands del är en av de åtgärder i denna skala som kan tänkas få störst effekt en snabbjärnväg mellan Oslo och Stockholm.

Det finns brister i dagens infrastruktur både för person- och godstransporter på sträckan, vilket var omnämnt i Sveriges nationella transportplan för åren 2014-2025.

Utifrån detta identifierade behov utförde Trafikverket en övergripande åtgärdsvalsstudie tillsammans med berörda parter, som till exempel regioner, fylken, kommuner, operatörer, Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen. Det har bland annat resulterat i att stråket var angivet som utpekad brist i förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. I den nationella planen för åren 2018-2029 kom ett antal kapacitetshöjande åtgärder in för sträckan Arvika-Laxå.

Utvecklingen av en snabbjärnväg mellan Oslo och Stockholm finns med som ett case där scenarierna tillämpas. Läs mer om det på sidan 78 i denna rapport.

Vad skulle en snabbjärnväg mellan Oslo och Stockholm tänkas kunna innebära för Värmlands del? På sidan 78 i den här rapporten finns den utvecklingen med som ett case där scenarierna tillämpas.

Värmland är ingen ö! Vad som händer och sker i våra grannregioner påverkar i hög grad hur framtidens Värmland ter sig.

5. FÖRUTSÄTTNINGAR I GRANNREGIONER

I följande avsnitt beskrivs förutsättningarna i angränsande regioner vilka till stor del påverkar utvecklingen inom Värmland. Texterna har baserats på respektive regions regionala plan, strategi eller motsvarande.

NORGE

Vårt västra grannland Norge har genom historien haft en betydande roll för utvecklingen i västra Värmland och gränskontakten är även idag påtaglig genom exempelvis handel, turism och näringsliv i länet. Vad som händer på andra sidan gränsen är därmed en viktig fråga för Värmland.

Det pågår just nu en omfattande region- och kommunreform i Norge vilken innebär att flera kommuner kommer att slås ihop. Det som i dag är 19 fylkeskommuner ska istället delas in i elva regioner. Reformen kommer att träda i kraft år 2020 och syftet är delvis att flytta statliga uppgifter ut i landet samt att ålägga regionerna ytterligare ansvar att arbeta sektorsövergripande med bland annat regional näringsutveckling, infrastruktur och samordning av digital infrastruktur.

Enligt den nya indelningen ska Østfold och Akershus som angränsar till sydvästra Värmland tillsammans med Buskerud bilda regionen (fylket) Viken som sträcker sig längs båda sidorna om Oslofjorden och innefattar cirka 1,2 miljoner invånare[1]. Oslo kommer fortsatt att vara en egen region som ligger mitt i Viken. Värmlands andra grannlän Hedmark kommer tillsammans med Oppland att bli region Inlandet, inkludera knappt 400 000 invånare, och sträcka sig från gränsen i Eda och till Dovrefjell och Jotunheimen i nordväst.

I dagsläget bor nästan 3,4 miljoner människor fördelat på cirka 50 kommuner inom stråket Oslo-Stockholm. Ländernas näringsliv och arbetsmarknad är i många avseenden integrerade och handeln samt arbetspendlingen över kommun-, läns- och nationsgränserna är hög inom stråket. Mellan 2010 och 2015 ökade den svenska exporten till Norge med 30 procent och det finns cirka 2 500 svenska företag på den norska marknaden. Värmland är också det län med högst andel anställda i norskägda företag (Region Värmland 2015; Business Sweden 2017).

Det finns emellertid ett antal brister i infrastrukturen och i båda länderna pågår för närvarande arbetet med att identifiera behoven av åtgärder för att hitta övergripande lösningar. Järnvägen framhålls som ryggraden i det norska trafiksystemet och de norska myndigheterna menar också att det går att nå målen med minskade utsläpp av växthusgaser med 50 procent fram till 2030 – även om transportvolymerna ökar. Detta bland annat genom att föra över gods från vägtransporter till transport via järnväg. Nya regionala godsterminaler planeras att byggas utanför Osloområdet, där möjligheterna att inrymma skrymmande och arealkrävande verksamheter finns, och i den nya nationella transportplanen för 2018–2029 har det avsatts 1 064 miljarder norska kronor för att under de kommande åren utveckla infrastrukturen. 26 981 miljoner är beräknade till projekt i Hedmark, 25 978 miljoner är beräknade till projekt i Akershus och 23 455 miljoner är beräknade till projekt i Østfold (Samferdseldepartementet 2017).

Uppgraderingen och utbyggnaden av Østfoldbanan är ett omfattande arbete som också påverkar många boende på den svenska sidan, samtidigt som utbyggnaden av E18 fortskrider. När E18 är färdigställd innebär det en fyrfältsväg från Oslo till Kristiansand samt en mötesfri väg från Ørje vid den svenska gränsen och till Vinterbro i Oslo (Samferdseldepartementet 2017).

DALARNA

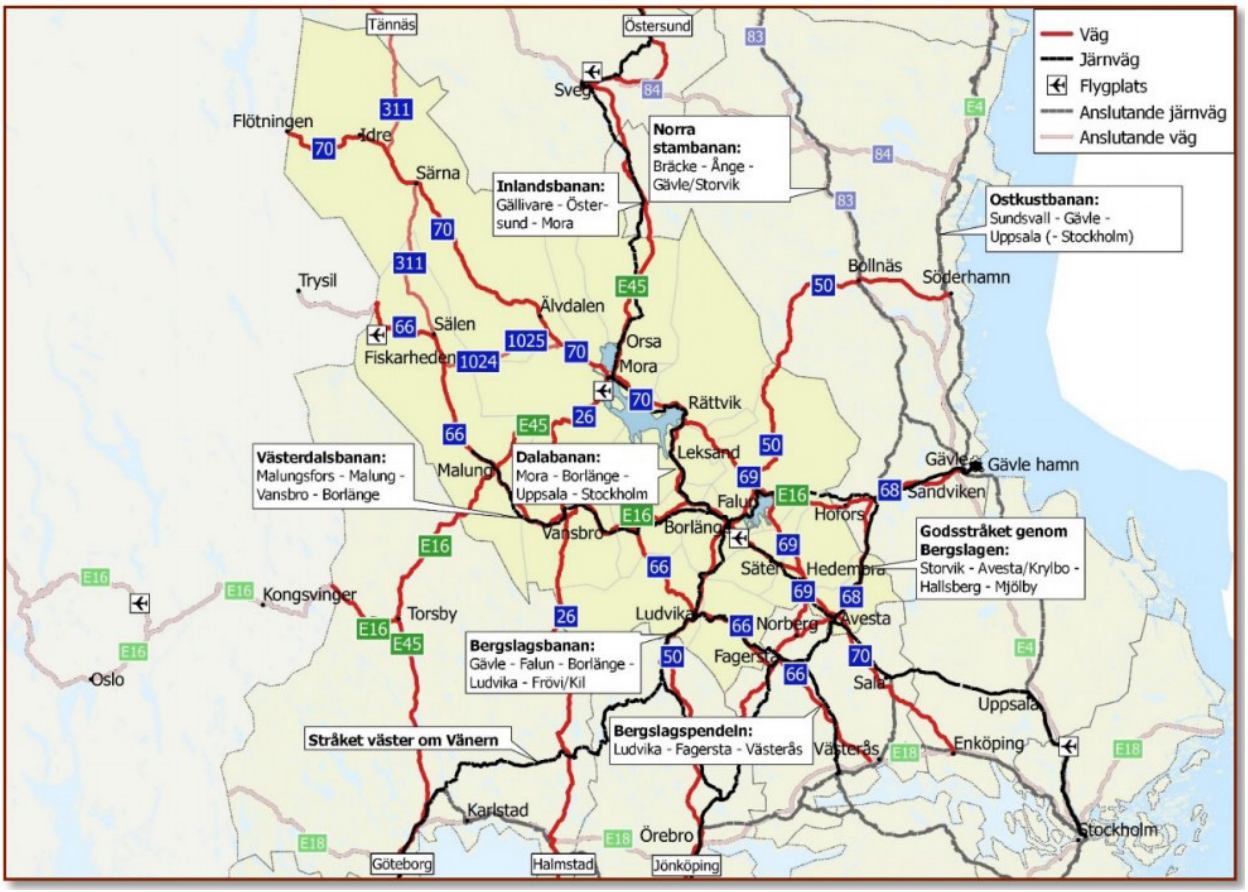
Stora delar av östra sidan av Värmland gränsar till Dalarna men historiskt sett har de funktionella kopplingarna mellan länen varit begränsade. Idag kan den starkaste kopplingen sägas vara att den skidturism som Dalafjällen alstrar från sydvästra Sverige rör sig genom Värmland. Regionen har en regional utvecklingsstrategi, Dalastrategin 2015–2020, vilken togs fram och beslutades år 2014. Strategin är en överenskommelse mellan kommunerna, Region Dalarna och näringslivet. I Dalastrategin beskrivs politiska och idémässiga ställningstaganden för Dalarnas framtid och utveckling. Region Dalarna har under flera år bedrivit ett metodutvecklingsarbete för regionalt och lokalt utvecklingsarbete som kallas för Dalametoden. Det finns idag ingen regional fysisk planering men arbete pågår med att ge Dalastrategin en mer fysisk dimension (Region Dalarna 2014).

1 https://www.viken2020.no (2019-09-17)

Dalarna har en länstransportplan som antogs under 2018 och som sträcker sig mellan 2018–2029. Prioriterade stråk för gods- och persontrafiksstråk är:

- E16/Västerdalsbanan/Gävle hamn.
- E45/Inlandsbanan.
- Riksväg 50 (Bergslagsdiagonalen)/ Bergslagsbanan/Gävle hamn/Göteborgs hamn.
- Riksväg 70/Dalabanan/Vasaloppsvägen/Dala Airport/Mora-Siljan flygplats.
- Riksväg 26 (Halmstad–Kristinehamn–Mora).
- Riksväg 66/Bergslagspendeln/väg 311.
- Riksväg 68/Godsstråket genom Bergslagen/ Gävle Hamn/Skånehamnar.
- Riksväg 69 (Fagersta–Falun–Rättvik)

Region Dalarna är till volymen övernattningar det tredje största länet i Sverige – och regionen satsar stort på en utveckling av besöksnäringen. Fjällpaket Dalarna är ett projekt på lokal, regional och nationell nivå som syftar till att skapa förutsättningar för att expansionen i Dalafjällen ska kunna genomföras. I dagsläget sker 90 procent av fritidsresorna till Dalarna med bil och investeringar i turistnäringen bedöms därmed komma att ha stor inverkan även på vägnätet. Den nybyggda flygplatsen i Sälen, tillsammans med flygplatsen i Mora, uppges emellertid nå 210 miljoner innevånare inom två timmar och satsningar på väg, järnväg och flyg ska enligt planen samspela för att stärka effekterna av de investeringar som görs för att utveckla besöksnäringen. Samtidigt framhålls också en internationell samordning med den norska utbyggnaden av E16 såväl öster som väster om Oslo/Gardermoen (Region Dalarna 2018).



Ovan: Prioriterade stråk för gods- och persontrafik, Länsplan - Regional transportinfrastruktur för Dalarna 2018–2029

Dalarna gränsar till Hedmark i Norge och utvecklingen av besöksnäringen i Sälen, Idre, Trysil och Engerdal sker bland annat genom Gränskommittén, vilken består av företrädare för Region Dalarna och Länsstyrelsen Dalarna och Dalarnas motsvarigheter i Norge, Hedmarks fylkeskommun, och Fylkesmannen Hedmark samt Regionrådet for Sør-Østerdal. Ett samarbete mellan berörda län och kommuner i Sverige och Norge för en öst-västlig vägförbindelse, Gävle-Oslo, anses också öppna för ytterligare samverkan med Osloregionen och de norska grannlänen. En uttalad vision är likaså att tillgängligheten till väg- och järnvägsstråk samt flygförbindelser mot Västsverige, Osloregionen och Öresundsregionen ska möjliggöra åtkomlighet till Dalafjällen över dagen (Region Dalarna 2018).

Vad gäller vägsidan framhålls E45 mellan Västsverige, via Värmland och genom Dalarna till Jämtland, som en viktig övergripande nationell förbindelse för såväl person- som godstransport. E45 utpekas även som ett särskilt viktig turistrafikstråk till Dalafjällen från Väst- och Sydsverige samt Danmark (Region Dalarna 2018).

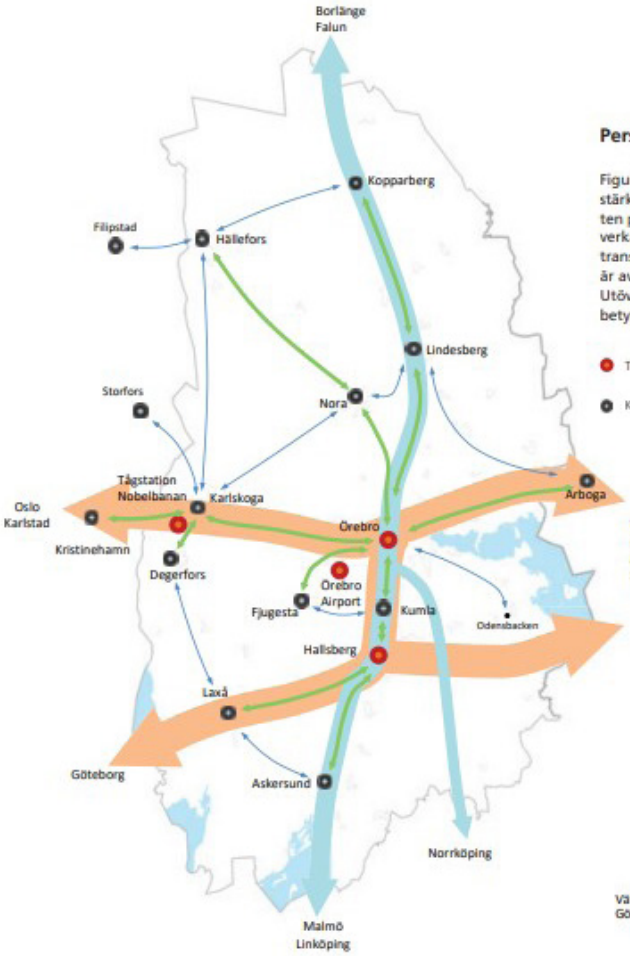
På järnvägssidan är Bergslagsbanan Gävle-Göteborg, via väster om Vänern (Kil via Grums, Mellerud och Trollhättan) ett högt prioriterat godsstråk. Bergslagsbanan har stor betydelse för Dalarnas basindustri och enligt den tidigare länsplan för transportinfrastruktur (2014) har bland annat kontakter skett med Västra Götalands län för att skapa satsningar i järnvägsstråket Bergslagsbanan väster om Vänern och kopplingen till Göteborgs hamn. I länsplanen accentueras också att de två stråken Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan måste byggas ut till två funktionella stabila stråk, som även kan fungera som alternativa vägar i händelse av eventuella störningar (Region Dalarna 2018).

ÖREBRO LÄN

Sydöstra Värmland har starka kopplingar till Örebro län och Örebros arbetsmarknadsregion. Region Örebro har en central plats i Mellansverige mellan Stockholm, Oslo och Göteborg. Regionen har även en närhet till andra centrum i Mälardalen och övriga Mellansverige. Samtidigt understryks att avståndet till Stockholm, mätt i pendlingstid, fortfarande är alltför långt för att kunna hävda att Örebroregionen funktionellt skulle kunna ingå i en Stockholmsregion. Och även om Örebroregionens mest trafikerade pendlingsstråk redan idag är förhållandevis välförsedda med en snabb tåg- och busstrafik, sker en majoritet av pendlingsresorna mellan tätorter med bil (Region Örebro län 2018a).

Örebro har sedan flera år tillbaka jobbat systematiskt med regional fysisk planering genom att koppla samman infrastruktur- och kollektivtrafikplanering med bostads- och bebyggelseutvecklingen samt kultur- och naturvärden. År 2011 antogs också det första dokumentet för den regionala översiktliga planeringen (RÖP). År 2018 antogs en ny regional utvecklingsstrategi (RUS) för regionen där den rumsliga dimensionen lyfts genom strukturbilder. Syftet med det är enligt regionen att skapa mer ändamålsenliga strukturer samt att använda RUS-strategin som en kappa för ett mer rumsligt inriktat regionalt tillväxtarbete. De regionala strukturbilderna innefattar samhandlingsområden som är prioriterade i den regionala utvecklingsstrategin och kompletterar på så vis den kommunala översiktsplanen. Region Örebro län har också uttalat ambitionen att ta ett nytt och bredare grepp kring fysisk planering med ytterligare fokus på landsbygden (Region Örebro län 2018b).

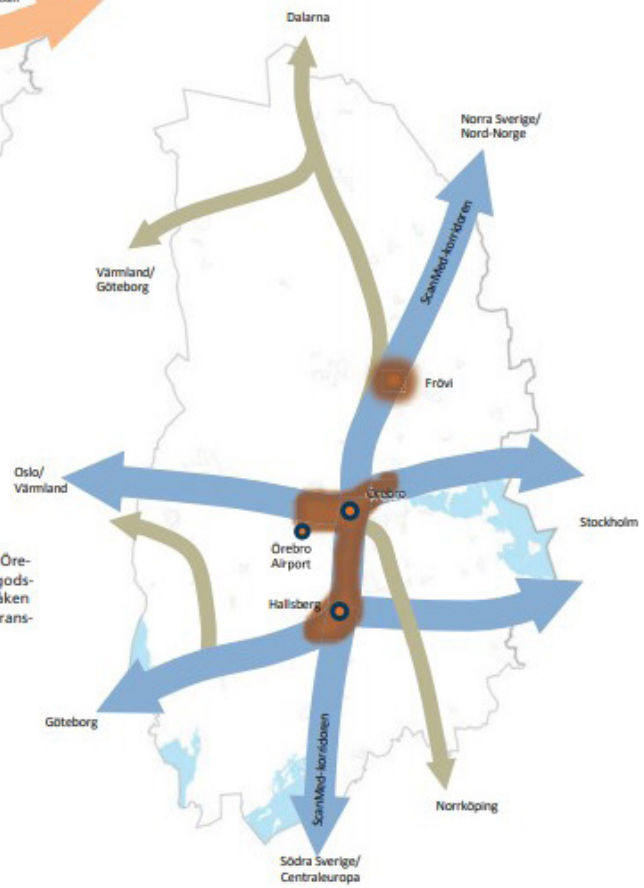
Region Örebro har även en länstransportplan för åren 2018–2029. Enligt länstranportplanen är en förutsättning för att regionen ska kunna utvecklas att den storregionala kollektivtrafiken i stråken till och från Stockholm, Göteborg och Oslo prioriteras. Örebroregionen är också genomfart för landets största godstransportleder, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälarbanan och Värmlandsbanan samt E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg (Region Örebro län 2018a). Flera av de utpekade TEN-T-stråken (det transeuropeiska nätverket för transporter) går också genom regionen och logistikbranschen sysselsätter dessutom mer än 9 procent av den arbetande befolkningen i länet.



Persontransporter 2030

Figur 7: Det finns goda förutsättningar att med transportsystemet stärka Örebroregionens relationer till omvärlden, stärka tillgängligheten på arbetsmarknaden samt att begränsa transporternas klimatpåverkan. Strukturbilden visar de viktigaste regionala och interregionala transportsambanden. Korta restider, hög kapacitet och god standard är avgörande för Örebroregionens utveckling till 2030 och därefter. Utöver dessa stråk finns det också många andra stråk som är av stor betydelse för den lokala utvecklingen.

- Transportnod
- Kommunhuvudort
- Regionalt transportsamband
- Sekundärt interregionalt transportsamband
- Delregionalt transportsamband
- Primärt interregionalt transportsamband



Godstransporter och logistik 2030

Figur 8: Strukturbilden visar de stråk som har högst prioritet för Örebroregionens näringsliv. Kartan visar också viktiga noder för godstransporterna samt kopplingar till noder utanför vår region. Stråken och noderna är också avgörande för att åstadkomma effektiva transportkedjor såväl nationellt som internationellt.

- Transportnod
- Utvecklingsområde för logistikverksamhet
- Sekundärt godsstråk
- Primärt godsstråk

Ovan: Strukturbilder hämtade från Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2018-2030

I dagsläget saknas en direkt järnvägsförbindelse från Örebro till Karlstad och vidare mot Oslo och stråket utgörs som det är nu av tre banor; Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Hallsberg), Västra Stambanan (Hallsberg-Laxå) och Värmlandsbanan (Laxå-Karlstad). En viktig uttalad regional målsättning är dock att korta restiderna med kollektivtrafik till Stockholm och Oslo. Örebroregionen uttrycker även ambitionen att framöver verka för mer omfattande relationer och samarbeten med Värmlands och Dalarnas län – en relation vars potential i dagsläget delvis uppges vara begränsad på grund av bristande kommunikationsmöjligheter.

VÄSTRA GÖTALAND

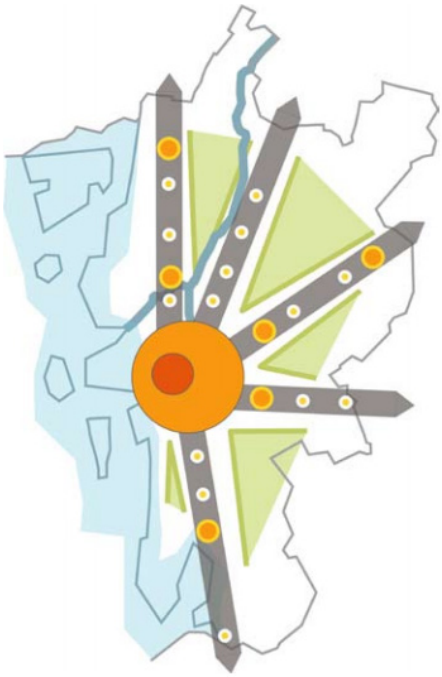
På båda sidorna om Vänern angränsar Värmland till Västra Götalandregionen med kommunalförbundet Fyrbodal där Dalsland ingår i på västra sidan och kommunalförbundet Skaraborg på östra sidan där Västergötland ingår. Västra Götalandsregionen har en gemensam strategi för tillväxt och utveckling, VG2020, som är det gemensamma styrdokumentet och vägvisaren för hela Västra Götalands utveckling mellan åren 2014 – 2020 (Västra Götalandsregionen 2013). Arbete pågår med att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi för åren 2021-2030. Västra Götalandsregionen har i nuläget ingen samlad strategi inriktad på den regionala rumsliga planeringen och kommunalförbunden som tillsammans bildar storregionen har kommit olika långt i sitt arbete. Det pågår emellertid förberedelser inför ett kommande arbete med att ta fram en strukturbild för hela Västra Götaland. Skaraborgs kommunalförbund har etablerat en strukturbild och Fyrbodals kommunalförbund samt Borås/Sjuhärads kommunalförbund har påbörjat arbetet. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har dock jobbat länge med att integrera olika planeringsfrågor i en regional strukturbild.

Ur näringslivssynpunkt framhålls Göteborg som den stora tillväxtmotorn i regionen följt av Borås, Skövde/Lidköping och Uddevalla/Trollhättan. Den funktionella indelningen stämmer också i stort överens med de fyra kommunalförbunden som regionen består av – undantaget norra delarna av Fyrbodal vilka funktionellt anses hänga samman med Värmland och områdena kring norska gränsen (Boverket 2017).

Konkreta resultat av samverkan mellan Skaraborgs kommuner är bland annat beslut om investeringar i E20 vilka nu delvis ligger med i Nationell plan för Transportinfrastruktur 2018-2029 (Trafikverket 2018).

Skaraborg uttrycker vikten av att utveckla relationen med kringliggande regioner – genom att utnyttja sitt läge med närhet till exempelvis Karlstad anses möjligheterna att övervinna en perifer placering i Västra Götalandsregionen öka (Skaraborgs kommunalförbund 2015). Som ett led i strategin poängteras ett utbyte med förstärkt trafik på Kinnekullebanan för att, utöver kopplingen till Göteborg, även potentiellt kunna öka utbytet med Örebro, Värmland. Det finns också ett uttalat behov av att utöka kollektivtrafiken längs med Vänern mot Värmland för att Skaraborg vill kunna dra fördel av Karlstads arbetsmarknad.

För Västra Götalandsregionens del handlar en gemensam strukturbild till stor del om att zooma ut för att få en överblick av hur infrastruktur, kollektivtrafik och bostäder kan kopplas ihop. Snabba tågförbindelser anses också vara ett sätt att skapa och främja relationer både inom regionen och med andra omkringliggande regioner (Boverket 2017).



Ovan: Göteborgsregionens strukturbild (GR 2008)

Historien kan lära oss något om framtiden, men vi kan också vara helt säkra på att framtiden är helt annorlunda än vi kan tänka oss!

6. FÖRUTSÄTTNINGAR I VÄRMLAND

I detta kapitel beskrivs nuläget för Värmland med en tillbakablick över länets utveckling under de senaste årtiondena. Värmlands fysiska och demografiska förutsättningar undersöks baserat på statistikunderlag, men även värmlänningens attityder och självbild lyfts utifrån tidigare genomförda studier.

MEDBORGARUNDERSÖKNING

I böckerna Värmländska landskap och Värmländska utmaningar redovisar forskare från Göteborgs och Karlstads universitet resultat från en medborgarundersökning som opinions- och undersökningsorganisationen SOM-institutet genomförde i Värmland 2010 respektive 2014. I de båda böckerna lyfter forskarna fördjupande analyser kring resultaten i medborgarundersökningarna och ger en bild av framväxten av det Värmland som vi ser idag. Bland annat konstateras att Värmlands kommuner har olika strukturella förutsättningar och karaktär som till stor del baseras på dess historia.

Länet kan delas in i tre delar där östra delen domineras av gamla bruksorter med större industrier vilka har spelat en stor roll för orternas utveckling. Tilliten är hög till att samhället ska tillhandahålla service och lösa de problem som uppkommer. Västra delen av Värmland har bestått av småindustri och jord- och skogsbruk och närheten till Norge är i dag mycket påtaglig. I dessa bygder finns en tradition av att klara sig själv och övergripande styrande strukturer saknas i hög grad. Karlstad och dess kranskommuner står för den tredje delen där tillväxt sker genom Karlstads utveckling som urbant regioncentrum och kranskommunerna som bostadskommuner för pendlare. I detta geografiska område är Karlstad i centrum och de mindre orterna speglar sig i hög grad mot regionkärnan.

Dessa tre olika karaktärer i bygdernas utveckling kan ses återspeglas i flera olika frågor som ställts i SOM-undersökningen (Norell & Nilsson 2016). Det konstateras också i den senaste boken Värmländska utmaningar att:

”Den strukturella situationen påverkar den politiska dagordningen, de behov som finns i samhället, de resurser som behövs för att möta dessa och inte minst den politiska situationen. Vi fann således politiska, ekonomiska, sociala och kulturella skillnader mellan olika delar av länet och mellan befolkningsgrupper.”

(Norell & Nilsson 2016)

BEFOLKNINGSPROGNOS FÖR VÄRMLAND 2035

Region Värmland gjorde 2015 en prognos för Värmlands framtida befolkning 2035 med 2014 som utgångspunkt (Region Värmland 2016). Prognosen visar att Värmlands befolkningsutveckling är relativt stabil, men att åldersfördelningen förväntas genomgå en del förändringar till år 2035. Den tydligaste trenden är en åldrande befolkning då åldersgruppen 65 år och äldre förväntas öka med nära en femtedel.

I en jämförelse med hela riket framgår att Värmlands län har en lägre befolkningstillväxt i samtliga åldersgrupper. Störst skillnad är det i åldersgruppen 20–64 år, som till skillnad från Värmlands län förväntas öka på riksnivå. Vidare konstateras att befolkningsutvecklingen skiljer sig mycket inom länet, både vad gäller förändring i folkmängd och åldersstruktur. Som mest växer befolkningen i Karlstad, sett till den antalsmässiga förändringen. Den procentuellt största ökningen står emellertid Hammarö för (Region Värmland 2016).

För Värmlands län som helhet förutsägs en folkökning om 8 045 personer till år 2035. Här kan invandringen ses som en avgörande komponent, då det positiva utrikes flyttnettot kompenserar för ett födelseunderskott och ett negativt inrikes flyttnetto (Region Värmland 2016).

ATTITYDMÄTNING VÄRMLAND 2017

Som en del i uppföljningen av Värmlandsstrategin genomförde Region Värmland under 2017 en attitydmätning där cirka 3 000 svenskar utanför Värmland tillfrågades om sin bild av landskapet. Syftet med undersökningen var att få en bild av hur allmänheten i Sverige uppfattar Värmland. En huvudfråga är också att ge återkoppling på mål 9 i Värmlandsstrategin: Värmland ska vara mer känt för sina åtta styrkeområden och det Regionen vill att dessa ska förknippas med.

I undersökningen konstateras att Värmlands styrkor anses vara dess vackra natur med skogen, Vänern och Klarälven. Även Karlstad och värmlänningarnas öppna och varma bemötande lyfts fram. Det som Värmland behöver förbättra för att stärka sin position vid val av

bostadsort är att det finns intressanta jobb och att det är goda kommunikationer. Av styrkorna som lyfts i Värmlandsstrategin är ett internationellt näringsliv det styrkeområdet där störst diskrepans råder[1].

VÄRMLAND I BACKSPEGELN

Inför arbetet med scenariobilder för Värmland 2060 har ett omfattande statistikunderlag sammanställts. Statistiskt underlag är en viktig kunskapskälla som ger möjligheten att redovisa ett nuläge, hur trender sett ut bakåt i tiden och hur Värmland kan jämföras i förhållande till omgivningen. Statistiken sträcker sig mellan åren 1986–2015 och presenteras nedan i kartform. Detta avsnitt innehåller sammandrag av vad som går att läsa ut av statistiken inom ett antal olika teman. Dessa teman återkommer sedan i beskrivningen av de respektive scenarierna, men har där tagit olika riktningar beroende av vad som styrt utvecklingen av länet i scenariot.

Se statistikkartorna i bilaga A-P längst bak i rapporten.

Se karta A-B

Bebyggelsestruktur

I statistikunderlaget beskrivs den nybyggnation som skett inom regionen mellan 1987-2015. Bland annat finns samtliga framtagna detaljplaner mellan åren 1990 och 2015. En detaljplan tas fram vid förändrad markanvändning inom områden med sammanhållen bebyggelse och i områden där särskilda avvägningar behöver göras vid nybyggnation. I underlaget kan ses att detaljplaner framför allt tagits fram inom länets tätorter, vilket är väntat då det oftast är i samband med tätortsbebyggelse som detaljplanekravet träder i kraft. Det finns i underlaget även statistik för antalet bygglov i länet under samma år. En stor skillnad i antal lovgivna byggnader kan sen mellan åren 1990 till 1995 och åren 2010-2015. Under båda tidsperioderna kan en koncentration av givna lov ses kring Karlstad. En del av den minskningen av lov utanför storstadsregionen skulle kunna kopplas samman med en viss skärpning av strandskyddsprövning utanför utpekade områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS). Årsskiftet 2009/2010 började den nya strandskyddslagen gälla som gav kommunerna möjlighet att peka ut särskilda områden för landsbygdsutveckling där det ges ett särskilt skäl för dispens från strandskyddet. Under tiden som statistiken visar hade få kommuner i Värmland hunnit ta fram så kallade LIS-planer, vilket skulle kunna förklara att det kan ses färre bygglov givna i närheten till vattendrag under den senare statistikperioden. Generellt kan utläsas i kartorna att det har utfärdats färre bygglov i östra delen av Värmland jämfört med västra delen, med undantag av Storfors. I Storfors kommun kan en utveckling ses längst med vattendragen som utgör Bergslagskanalen. För övrigt kan ett mönster ses i att ny bebyggelse som inte tillkommer vid vattendrag eller tätort tillkommer i anslutning till befintliga jordbruksfastigheter.

Demografi

Se karta C-H

I statistiken kring befolkningsutvecklingen i länet kan det ses att bygden kring Fryksdalen, Karlstad med omland och till viss del västra Värmland har växt. Flera tätorter i östra Värmland har haft en positiv befolkningsutveckling utanför tätorterna, exempelvis Storfors och Filipstad även om totala befolkningsunderlaget har minskat. Kring Karlstad finns några mindre tätorter som haft en negativ befolkningsutveckling som exempelvis Grums och Vålberg. I flera mindre tätorter kring Karlstad går det även att tydligt se generationsskiftena i statistiken. Exempel är Skåre och Kil där under vissa är har skett en avfolkning när barn flyttar hemifrån och sedan en ökad befolkning vid generationsskiften. Könsfördelningen i länet är relativt jämn, men männen är något mer geografiskt spridda

Ungdomar söker sig till tätorterna och Karlstad där Kronoparken och universitetsområdet sticker ut i befolkningsökning. När medelinkomst för olika åldersgrupper analyseras framkommer att unga mellan åldrarna 20-25 år tjänar mer i Eda, Charlottenberg,

1 Resultatet av undersökningen redovisas i dokumentet Attitydmätning Värmland – presentation på webbsidan: https://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/varumarket-varmland/bilden-av-varmland/ (2019-09-17)

Årjäng och Hagfors än övriga länet. Denna struktur blir omvänd för vuxna över 25 år. I östra Värmland finns en högre andel pensionärer med relativt hög inkomst. De stora arbetsgivarna i vissa delar av kommunen speglas i att unga personer kan få välavlönade jobb utan längre utbildning och den äldsta generationen har fått en bra pension.

Vad gäller in- och flytt till Värmland från övriga Sverige så skedde 2015 de flesta utflyttningar till Stockholm och Göteborg. Inflyttningar till Värmland sker från hela landet, men 2014 var det högst andel från Stockholm, Malmö och Örebro.

Infrastruktur och transporter

Se karta I-K

Det går i statistiken att se att de bygder som har tillgång till järnväg och stationslägen har en mer positiv befolkningsutveckling. Detta går exempelvis att se på utvecklingen i Fryksdalen där utvecklingen på Frykensjörarnas två sidor i hög grad följer järnvägens sträckning. Vad som är orsak och verkan till detta samband är svårt att säga, stationer placeras i lägen där det finns ett resenärsunderlag och utveckling sker enligt gällande planeringsideal i lägen där tillgång till kollektivtrafik finns.

De utpekade huvudstråken i länstransportplanen utgör pendlingssträckor mellan kommunhuvudorter och framförallt Karlstad och dessa vägar har vanligen också störst årlig dygnstrafik (ÅDT). Pendlingen inom de olika lokala arbetsmarknaderna kan ses i underlaget. Vissa vägar, E45 och riksväg 63, utgör under vintertid viktiga vägar för skidturismen och har under några månader en högre ÅDT.

Besöksnäring

Under arbetet med har det varit en utmaning att ta fram statistik avseende besöksnäring med en geografisk koppling på en lägre nivå än läns- eller kommunnivå. Detta innebär svårigheter att dra slutsatser kring kopplingen till de fysiska förutsättningarna. Generellt visar dock statistik för länet att antalet övernattningar har ökat under 2017 (Visit Värmland 2017).

Natur- och kulturmiljö

Se karta L

Inom statistikunderlaget finns utbredningen av aktuella riksintressen och statliga intressen i form av Natura 2000-områden och naturreservat med. Dessa har analyserats ur perspektivet hur de påverkat bebyggelseutvecklingen i regionen. Generellt kan ses att under historien har ny bebyggelse i hög grad vuxit fram i områden med fördelaktiga naturliga förutsättningar, det vill säga där det idag kan identifieras naturvärden. I de områden där det under slutet av 1900-talet pekats ut skydd av naturområden kan en intressekonflikt uppkomma mellan äldre bebyggelse i form av kulturhistoriska värden, ett exploateringstryck på grund av platsens attraktivitet och skydd av naturvärden.

> *Under historien har ny bebyggelse i hög grad vuxit fram i områden med fördelaktiga naturliga förutsättningar.*

Exempel på ett sådant område är Fryksdalen där goda naturgivna förutsättningar för mänskligt liv gett platsen stora kulturvärden, men också idag ett visst tryck för ny exploatering. Inom andra områden har betingelserna för bostadsbebyggelse redan från början varit så svåra att ingen bebyggelse tillkommit och den orörda karaktären har gett naturvärden som har lett till skydd. Dessa innehåller inte samma intressekonflikter. Glaskogen är ett exempel på område som tidigare varit relativt otillgängligt och därför inte på samma sätt attraktivt som boplats. Där blir det inte samma intressekonflikt mellan exploatering, kulturvärden och naturvärden.

Näringsliv, arbetsplatser och service

Se karta M-O

I statistiken kan utläsas att det finns fler småföretag i västra Värmland. Utbredningen av småföretag följer relativt väl befolkningsdensiteten i regionen. Befolkningsutvecklingen och tillgången till arbetsplatser hänger tätt samman. Vilken av de två faktorerna som påverkar den andre kan variera, om arbetsplatser försvinner tenderar befolkningen att minska och om befolkningen minskar tenderar arbetstillfällen

att försvinna. De offentliga arbetsställena har minskat utanför kommunens huvudtätorter under statistikperioden. I flera huvudtätorter har arbetsställena ökat, mycket med bakgrunden av centralisering. Visst bortfall av offentliga arbetsplatser hänger samman med en befolkningsminskning. Eda och Arvika kommun kan utöver Karlstadsregionen ses stå för den största ökningen av offentliga arbetsplatser.

Antalet företag (arbetsställen) har ökat i stort sett hela länet, men som mest i Fryksdalen och kring Karlstad. På många orter har dock antalet anställda minskat. Undantaget är Karlstad, Arvika, Torsby och Sunne. I orterna där det etablerats gränshandel kan denna verksamhet ses ha ersatt en del av förlorade arbetstillfällen när större industrier lagts ner. Utanför huvudtätorterna har arbetstillfällena ökat genom en ökning av egenföretagare.

De största pendlingsströmmarna i länet går från övriga kommuner till Karlstad som är centralort i länets arbetsmarknad. Det finns även större arbetskraftsrörelser mot främst Hammarö, Kristinehamn och Grums. Pendlingsutbytet mot Norge är i huvudsak enkelriktat mot Norge och främst från västra Värmland och Karlstad med Oslo som huvudmål. I regionen finns annars sex lokala arbetsmarknadsområden (Karlstad, Årjäng, Torsby-Sunne, Hagfors, Arvika-Eda och Säffle-Åmål). Storfors hör till Örebros lokala arbetsmarknad.

Handel och service

Se karta P

I karta P ses försäljningsindex i de Värmländska kommunerna. Kommuner med gränshandel (Eda och Årjäng), en omfattande turism (exempelvis Torsby under vintersäsongen) och Karlstad har ett försäljningsindex som visar på att mer konsumtion sker inom kommunen än befolkningen ger underlag till. De flesta övriga kommuner i länet har ett balanserat försäljningsindex där inköp motsvarar befolkningsmängden. Undantaget är ett antal av de mindre kommunerna intill Karlstad där en del av konsumtionen kan antas ske inom Karlstads kommun.

I statistiken kan ses att Karlstad har ett högre försäljningsindex än exempelvis Örebro. Detta tyder på att handeln i Karlstad är relativt omfattande i förhållande till stadens storlek i en jämförelse. Kristinehamn har ett visst handelsutbyte med Karlskoga utanför länsgränsen.

Miljö, risk och säkerhet

Var människor bor sammanfaller i hög grad med områden där risker som transport av farligt gods och översvämningar finns. Detta som ett resultat av att människor bor främst intill sjöar och vägar viket kan ses i karta F och karta J där befolkningsdensitet respektive trafikmängder kan ses.

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

I områden där det under slutet av 1900-talet pekats ut skydd av naturvärden kan en intressekonflikt tänkas uppkomma. Läs mer under rubriken Natur- och kulturmiljö på sidan 34.

VÄRMLANDS GEMENSAMMA MÅLBILD

I följande text sammanställs de mål som finns uttalade i olika planer och som visar på inriktningen som i dagsläget finns beslutad om för Värmland. De flesta måldokument och visioner speglar en utveckling fram till 2025–2030 med vissa undantag. Redogörelsen utgår från Värmlandsstrategin och återger det nuläge som presenteras i strategin.

Inledande redogörs för de gemensamma mål som finns för regionen vilka har fastställts av olika regionala eller länsövergripande organ. Efter det kommer en sammanfattande analys av de mål och strategier som framkommer i kommunernas översiktsplaner (antagna eller som ligger inför antagande). Ur samtliga dokument har ett urval gjorts av mål som anses kunna relateras till regionens fysiska struktur.

Arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi pågår sedan hösten 2019 och den planeras träda i kraft 2021.

Värmlandsstrategin och regionala mål

Värmlandsstrategin är en regional utvecklingsstrategi (RUS) som många aktörer i Värmland har enats kring för att beskriva vad regionen ska vara och uppfattas som år 2020. Arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi pågår sedan hösten 2019 och planeras träda i kraft 2021.

Värmlandsstrategin är en så kallad paraplystrategi för hela länet. Den pekar ut vad vi ska göra i Värmland, inte hur. Därför kopplas både befintliga och kommande regionala handlingsplaner och fördjupade strategier till Värmlandsstrategin inom en mängd områden, exempelvis inom kultur, klimat och miljö, infrastruktur, kollektivtrafik, folkhälsa och näringslivsutveckling. Dessa planer och fördjupade strategier konkretiserar åtgärderna i Värmlandsstrategin och pekar ut såväl roller som ansvar, tidsaspekter och möjliga finansieringskällor. I Värmlandsstrategin lyfts 4 prioriterade områden, 8 värmländska styrkor och 33 mätbara mål.

Här beskrivs de regionala målen från Värmlandsstrategin under tematiska rubriker som kopplar an till fysisk planering och geografi där även andra regionövergripande mål med anknytning till strategin tas upp.

KLIMAT OCH HÅLLBARHET

Länsstyrelsen har sedan 2008 regeringens uppdrag att arbeta strategiskt med klimat- och energifrågan. För detta har länsstyrelsen i Värmland tagit fram en klimat- och energistrategi: För ett klimatneutralt Värmland. Den första versionen av strategin presenterades 2008 och reviderades sedan 2013. Klimatrådet i Värmland presenterade 2009 en vision och målsättning för klimatarbetet i länet.

Det övergripande målet som formulerades var att Värmland ska vara klimatneutralt till år 2030. Det betyder att Värmland ska arbeta för att vara oberoende av fossila bränslen för uppvärmning, service och transporter. Det innebär också att el som används inom regionen i första hand skall vara förnybar. Energieffektivisering ska genomsyra all energianvändning (Länsstyrelsen Värmland, 2013).

För att uppnå detta har sex fokusområden pekats ut inom vilka åtgärder behöver vidtas:

- Vägtrafikens användning av bensin och diesel
- Industrins användning av olja och gas
- Utvinning av förnybar energi
- Effekttoppar i el- och värmeförbrukning
- Metan- och lustgasutsläpp från jord- och skogsbruk
- Konsumtionens klimatpåverkan

I relation till strategin har också en regional handlingsplan för samverkan inom energiomställning och minskad klimatpåverkan tagits fram (Länsstyrelsen Värmland, 2015). I handlingsplanen finns fjorton insatsområden som kopplar an till de fokusområden som finns i strategin.
I Värmlandsstrategin finns följande mål kopplat till miljö och hållbarhet:

17. Utsläppen av växthusgaser ska minska mer i Värmland än i riket som helhet.
18. Energieffektiviseringen i Värmland ska vara högre än för riket.
19. Andelen förnybar energianvändning av slutgiltig energianvändning i Värmland ska öka.

Efter framtagandet av den regionala handlingsplanen för minskad klimatpåverkan och Värmlandsstrategin har Sverige tillsammans med världens alla övriga länder skrivit under Agenda 2030 och de 17 globala hållbarhetsmålen.

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Region Värmland ansvarar för att ta fram en länstransportplan för Värmlands län. Planen är trafikslagsövergripande och omfattar person- och godstransporter för den regionala infrastrukturen. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025 ersattes vid årsskiftet 2017-2018 med Regional transportplan för Värmlands län 2018–2029. Den nationella infrastrukturen, som till exempel järnvägar och europavägar samt drift och underhåll, ansvarar Trafikverket för. Region Värmland tar även fram ett trafikförsörjningsprogram som är det långsiktiga strategiska dokumentet för kollektivtrafik i Värmlands län.

Det övergripande nationella målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Dessa mål är inarbetade i det regionala målarbetet.

Följande mål i Värmlandsstrategin kopplar an till trafik och infrastruktur:

28. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka sina andelar av persontransporterna.
29. Restiderna med tåg och buss till Oslo, Stockholm och Göteborg (gällande morgon och eftermiddagståg) ska minska.
30. Antalet avgångar och passagerare vid Karlstad Airport ska öka.
31. Direktflyg till Köpenhamn och minst en annan internationell hubb.
32. Öka godsmängden som transporteras på Vänern.
33. Alla hushåll och företag ska ha möjlighet till bredband om minst 100 Mbit/s.

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

I Värmlandsstrategin prioriteras E18 och E45 samt riksvägarna 61, 62 och 63. Tillsammans knyter de ihop länet och utgör Värmlands förbindelse mot omvärlden.

Region Värmland har även gjort följande avvägningar och prioriteringar i den Regionala transportplanen för 2018-2029:

- Utpekade regionala stråk för arbetspendling ska prioriteras med syfte att stärka och utveckla en gemensam arbetsmarknadsregion med Karlstad som centralort samt att förbättra möjligheterna att arbetspendla till angränsade regioner.
- Utpekade regionala stråk och noder för gods- och varutransporter ska prioriteras med syfte att stärka och utveckla det regionala näringslivet.
- Andelen resor med kollektiva färdmedel ska öka med hänsyn till tillgänglighet för alla, säkerhet och miljö. Satsningarna ska inriktas på åtgärder som förbättrar tillgängligheten och framkomligheten i det regionala stomlinjenätet.
- Utveckla möjligheten att cykla på ett säkert sätt inom och utom tättbebyggt område samt att förbättra kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för en hållbar utveckling av Värmland. Den kan också bidra till minskad negativ miljöpåverkan och ökad tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader. I Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2025 har fyra målområden formulerats för kollektivtrafiken i länet. Varje målområde är nedbrutet i mätbara delmål. Målområdena är:

- Tillgänglighet för regional tillväxt Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet system av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över läns-gräns mot angränsande län och landsgräns mot Norge samt kopplingar mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo. Delmålen/indikatorerna är till exempel ökat resande och kortare restider mellan kommunernas huvudorter och Karlstad.
- Attraktivitet och användbarhet Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och användbart

alternativ med enhetliga, gemensamma och lättillgängliga system. 2021 ska till exempel 80 procent av resenärerna vara nöjda med kollektivtrafiken i länet.

- Miljö Kollektivtrafiken ska bidra till att öka energieffektiviteten och att minska trafiksystemets negativa miljöpåverkan. Ett delmål är till exempel att fordonens utsläpp av fossil koldioxid ska ha minskat med 60 procent år 2021 jämfört med 2008, vilket innebär max 419 g/fordonskilometer.
- Resurseffektivitet Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för ökad resurseffektivitet. Delmålen/indikatorerna på det här området handlar om att öka antalet resenärer i fordonen. Till exempel ska det vara 16 påstigande per enkeltur i regional busstrafik, på stomlinjerna.

För att uppnå målen och visionen har Region Värmland valt följande strategier för genomförandet, fram till år 2021:

- Utforma hela trafiksystemet baserat på resenärsperspektivet och hela resan
- Utforma den regionala tåg- och busstrafiken för att möjliggöra arbets- och studiependling mellan samtliga kommunhuvudorter och Karlstad samt inom lokala arbetsmarknader eller andra områden med betydande arbets- och studiependling
- Vidmakthåll matarlinjer på lokal nivå med anslutning till stomlinjer för arbets- och studiependling
- Utforma trafiken för att tillvarata det stora behovet av arbets- och studiependling i Karlstad och närliggande kommuner
- Verka för att förbättra möjligheterna till dagsresor till storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo
- Tillvarata möjligheterna till samordning av samhällsbetalda persontransporter
- Verka för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafikens fordon i väg- och järnvägsnätet
- Arbeta aktivt med att följa den tekniska utvecklingen samt utveckling och implementering av nya tekniklösningar
- Öka kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning
- Tillvarata kollektivtrafikens potential för att förbättra jämlikhet och jämställdhet i länet

Ovan: Funktionellt prioriterat vägnät - Regional länstransportplan 2018-2029

Prioriterade bilvägar

I Värmlandsstrategin prioriteras E18 och E45 samt riksvägarna 61, 62 och 63. Tillsammans knyter de ihop länet och utgör Värmlands förbindelse mot omvärlden. Övriga vägar med liknande funktion, men som inte är prioriterade i Värmlandsstrategin, är E16 och Rv 26. Därutöver finns flera vägar som fyller en viktig regional funktion, bland annat vägarna 172, 175, 236/554, 239, 240 och 241. Dessa vägar ingår i funktionellt prioriterat vägnät, en klassificering av vägar som Trafikverket införde under 2016. En utförligare beskrivning finns i Regional systemanalys för Värmlands län 2017, bilaga 2 (Regional transportplan 2018–2029).

Gång- och cykelvägar

Region Värmland och Trafikverket har tagit fram en regional cykelplan som fastställdes 2013 (Trafikverket 2014). Syftet med den regionala cykelplanen är att kartlägga nuläget för cykelinfrastrukturen i länet, vilka behov och brister som finns samt på vilket sätt cyklingen i länet kan öka. Fyra strategiska områden av stor betydelse som identifierats i cykelplanen är:

- Samhällsplanering/Fysisk planering
- Ökad vardagscykling
- Hela-resan-perspektivet
- Cykling för rekreation och turism

Dessa fyra strategiska områden ska vara vägledande för utvecklingen av cyklingen i Värmland. Det innebär att cykeln bör vara en naturlig del av all samhällsplanering, både på lokal och regional nivå, för att skapa förutsättningar för en ökad, säker och attraktiv cykeltrafik.

Järnvägen

I Värmland finns sex järnvägar varav två endast trafikeras av godstrafik:

- Värmlandsbanan (Laxå-Riksgränsen) Person- och godstrafik
- Norge/Vänerbanan (Kil-Göteborg) Person- och godstrafik
- Fryksdalsbanan (Kil-Torsby) Person- och godstrafik
- Inlandsbanan (Kristinehamn-Nykroppa) Person- och godstrafik
- Bergslagsbanan (Kil-Gävle) Godstrafik
- Skoghallsbanan (Karlstad-Skoghall) Godstrafik.

I Värmlandsstrategin prioriteras Värmlandsbanan, Norge/Vänerbanan och Fryksdalsbanan.

Flygplatsen

I Värmland finns tre flygplatser med reguljärtrafik; Karlstad Airport, Torsby flygplats och Hagfors flygplats. Ett av målen i Värmlandsstrategin är att antalet avgångar och passagerare vid Karlstad Airport ska öka. Exempel som lyfts på åtgärder för att uppnå målet är:

- Slå vakt om de regionala flygplatserna med prioritering att säkerställa flygtrafik till Köpenhamn samt minst ytterligare en internationell knutpunkt som kan nås över dagen.
- Etablera fler charterdestinationer direkt från och till Värmland.

Sjöfart

I Vänern transporterades under 2016 nästan 1,7 miljoner ton gods, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med 2015. Den största hamnen i Vänern sett till godsvolymer är Lidköping. I Värmland är det hamnen i Gruvön som hanterar störst volymer sjögods. Hamnarna i Värmland är: Karlstad, Kristinehamn, Gruvön och Skoghall, varav de två sistnämnda är privata (Regional transportplan 2018–2029). Vänern är en viktig transportled som binder ihop oss med västkusten. Sjön kan i framtiden bli en viktig resurs i arbetet med att ställa om delar av transportsystemet till ett mer hållbart alternativ (Region Värmland 2014)

Slussar

Vänersjöfartens framtid är beroende av de slussar som idag finns i Trollhättan. Dagens slussystem bedöms vara uttjänt 2030 och beslut om nybyggnation av slussarna togs i samband med regeringens antagande av Nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

Fiber

I Värmlandsstrategin anges ett antal åtgärder kopplat till målet om att alla permanenthushåll och företag år 2020 ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Exempel på vad som nämns som möjligt att göra för att uppnå målet är:

- Samordna aktörer – nationella, regionala, kommunala och lokala – som verkar för att bygga ut fibernätet i hela Värmland.
- Finna och forma finansieringslösningar som gör det möjligt att öka utbyggnadstakten av bredbandsnätet.
- Vidareutveckla den gemensamma e-tjänsteplattformen och utveckla nya kommunala och regionala e-tjänster.
- Främja nya elektroniska lösningar för kommunikation. Mål: År 2020 ska alla permanenthushåll och företag ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s

BO, LEVA OCH ARBETA

Värmlandsstrategin syftar till att förstärka arbetet med att bejaka mångfald och respekten för människors olika önskemål och val i Värmland. Kopplat till temat bo, leva och arbeta i Värmland finns följande mål i Värmlandsstrategin som kan relateras till scenariobeskrivningen:

1. Nettoinflyttning till Värmland om 5 000 personer.
2. Karlstads lokala arbetsmarknad ska befolkningsmässigt bli Sveriges sjunde största.
3. Ohälsotalet i Värmland ska minska och nå riksgenomsnittet.
5. Försörjningsbördan i Värmland ska närma sig riksgenomsnittet.
6. Skillnader på arbetsmarknaden mellan könen och mellan de med utländsk bakgrund och de med svensk bakgrund ska minska.
7. Skillnader inom utbildningssystemet mellan könen och mellan de med utländsk bakgrund och de med svensk bakgrund ska minska.
27. Ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland

Bostäder

Länsstyrelsen Värmland ansvarar över att en gång per år göra en regional bostadsmarknadsanalys. Efter analysen av nuläget 2018 gjorde länsstyrelsen följande sammanfattning (Länsstyrelsen Värmland 2019a):

- Värmlands befolkning ökade med 1083 personer under 2018, det finns dock stora lokala skillnader i befolkningsutvecklingen.
- 11 av 16 kommuner har ett underskott på bostäder i kommunen som helhet och 13 av 16 har ett underskott i centralorten.
- 1484 bostäder färdigställdes i Värmland 2018 vilket är den högsta siffran sedan finanskrisen på 90-talet.
- 829 bostäder påbörjades under 2018 vilket är en mindre ökning jämfört med 2017. Tilltron till marknaden är fortsatt stark och 1230 bostäder förväntas påbörjas under 2019.
- Byggandet i Värmland är homogent och en obalans kan därför uppstå.
- Lägenheter av samma storlekar och priser byggs vilket inte helt motsvarar det som efterfrågas.
- Den största begränsande faktorn för att bygga bostäder i länet har med ekonomi och finansiering att göra, särskilt de hårda nedskrivningsreglerna.
- Trots ett högt byggande har många grupper fortfarande svårt att hitta en bostad.
- De statliga stöden och statsbidraget för bostadsbyggande har haft en stor betydelse för länets kommuner Länsstyrelsen uppmanar regeringen att stöden ska finnas kvar. Värmlands befolkning ökade med 1083 personer under 2018 men det finns dock stora lokala skillnader i befolkningsutvecklingen.

Arbete

En tredjedel av Värmlands befolkning bor numera i Karlstad och 40 procent av arbetstillfällena i Värmland finns där. Sedan 1993 har antalet arbetstillfällen i Karlstad ökat med cirka 7 000. Ökningen i hela Värmland under den här perioden har varit runt 4 800. Vi ser en framväxande Karlstadsregion med ett ökat samarbete inom en rad områden. Närmare hälften av Värmlands arbetsföra befolkning bor idag inom det som räknas som Karlstadsregionen. (Region Värmland 2014).

Pendling

Den sammanlagda volymen arbetspendlare över kommungräns i Värmland uppgick 2014 till drygt 26 400 personer vilket motsvarar 23 procent av de som arbetar i länet. Antalet pendlare över kommungränserna har under perioden 2004-2014 ökat med drygt 3 600, vilket innebär en ökning med 14 procent. Huvuddelen av arbetspendlingen i länet sker inom kommungräns. Utpendlingen från Karlstad, som 2014 uppgick till cirka 6 700 personer, har under samma period ökat med 23 procent. Utpendlingen har procentuellt ökat dubbelt så mycket som inpendlingen. Ökningen i

såväl in- som utpendling är procentuellt större till kommunerna bortanför kommunerna närmast Karlstad, ett tecken på den förstoring som pågår av den lokala arbetsmarknaden med Karlstad som centralort. Befolkningen i Värmland är i stor utsträckning koncentrerad till området kring norra Vänern med Karlstad som centrum. Den största lokala arbetsmarknaden är kopplad till Karlstad, vilken omfattar åtta kommuner i Värmland samt Åmåls kommun i Västra Götalandsregionen. De värmlandskommuner som inte ingår i Karlstads arbetsmarknad är Arvika, Eda, Årjäng, Sunne, Torsby, Hagfors, Filipstad och Storfors. Från och med 2014 ingår Storfors i Örebros arbetsmarknadsområde (Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017-2021).

Universitetet

Karlstads universitet är ett av landets yngsta universitet och är känt för att utbildning och forskning sker i nära dialog med näringsliv och offentlig verksamhet. Centrum för tjänsteforskning vid Karlstads universitet är världsledande. Värmlands starka ställning inom tjänsteforskning har också lett till att Sveriges tekniska forskningsinstitut (SP) har etablerat Sveriges första tjänsteforskningsinstitut i Karlstad. Karlstads universitet är en viktig part i Värmlands väl fungerande Triple Helix-samverkan där också offentliga parter och näringsliv ingår. Samarbetet utmärker sig när det gäller satsningar på regional utveckling. Vidare lyfter OECD fram att Karlstads universitet spelar en aktiv roll i många aspekter som rör utvecklingen i Värmland och universitetet har gjort betydande satsningar för att utveckla och främja innovation såväl regionalt som nationellt (Region Värmland 2014).

I Värmlandsstrategin lyfts kopplat till målen för arbetsmarknaden att regionen bör:

- Vara öppna och lyhörda för skeenden i omvärlden, forskningsrön och medborgarnas önskemål och intressen.
- Utveckla det aktiva deltagandet i kulturlivet och se det värmländska kulturlandskapet som en regional utvecklingsfaktor.
- Samverka och skapa regional samsyn och tydlighet kring viktiga satsningar.
- Ha ett regionalt samspel vad gäller planering av bebyggelse, handelscentrum, kommunikationer och kollektivtrafik.
- Stärka Karlstads roll som tillväxtmotor i regionen på ett sådant sätt att hela Värmland gynnas och kan utvecklas.
- Uppmuntra engagemang, satsningar och deltagande inom föreningsliv, kultur och den sociala ekonomin.

Attraktiv livsmiljö

I Värmlandsstrategin lyfts som faktorer vilka ökar Värmlands attraktionskraft en mångfald av attraktiva boendealternativ, lockande livsmiljöer, ett brett utbud av upplevelser och ett rikt föreningsliv.

Strategin lyfter att i Värmland finns stadens puls, småstadens charm och en stark landsbygd. Kontrasterna gör att det är viktigt att samspelet mellan stad och land fungerar väl för att utveckla Värmland på bästa sätt.

I Värmlandsstrategin lyfts detta som åtgärder för att få en attraktivare livsmiljö:

- Vårda och förbättra möjligheter till att utveckla attraktiva boendemiljöer i staden och på landsbygden.
- Arbeta för större flexibilitet när det gäller strandnära boende.
- Säkerställa en god balans i utvecklingen av landsbygd och stad.
- Säkerställa god och fungerande kommunal och statlig service i hela regionen
- Utveckla och tillgängliggöra kultur-, natur-, idrotts- och friluftsupplevelser som besöksmål.

FOTO: HÅKAN LARSSON, KARLSTADS UNIVERSITET, ULRIKA ANDERSSON

Berättartraditionen, Karlstads Universitet, Vänern, den välkomnande atmosfären och skogen är några av Värmlands styrkeområden.

BESÖKSNÄRING

I Värmlandsstrategin ingår en varumärkesplattform. Plattformen är ett strategiskt verktyg som ska ge svar på hur varumärket Värmland ska uppfattas och hur Region Värmland kan kommunicera regionens styrkor med omvärlden för att stödja och stimulera den utveckling strategin pekar ut. Ett antal styrkeområden har identifierats som Värmland ska förknippas med år 2020. Den värmländska besöksnäringen är starkt internationell och 2012 hade Värmland högst andel utländska gästnätter bland länen i riket.

I Värmlandsstrategin finns följande mål som handlar om Värmlands styrkeområden:

> 9. Värmland ska vara mer känt för sina styrkeområden och det vi vill att dessa förknippas med.

Styrkeområdena som åsyftas är:

- Välkomnande och öppet
- Skog
- Berättartraditionen
- Karlstad
- Internationellt näringsliv
- Länken till Oslo
- Vänern
- Karlstads universitet

I Värmlandsstrategin beskrivs att regionen behöver göra följande för att tydligare profilera Värmland:

- Vara en aktiv region som syns och som profilerar sig på ett sätt som skapar engagemang.
- Använda våra identifierade styrkeområden i profileringen av regionen, satsa på några spetsområden som ger avtryck nationellt och internationellt.
- Öka samverkan mellan offentlig sektor, privata näringar och den sociala ekonomin kring profilering och marknadsföring av Värmland för att attrahera fler invånare, fler besökare och fler företag.
- Skapa samarbetsforum för aktivt informations- och marknadsföringsarbete.
- Samordna profileringen, utvecklingen och marknadsföringen av Värmland med anpassade budskap för våra målgrupper: invånare, besökare, näringsliv respektive inflyttare.
- Sprida goda berättelser om Värmland

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

För kommuner vid landgränsen framgår det i översiktsplanerna att kopplingen till Oslo är viktig.

VÄRMLANDSKOMMUNERNAS ÖVERSIKTSPLANER

Under arbetet har en genomgång av kommunernas översiktsplaner gjorts för att identifiera viktiga utvecklingsfrågor och mål som belyses av flera kommuner, samt hitta likheter och skillnader.

Det som förenar alla kommuner är att viktiga frågor är goda kommunikationer inom och runt om i länet samt till storstäderna. Alla kommuner nämner de vägar som är utpekade som viktiga i länstransportplanen. Många kommuner nämner även gällande regional utvecklingsstrategi. Dock är dess påverkan på översiktsplanerna något vagare. En möjlig anledning till detta är att den saknar en fysisk bild för Värmlands utveckling. Landsbygdsutveckling i strandnära lägen lyfts också som viktiga frågor för i stort alla kommuner.

> *Alla kommuner har gemensamt att de utgår från visioner och mål om befolkningstillväxt samt att de innehåller utvecklingsområden för bostäder.*

De flesta kommuner har samarbeten över kommungränserna och många är även med i samarbeten över länsgränsen. Då ofta kring infrastrukturfrågor som exempelvis E18 och järnvägen. Att förädla och förtäta i städer och tätorter framhålls också som viktiga frågor. Även att skapa bättre vattenkontakt för de orter som ligger i anslutning till vattendrag. Här kan dock översvämningsrisker skapa svårigheter att uppnå den vattenkontakt som önskas. Ett starkt näringsliv är också en fråga som lyfts av alla.

En aspekt som skiljer kommunerna åt är att vissa kommuner längs länsgränsen tittar mer utanför länet jämfört med de kommuner som ligger i centrala Värmland. Kristinehamn ser exempelvis inte enbart starka kopplingar till Karlstad som viktigt, här anses Karlskoga och Örebro vara minst lika viktiga för kommunens utveckling. Och för Årjäng är kopplingarna till Oslo minst lika viktiga som till Karlstad.

Alla kommuner har gemensamt att de utgår från visioner och mål om befolkningstillväxt samt att de innehåller utvecklingsområden för bostäder. Länsstyrelsen gjorde en så kallas sammanfattande redogörelse över nuläget och aktualiteten i de Värmländska kommunernas översiktsplanering under 2019.

I denna framkommer exempelvis att det finns totalt 302 områden utpekade för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) i Värmland som sammanlagt omfattar cirka 4277 hektar (Länsstyrelsen Värmland 2019b). Om inte en mellankommunal samverkan sker kan det uppstå en konkurrens mellan kommunerna kring etableringar och befolkningsökning.

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

7. INTRODUKTION TILL SCENARIERNA

I och med detta kapitel övergår rapporten till att utforska Värmland 2060. Först en introduktion till hur framtidsscenarierna är uppbyggda tillsammans med tipskring hur du enklast tar dig an dem.

Förutsättningar, trender och normer som tidigare redovisats utgör underlag till scenarierna och kan antingen vara främjande eller hindrade. Det innebär att i vissa scenarier kan exempelvis nu rådande normer ha kommit att ändrats. Normer och trender är inga naturlagar. En del försvinner, andra byts ut, omtolkas eller omvärderas. Förändringar av människors beteenden grundade i normförändringar och normförskjutningar har varit ständigt pågående i historien.

Att arbeta med scenarier är ett försök att möta de många osäkerheter som finns när vi utifrån dagens kunskap ska hantera frågor som får avtryck lång tid framöver. Kanske innehåller framtiden delar från alla scenarier eller kanske är den bortom det vi idag kan föreställa oss.

Scenarierna är medvetet tillspetsade och tänkta som ett verktyg för diskussion och analys – och förhoppningsvis kan de också bidra till djupare insikter och bättre beredskap för möjliga framtida händelser i en föränderlig värld. Genom att diskutera och reflektera kring de ytterligheter som scenarierna innebär kan vi skapa en större medvetenhet kring hur det vi gör idag påverkar framtiden.

FÖRUTSÄTTNINGAR SOM GÄLLER FÖR ALLA SCENARIER

Vissa förutsättningar antas vara de samma för samtliga scenarier:

- Länets samtliga flygplatser och hamnar finns kvar.
- Slussarna i Trollhättan förutsätts byggas om och fortsatt fungera som en länk mellan Vänern och Göteborg hamn.
- Regleringsdomen för Värnens vattennivåer från 1937 gäller.
- Karlstad är den största centralorten i Värmland i samtliga scenarier men stadens betydelse för regionen kan variera.
- Viktiga orter för pendling och näringsliv utanför länet är fortsatt Örebro, Stockholm, Oslo och Göteborg. Kopplingarna till Falun och Borlänge är i samtliga alternativ, liksom idag, relativt svaga. Det finns i alla scenarier en koppling norrut via skidturismen som passerar Värmland mot Trysil och Sälen.
- I alla scenarier är Värmland fortsatt ett skogslän där skogen är viktig för Värmlands näringsliv och identitet. Det som skiljer mellan scenarierna är framförallt ägar- och näringslivsstruktur samt graden av skydd av naturvärden.
- I alla scenarier förutsätts fasta strukturer och korridorer för person- och godstransporter att behövas. Vissa leveranser av gods kan ske med drönare men stora och tunga transporter sker fortsatt med landtransporter och sjötransporter. Skulle det 2060 visa sig att vi har transporter som inte längre kräver fasta strukturer kan det innebära en friare placering av ny bebyggelse. Dock är befintliga strukturer tröga, därmed kommer de sannolikt fortsatt att vara styrande vid placering av ny bebyggelse och verksamheter.
- Om inget annat anges i scenariot förutsätts den utveckling som sker i Värmland även ske i resten av Sverige och omvärlden.
- Snabbjärnvägen mellan Oslo-Stockholm som arbetas för inom projektet Oslo-Stockholm 2:55 har inte lyfts in i något scenario. Denna tas istället upp som ett case i rapporten, där effekter och konsekvenser av järnvägen diskuteras i relation till scenarierna.

SCENARIOKORSET

Scenarioplanering handlar om att på ett systematiskt sätt måla upp olika möjliga framtider. För att få fram fyra möjliga scenarier har de två största kritiska osäkerheterna satts upp i ett scenariokors där det i varje kvadrant återfinns ett scenario som karaktäriseras av osäkerheternas ytterligheter.

Horisontella axeln – flerkärnighet och fåkärnighet

Då ett huvudsyfte med detta arbete har varit att illustrera Värmlands utveckling i olika scenarier på karta krävdes att en av axlarna har rumsliga dimensioner. De valda rumsliga dimensionerna är flerkärnighet och fåkärnighet. Bakgrunden till valet av dessa dimensioner bygger dels på den rådande urbaniseringen som

innebär att städerna växer, vilket går att beskriva som en utveckling mot en fåkärnighet. Samtidigt som det finns en vilja att hela Sverige och hela Värmland ska ha förutsättningar att leva, vilket då kan tolkas som en önskan om flerkärnighet. Värmland har idag har både en flerkärnighet i de 16 kommunerna innehållande små och större tätorter samtidigt som länet har en tydlig centralort i Karlstad, det vill säga en fåkärnighet.

Vertikala axeln – låg grad av offentlig styrning och hög grad av offentlig styrning

På den vertikala axeln i korset har de faktorer som i störst omfattning bedöms inverka på förutsättningarna att påverka beslut som rör den fysiska miljön placerats. Alltså de avgörande strukturella förutsättningarna för den rumsliga utvecklingen. I det här fallet handlar det om planeringen och samhällsutvecklingen kommer till genom en hög grad av offentlig styrning eller en låg grad av offentlig styrning.

Idag råder ett kommunalt planmonopol vilket innebär att en stor del av makten över planeringen ligger hos kommunerna. Samtidigt har staten fortsatt skärpt de regelverk som styr planeringen med hänsyn till exempelvis hälsa, säkerhet och miljö – liksom det å andra sidan finns starka marknadskrafter som påverkar vad, var och hur det planeras. Parallellt pågår också en debatt om att minska planeringens styrande roll för att underlätta ett ökat bostadsbyggande medels exempelvis lättnader i detaljplanekravet. Dessutom sker en regionalisering där den regionala planeringsnivån fått ett ökat mandat i det regionala utvecklingsarbetet och i samordning av vissa mellankommunala planeringsfrågor. Strandskyddet är också en fråga för diskussion där synen på graden av styrning skiljer sig åt. Liksom bredbandsutbyggnaden där den offentliga styrningen har stått tillbaka och istället lämnat över en stor del av ansvaret för utbyggnaden till de privata och lokala aktörerna.

Innebörden av låg grad av offentlig styrning och hög grad av offentlig styrning beskrivs specifik för de olika scenarierna under rubriken politiska beslut/offentlig styrning. Graden av styrning kan variera mellan statlig, regional och lokal nivå i de olika scenarierna.

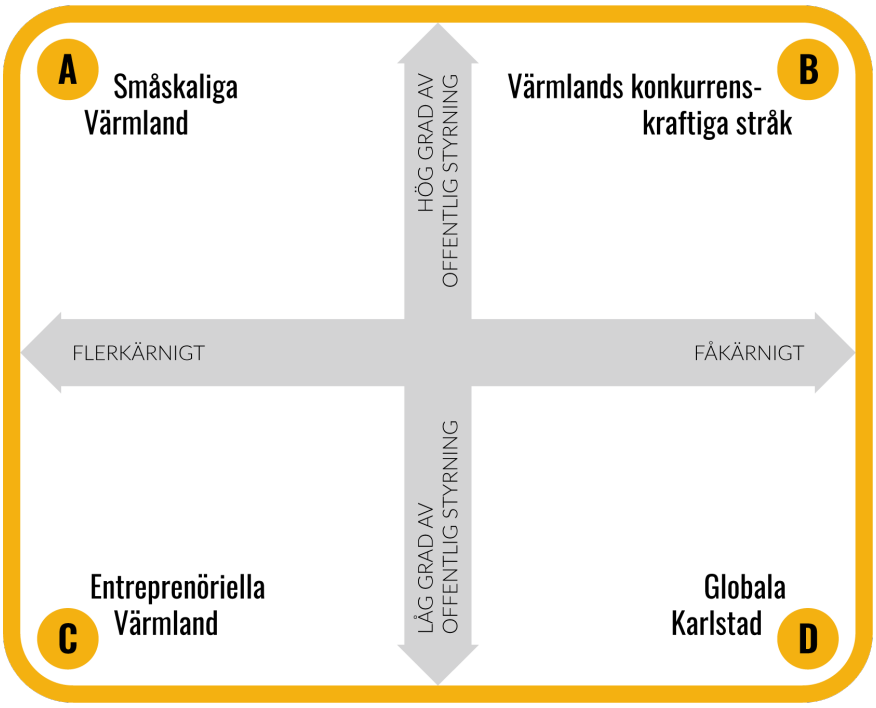


ILLUSTRATION: SBK VÄRMLAND AB

Beskrivning av hur de fyra scenarierna för Värmland 2060 konstruerats.

SÅ LÄSER DU SCENARIERNA!

Under avsnittet beskrivs de fyra scenarierna för Värmlands utveckling som konstruerats utifrån det samlade kunskapsunderlaget. För varje scenario beskrivs hur Värmland 2060 ser ut utifrån:

- En beskrivning i löptext av scenariot
- Redovisning av beslut och åtgärder som krävs för scenariot på:
  - nationell nivå
  - regional nivå
  - lokal nivå
- En tematisk redovisning av scenariots utfall vad gäller:
  - Bebyggelsestruktur
    - Befolkning och demografi
  - Infrastruktur och transporter
  - Besöksnäring, rekreation och fritid
    - Naturmiljö
    - Kulturmiljö
  - Näringsliv, service och arbetsplatser
    - Handel och service
  - Sociala aspekter
  - Teknisk försörjning
  - Miljö, risk och säkerhet
- Redovisning av hur scenariot stämmer överens med de normförändringar och samhällstrender som identifierats under avsnittet förutsättningar globalt. Även en bedömning huruvida scenariot går i linje med gällande normer/trender eller om det går i motsatt riktning. Det vill säga om scenariot kräver aktiva åtgärder/styrning för att motverka trenden/bryta normen eller om det ligger i linje med vad vi vet idag om normer och trender. Detta redovisas under:
  - Normförändringar
  - Globalisering
  - Urbanisering
  - Cirkulär ekonomi
  - Digitalisering
  - Klimatförändringar
- För- och nackdelar med scenariot – utifrån nu gällande normer

KARTOR TILL SCENARIERNA

Till denna rapport finns separata pdf:er där utvecklingen inom de olika scenarierna och framskrivningen kan utläsas. Dessa kartor läses bäst tillsammans med rapporten och de tematiska beskrivningarna för varje scenario. I pdf:erna går det att tända och släcka lager så att ett tema i taget visas.

Besök även hemsidan www.varmland2060.se för att på ett enkelt sätt navigera dig runt i de olika framtidsbilderna och jämföra scenarierna.

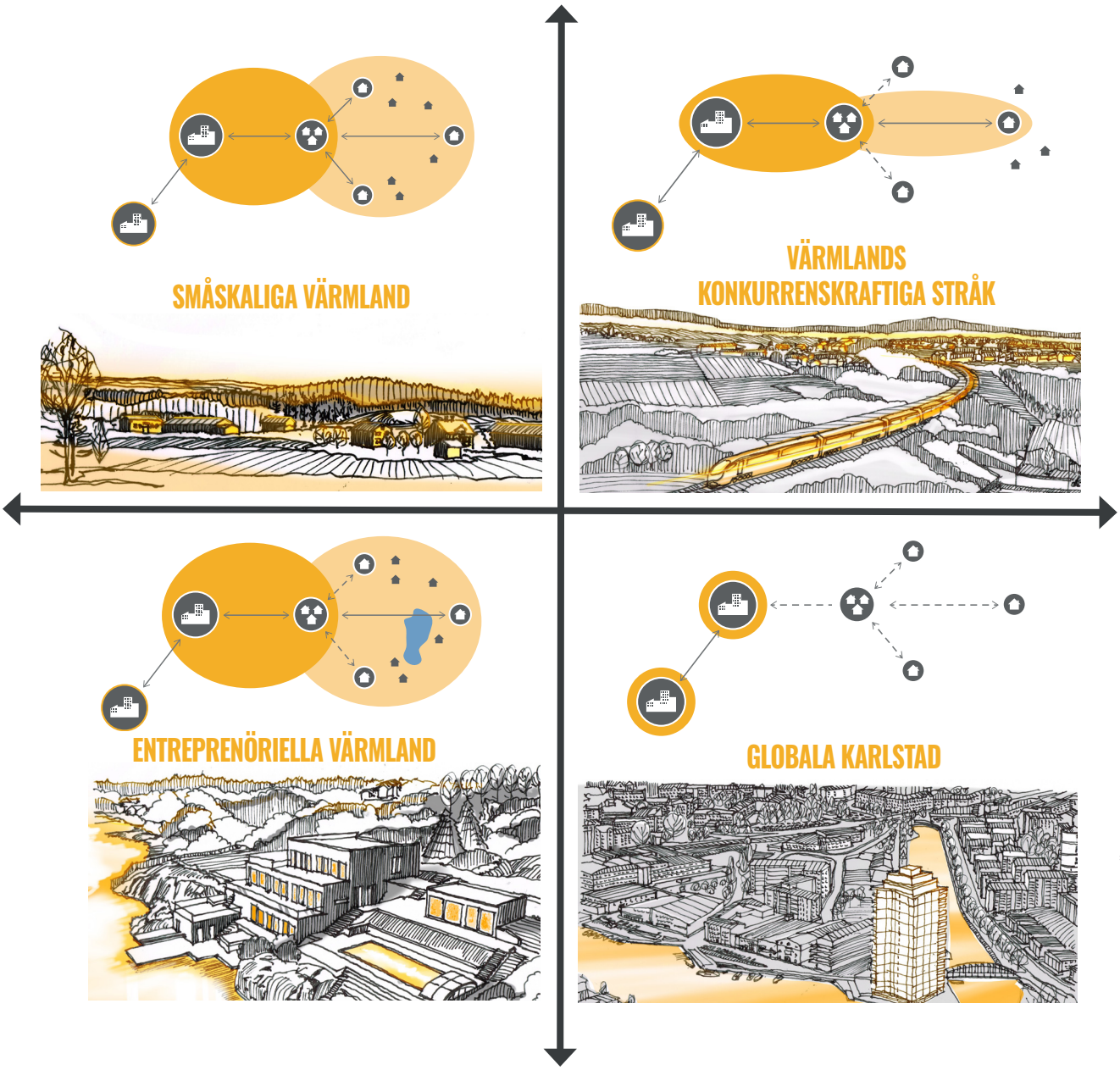
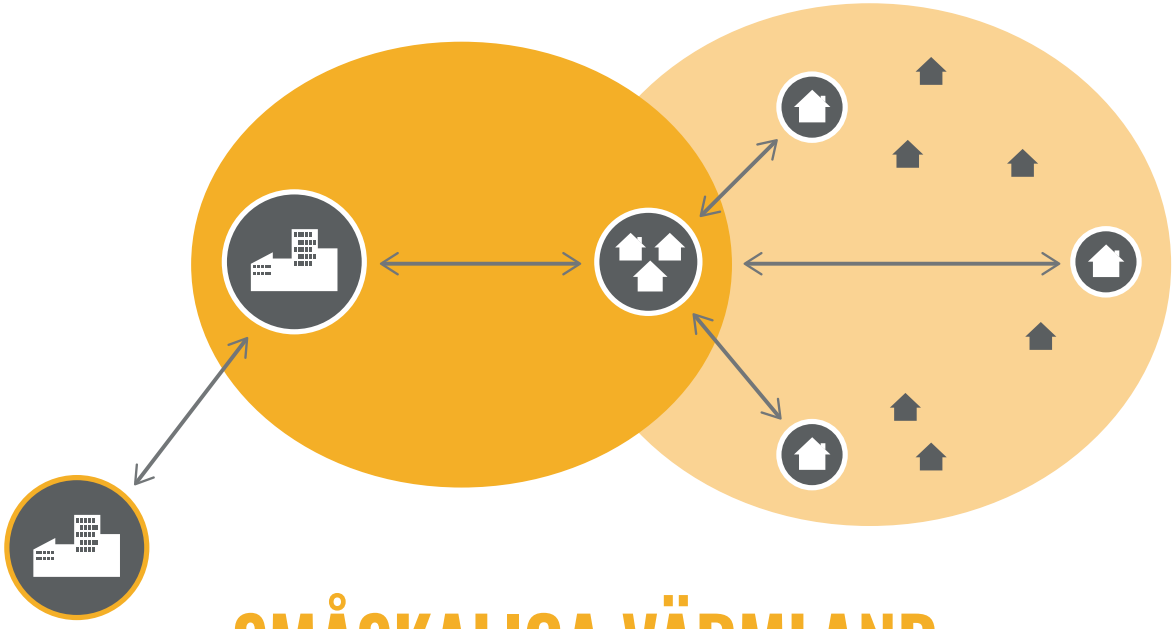


ILLUSTRATION: SBK VÄRMLAND AB

8. VÄRMLAND 2060 - FYRA SCENARIER

I detta kapitel presenteras fem bilder av Värmland 2060 i fyra olika scenarier och en framskrivning. Framskrivningen innebär att allt vi vet idag om förutsättningar och trender fortsätter i utstakad riktning. Det innebär en linjär utveckling av nu gällande förutsättningar, vilket kan vara den mest osannolika utvecklingen av dem alla.



SMÅSKALIGA VÄRMLAND

”Målsättningen är att säkerställa service och jämlika livsvillkor runt om i landet”

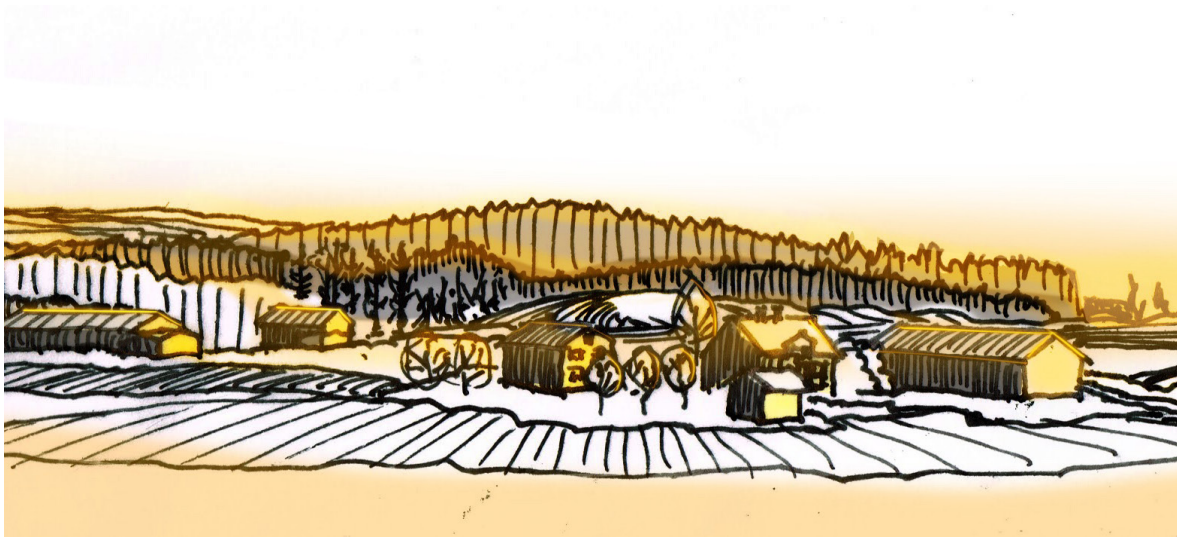


ILLUSTRATION: SBK VÄRMLAND AB

A

SMÅSKALIGA VÄRMLAND

Värmland 2060 är i detta scenario flerkärnigt. Planeringen syftar till att det ska vara möjligt att bo och arbeta i hela länet. Styrningen av offentliga medel är tydlig och fördelning av resurser sker genom en stark och samordnad regional och kommunal planering. Ambitionen är att offentlig och kommersiell service ska finns tillgänglig i hela regionen, inte bara på orter som växer utan även på platser med ett mindre befolkningsunderlag. Detta skapar förutsättningar för livskraftiga mindre orter och landsbygder. I det här scenariot har platskänslan och tilliten till lokalsamhället ökat.

POLITISKA BESLUT OCH OFFENTLIG STYRNING

Scenariot bygger på en hög grad av offentlig styrning av medel och resurser. Målsättningen är att säkerställa service och jämlika livsvillkor runt om i landet, oavsett om det sker en befolkningsökning eller avfolkning. Eftersom det lokala perspektivet fått en ökad betydelse ligger en stor del av den offentliga styrningen på kommunal och regional nivå. Inom scenariot kan en lokal anpassning av lagar och förordningar ses där lokalkännedom är en viktig aspekt i beslutsfattandet. Ett exempel på detta är strandskyddet som fortsatt är hårt reglerat i tätorter. Vissa lättnader kan dock ses i glesbygder och landsbygder där det finns god tillgång till sjöar och stränder.

Lagar har skärpts för att skydda värdefulla miljöer och säkerställa människors hälsa och säkerhet. Ökade oroligheter i omvärlden har lett till ett tilltagande behov av att bli mer självförsörjande som land vilket påverkar lagstiftningen.

Scenariot kräver en förändrad nationell politik gällande skatter, samhällsekonomiska kalkyler, infrastruktur och näringsliv. Detta för att stimulera och säkerställa boende och arbete på landsbygder och i mindre orter. En lokal analys av förutsättningarna vid tillämpning av nationella beslut ingår också i scenariot.

BESKRIVNING AV PLANERINGSASPEKTER

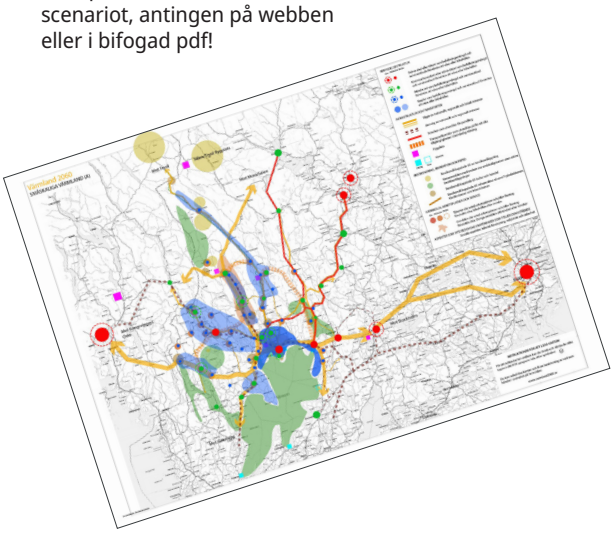
Nedan utmålas en bild av Värmland 2060 inom scenariot. Olika planeringsaspekter beskrivs vilka även redovisas i tillhörande karta och på hemsidan www.varmland2060.se.

BEBYGGELSESTRUKTUR

I scenariot bibehålls bebyggelsestrukturen runt om i Värmland. Befintlig bebyggelse är föremål för generationsskiften i takt med att medel investeras i bygder med minskande befolkningsmängd för att på sikt bryta den negativa trenden. Eftersom scenariot utmärks av en hög grad av kommunal styrning och stark lokal prägel finns de flesta orter kvar och satsningar görs också för att stärka dessa platser – oavsett om de ligger intill större pendlingsstråk eller ej. Utvecklingen är därmed inte kopplad till en centralort utan till platsen och regionen. Karlstad som stad får följaktligen en något minskad betydelse för Värmlands utveckling.

En hög grad av offentlig styrning innebär att lagstiftning kring exempelvis miljö, hälsa och säkerhet skärps vilket försvårar en förtätning av Karlstad stad med hänsyn till bland annat översvämning och naturvärden. Det innebär att det är Karlstads omland som växer eftersom det är lättare att bygga

Titta på kartan som hör till scenariot, antingen på webben eller i bifogad pdf!



där, samtidigt som möjligheterna att snabbt ta sig till Karlstads arbetsmarknad är goda. Scenariot kan leda till en viss utspridning av ny bebyggelse exempelvis som en följd av en lokal differentiering av strandskyddet.

Befolkning och demografi

I scenariot sker en förändring av demografin i de tidigare avfolkningsbygderna genom en successiv föryngring av befolkningen. Det innebär ingen omfattande utbyggnad utan snarare att befintlig bebyggelse nyttjas och att det fortsatt finns underlag till service och bibehållen eller ökad livskvalitet i hela Värmland.

INFRASTRUKTUR OCH TRANSPORTER

Infrastruktursatsningar görs i hela regionen i syfte att stärka förutsättningarna att bo, leva och verka i hela Värmland. Inlandsbanan och Bergslagsbanan kan ha restaurerats för pendling, gods och besökare i syfte att stärka östra Värmland och kopplingarna mot Dalarna. Den spridda bebyggelsen kan beroende på hur utvecklingen ser ut för transporter innebära ett fortsatt behov av underhåll och utbyggnad av befintlig finmaskig infrastruktur. Kollektivtrafiken utvecklas så att även den är finmaskig, befintliga stationer behålls och gamla öppnas. En utveckling med en tydligare tvärförbindelse i nordvästlig riktning genom regionen skapar också bättre pendlingsmöjligheter till de större arbetsplatserna.

BESÖKSNÄRING, REKREATION OCH FRITID

Ökade oroligheter i omvärlden och klimatförändringar har minskat det långväga resandet. ”Hemester” (semester på hemmaplan) är vedertaget och innebär ökade möjligheter att utveckla exempelvis campingplatser och mindre stugbyar runt sjöar och vattendrag i vissa delar av regionen. I och med en hög grad av offentlig styrning görs även offentliga insatser för att samordna marknadsföringen av Värmland.

Naturmiljö

Scenariot innebär ytterligare skärpningar av lagstiftningen för att säkerställa naturvärden. Naturvärden i känsliga områden går före önskemål om utveckling och exploatering. Detta jämte den flerkärniga bebyggelsestrukturen säkerställer god tillgång till natur. Samtidigt riskerar den flerkärniga bebyggelsestrukturen att hamna i konflikt med naturvärden, särskilt i expansiva områden. Vid värdering av naturvärden görs dock en lokal analys där bland annat strandskyddslagstiftningen kan vara ett exempel där lokala förutsättningar kan påverka tillämpningen av lagen.

Kulturmiljö

Kulturvärden påverkas positivt med anledning av att ekonomiska och personella resurser att underhålla och utveckla kulturmiljöer finns spridda i regionen. Skyddet för kulturmiljöer förutsätts vara starkt för att undvika förvanskning.

NÄRINGSLIV, ARBETSPLATSER OCH SERVICE

De areella näringarna (jord- och skogsbruk) präglas av ett större lokalt och småskaligt ägande. Skillnader vad gäller näringslivsstruktur, mellan östra och västra Värmland, har till viss del utjämnats men det är fortsatt större industrier i öst och ett mer småskaligt näringsliv i väst. I scenariot har en regional samverkan kring etablering av nya verksamheter i regionen utvecklats. Där lyfts tillgång och efterfrågan på mark, kompetens och kommunikationer in i syfte att stärka den ekonomiska och sociala hållbarheten samt främja den regionala jämlikheten.

Handel och service

I scenariot finns närhet till offentlig och kommersiell service, arbete och boende i hela regionen. Det lokala värderas högt och närproducerade varor har stor betydenhet. Den lokala dagligvaruhandeln är viktig, även på mindre orter. Detta tillsammans med en ökad förekomst av gårdsförsäljning är en konsekvens av styrningen av offentliga medel och en tydlig fördelning av resurser. Utvecklingen mot en cirkulär ekonomi genom återbruk och reparation fortgår och förstärks i detta scenario.

SOCIALA ASPEKTER (VISAS EJ I KARTAN)

Platskänsla och platsmedvetenhet är något som kännetecknar värmlänningarna och detta förstärks i scenariot. Det finns en ambition om att utveckla hela Värmland vilket minskar känslan av utanförskap och att bli lämnad åt sitt öde i de delar som tidigare beskrivits som avfolkningsbygder. Scenariot leder tillika till ett ökat förtroende för demokratin och samhället i stort i och med ett starkt samhällskontrakt.

TEKNISK FÖRSÖRJNING (VISAS EJ I KARTAN)

I scenariot tillvaratas gjorda investeringar i fysiska strukturer då bebyggelse får fortsatt användning. Beroende på lagstiftningen kring vatten- och avlopp samt möjligheterna till privata verk, i exempelvis nya områden utanför tätorter, kan det dock bli en stor ansträngning på VA-kollektivet. Detta vid behov av utbyggnad, renoveringar och ökade driftkostnader med en spridd bebyggelse. Värme- och elförsörjning förutsätts ske via småskaliga verk, såväl gemensamma som enskilda. Uppgradering har gjorts av IT-nätet, antingen via bredband eller trådlöst nät, som säkerställer såväl tillgänglighet som hastighet.

MILJÖ, RISK OCH SÄKERHET (VISAS EJ I KARTAN)

I scenariot skärps lagstiftningen kopplat till miljö, hälsa och säkerhet. Detta innebär att flertalet platser blir stoppområden för ny bebyggelse samt att utveckling av befintlig bebyggelse som redan finns i utsatta lägen försvåras. Då scenariot bygger på en hög grad av självförsörjning i Sverige, och att tekniska system gärna är småskaliga och lokala, innebär scenariot en ökad lokal robusthet vid exempelvis klimatförändringar. Med en stor geografisk valfrihet gällande var det är möjligt att leva blir samhället mindre sårbart för exempelvis översvämningar invid de större sjöarna och vattendragen. Spridningen av människor skapar dock ett beroende av individuella transporter som kräver en utveckling av klimatsmarta alternativ för att inte negativt påverka miljön.

NORMER OCH GLOBALA TRENDER

Nedan redogörs för kring vilka normförändringar som har skett i scenariot samt om utvecklingen som beskrivs ligger i linje med, eller går mot de globala trender som tidigare i dokumentet identifierats.

Normförändringar

Platsens betydelse har att ökat i scenariot. Det innebär att stort värde läggs vid närmiljön och den känslomässiga kopplingen till lokalsamhället. Närheten till natur och gröna kvaliteter värderas högt och många har lämnat staden för de kvalitéer som ett liv på landsbygderna kan erbjuda. Resandet har förlorat sin roll som statusmarkör och istället har exempelvis hemester och konsumtion av lokalproducerade varor och livsmedel en hög status. Den urbana normen är inte längre dominerande och definitionen av social hållbarhet inrymmer värden som går utanför den urbana livsstilen. Den rådande uppfattningen är att det ska gå att leva även i glesbefolkade områden och ändå ha god tillgång till samhällets service.

GLOBALA TRENDER

Går mot nuvarande trend ←
Går i linje med nuvarande trend →
Kan tolkas både som i linje med och motstående till trend ↔

Globalisering ←

Det lokala perspektivet är utgångspunkten i relation till det globala. Detta är bland annat ett resultat av ökade oroligheter i omvärlden. Då flertalet orter i regionen är livskraftiga finns en robusthet i strukturen. En mångfald av näringar utspridda innebär också att känsligheten för globala svängningar i ekonomin har reducerats. Människors resmönster är i ökad utsträckning mer lokala och allt fler använder en större del av sin lediga tid till att utforska sin närmiljö. Utvecklingen går mot en ökad konsumtion av upplevelser och tjänster istället för materiell konsumtion och privat ägande.

Urbanisering ←

Grundläggande i scenario A är att det finns en god tillgång till offentlig och kommersiell service för alla invånare i alla delar av landet. Den starka urbaniseringstrenden har avstannat och andra värden än stadens utbud har ökat i status. Satsningar på hela regionen har möjliggjort för fler flexibla arbetsplatser och ger ytterligare förutsättningar att kombinera ett liv nära naturen med ett mångfacetterat arbetsliv. Investeringar i kollektivtrafiknätet ökar också möjligheterna för boende och besöksnäring utanför de urbana områdena. En förändring av konsumtionsvanor till en konsumtion av upplevelser snarare än ting har även relevans för landsbygderna. Detta eftersom turism med aktiviteter som har en tydlig hälso- och miljöprofil har fått en allt större betydelse. Natur- och kulturvärden som sammankopplas med mindre orter har också fått en ökad status.

Digitalisering →

Småskaliga Värmland kräver en fortsatt digitalisering och utveckling av möjligheterna att arbeta och träffas i digitala rum. En alternativ utveckling skulle kunna vara ett ökat fokus på självförsörjning, där digitaliseringen inte får en lika stor betydelse om kravet på utbyte med omvärlden minskar. Men under förutsättning att globaliseringen innebär att de flesta människor fortsatt är beroende av kontakt med omvärlden, både för arbete, tjänster och konsumtion, kräver detta scenario en teknik som gör det möjligt att leva varsomhelst. Scenariot innebär en vidare skattefinansierad utbyggnad av datanätet som säkrar god uppkoppling var än i landet du befinner dig. Tillgången till digitaliseringens fördelar genom statliga eller kommunala satsningar är också förhållandevis jämnt spritt mellan olika platser och inte beroende av socioekonomiska förutsättningar eller invånartäthet.

Klimatförändringar ↔

Scenariot är relativt väl rustat att hantera de effekter som klimatförändringarna kan komma att innebära. Med en stor geografisk valfrihet gällande var det är möjligt att leva kan effekterna av exempelvis översvämningar invid de större sjöarna och vattendragen bli mindre omfattande. Spridningen av människor, tillsammans med en hög grad av lokal produktion av livsmedel, gör därmed scenariot mindre sårbart. Inom områden som är mycket riskutsatta begränsas markanvändningen av offentlig styrning.

Vad gäller påverkan på klimatförändringarna finns aspekter som talar både för och mot scenariot. Det finns behov av enskilda lösningar för transporter på grund av den geografiska spridningen av människor. Möjligen löses detta genom kollektivtrafiksystem där självkörande fordon och digitala samåkningstjänster ingår. I det fall den tekniska utvecklingen inte möjliggör ett individualiserat kollektivtrafiksystem kräver scenariot en utveckling av miljövänliga persontransporter för att inte påverkan på klimatet ska vara negativ.

Cirkulär ekonomi →

I scenariot är en utveckling i riktning mot en ökad grad av självförsörjning och konsumtion av närproducerade en konsekvens av stärkt platsidentitet och levande landsbygder. Dock kan det, vid en bestående nivå av konsumtion och levnadsstandard enligt dagens norm, även innebära att resursförbrukningen blir högre. Detta på grund av långa och många transporter av varor. Den offentliga styrningen kan därmed bland annat komma att handla om att begränsa möjligheterna att konsumera till vilket pris som helst.

FÖR- OCH NACKDELAR

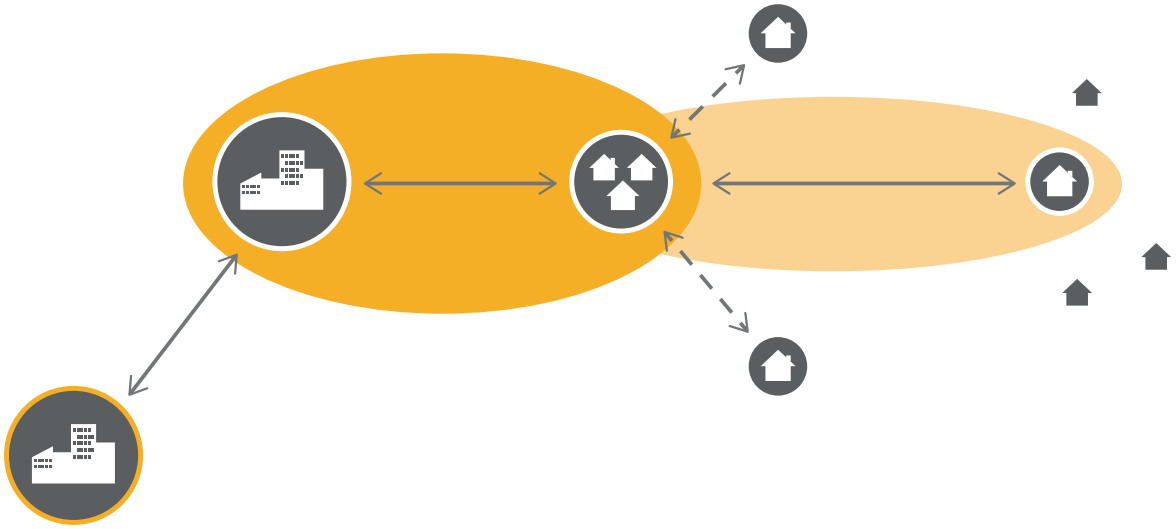
Under detta avsnitt sammanfattas scenariot i en lista över för- och nackdelar. Påståendena är generaliserade och bygger på gällande normer och antaganden under rapportens framtagande 2016-2019.

+

- En jämnare fördelning av befolkning både mellan stad och land och mellan bygderna. Ingen bygd eller plats lämnas åt sitt eget öde.
- Transporterna kan komma att minska med hänvisning till att det är närmare mellan producenter och konsumenter.
- Kulturmiljöer används och befolkas vilket ger möjligheter till bevarande och utveckling.
- Resurseffektivt nyttjande av befintliga investeringar i bebyggelse och infrastruktur.
- En robust struktur både gällande infrastruktur och produktion gör Värmland och Sverige mer tåliga för ekonomiska och politiska svängningar runt om i världen.
- Scenariot syftar inte till att maximera den ekonomiska tillväxten. Istället fördelas resurser för att stärka den sociala hållbarheten.
- Scenariot innebär goda möjligheter att stärka demokratin genom lokal styrning och ett starkt samhällskontrakt där ingen lämnas utanför.
- Ökad tillgänglighet till natur- och friluftsupplevelser.

−

- Att större städer inte växer i samma takt kan vara en nackdel när det gäller att konkurrera om jobb och etableringar.
- Ekonomiskt starka kommuner får bära en stor kostnad som kanske inte kommer de egna kommuninvånarna till direkt gagn. Detta eftersom investeringar i exempelvis infrastruktur görs även i områden där det bor få personer.
- Den glesare strukturen kan innebära ökade transporter. Sannolikt blir det också fortsatt nödvändigt med individuella transportmedel då det fullt ut är svårt att tillgodose resebehovet med kollektiva lösningar.
- Stor spridning av investeringarna kan innebära sämre utväxling av satsade kronor och svårigheter att prioritera bland insatser.
- Spridda punktinsatser kan innebära att investeringar blir kraftlösa då inte tillräckliga insatser kan göras överallt samtidigt.
- Även om viljan finns från offentligt håll kan det vara svårt att styra etableringar till vissa platser då företag kan ha specifika krav gällande exempelvis närhet till andra befintliga verksamheter.
- Beroende på hur känslan för lokalsamhället utvecklas finns risk för att ett ”vi och dem” istället förstärks och att platsidentiteten blir exkluderande i stället för inkluderande.
- Omfattande skydd och reglering av naturvärden i förhållande till utveckling och exploatering kan stoppa innovativa utvecklingsidéer.



VÄRMLANDS KONKURRENSKRAFTIGA STRÅK

”Utveckling sker i anslutning till de utpekade tillväxtkorridorerna med prioriterade serviceorter och noder”

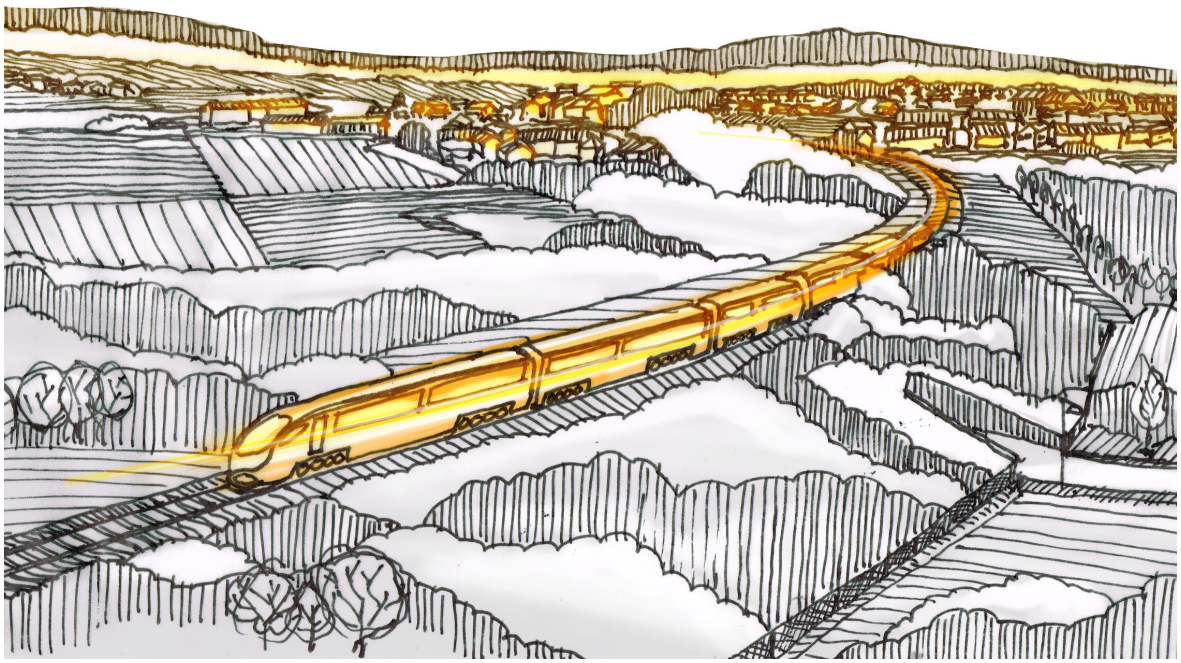


ILLUSTRATION: SBK VÄRMLAND AB

B

VÄRMLANDS KONKURRENSKRAFTIGA STRÅK

Värmland 2060 är i detta scenario fåkärnigt. Planeringen syftar till att stärka de platser som ligger i anslutning till utpekade tillväxtkorridorer vilket resulterar i en radbandsstruktur av orter och samhällen. Styrningen av offentliga medel sker till korridorerna enligt en regional översiktsplan. Ambitionen är att prioriterade orter i de utpekade korridorerna ska bibehållas eller växa vilket innebär att platser utanför dessa stråk kan få det svårare att överleva då en stor del av ansvaret för exempelvis vägar, vatten- och avlopp läggs över på de boende. I det här scenariot är Karlstad en stark motor och korridorerna syftar främst till att säkra goda och snabba kommunikationer till den arbetsmarknad som finns där. Värmland och Karlstad har också tydliga internationella kopplingar eftersom det är viktigt att kunna hävda sig som region och stad.

POLITISKA BESLUT OCH OFFENTLIG STYRNING

Scenariot bygger på en hög grad av offentlig styrning på statlig och regional nivå. Den kommunala nivån får stå tillbaka. Kommuner har antingen slagits samman eller ökat sin samverkan med varandra för att bli större enheter med ökat skatteunderlag och samordningsvinster i tillhandahållande av offentlig service. Fördelning av medel och resurser bygger på samhällsekonomiska kalkyler som utgår från att investeringar bör göras där de kommer flest till nytta, det vill säga där tillväxt redan sker. Detta leder till en ökad centralisering och urbanisering samt en fåkärnighet i korridorer där det finns ekonomiska förutsättningar att skapa goda kommunikationer. Lagar skärps för att skydda värdefulla miljöer och säkerställa människors hälsa och säkerhet. Även strandskyddet har skärpts och vid utpekande av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är kraven tydliga på närhet till kommunikationer och service. Detta för att säkerställa att etableringar inte sker utanför korridorerna.

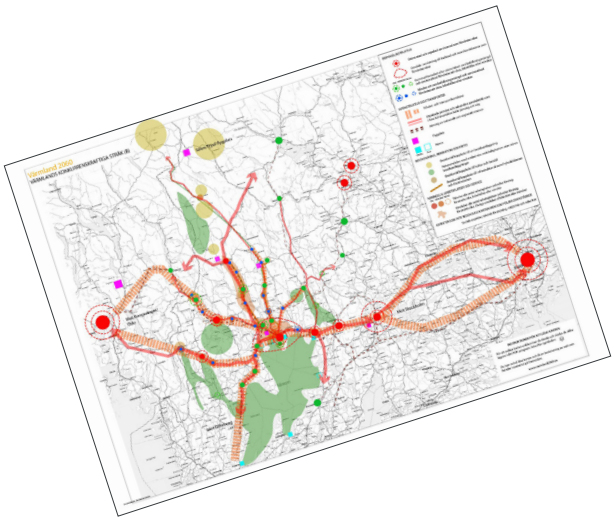
BESKRIVNING AV PLANERINGSASPEKTER

Nedan utmålas en bild av Värmland 2060 inom scenariot. Olika planeringsaspekter beskrivs vilka även redovisas i tillhörande karta och på hemsidan www.varmland2060.se.

BEBYGGELSESTRUKTUR

En hög grad av offentlig styrning innebär att utveckling sker i anslutning till de utpekade tillväxtkorridorerna med prioriterade serviceorter och noder. Karlstad utgör fortsatt den största noden i Värmland där tyngdpunkten av service och arbetsmarknad finns. Utöver Karlstadsregionen är ytterligare fyra noder utpekade på regional nivå där service, och om möjligt arbetsplatser, ska säkerställas. Karlstad som stad och centrum är viktig för Värmlands hela utveckling då det finns ett behov av en stark motor som kan hävda sig utanför länet och landet. Lagstiftningen som reglerar byggande och miljö är utformad för att möjliggöra förtätning inom bebyggda miljöer. Urvalet av noder utgår ifrån att de flesta i länet inte ska ha längre än 0,5 timmar till serviceutbud med kollektiva transporter. Eftersom strandskyddet är fortsatt skarpt kommer det inte att ske någon omfattande utbyggnad utanför dessa korridorer och noder. De mindre orterna inom korridorerna som inte är utpekade noder är främst boendeorter med fokus på pendling.

Titta på kartan som hör till scenariot, antingen på webben eller i bifogad pdf!



Befolkning och demografi

Inom korridorerna sker en positiv befolkningsutveckling i, och i anslutning till, de utpekade noderna. Kriterier för närhet till kollektiva transportmedel och gång- och cykelmöjligheter används och ges mer tyngd vid lokaliseringsprövning av ny bebyggelse i kommunala översiktsplaner och detaljplanesammanhang. De goda kommunikationerna innebär att det finns möjlighet att välja platser att bo på i anslutning till korridorerna – och samtidigt ha bra tillgänglighet till arbete och service. Utanför korridorerna blir medelåldern allt högre och bygderna avfolkas successivt när service försvinner och få unga flyttar in. En tydligare polarisering i fråga om permanent- och delårsboende framträder mellan orter och landsbygder, då fler och fler bostäder utanför korridorerna används som delårsboende.

INFRASTRUKTUR OCH TRANSPORTER

Inom korridorerna finns goda möjligheter att säkra en robust och snabb infrastruktur med kollektiva transportlösningar. Scenariot skapar goda förutsättningar för minskade individuella transporter. Inom noderna och de större städerna, men även mellan orter längs korridorerna, finns också bra förutsättningar för att cykelpendla. Utanför korridorerna råder enskilt huvudmannaskap för vägar och de boende får själva ta hand om drift och underhåll.

BESÖKSNÄRING, REKREATION OCH FRITID

Större anläggningar har växt fram då regionen kan erbjuda unika upplevelser både på land och i anslutning till vatten, kopplat till de stora orörda naturområdena som bildats mellan korridorerna. Vänern har utvecklats till en turistdestination med fokus på natur och det storslagna vattenrummet. Detta tillsammans med serviceutbud i de befintliga städerna kring sjön. I och med en hög grad av offentlig styrning kan en samordnad marknadsföring ske för Vänern.

Naturmiljö

Inom tillväxtkorridorerna kan behovet av fortsatt utveckling och koncentration av bebyggelse komma i konflikt med natur- och friluftsvärden och den tätortsnära naturen behöver säkerställas. Mellan korridorerna finns fortsatt stora orörda naturområden som är en tillgång för djur- och växtliv samt besöksnäring med fokus på naturupplevelser.

Kulturmiljö

I likhet med naturmiljön finns potentiella konflikter mellan behovet av förtätning inom korridorerna och kulturvärden. Flera stråk inom länet har exempelvis en rik förekomst av fornlämningar kopplat till höjder längs med sjöar (Fryksdalen). Samtidigt finns goda ekonomiska möjligheter att bibehålla och utveckla vissa kulturmiljöer inom korridorerna. De kulturmiljöer som finns utanför korridorerna kommer dock troligen att på sikt försvinna – om de inte utgör större besöksmål eller värden av stor dignitet där det finns nationellt och regionalt intresse av att underhålla dem.

NÄRINGSLIV, ARBETSPLATSER OCH SERVICE

Näringsliv och arbetsplatser är koncentrerade till de större städerna och noderna i tillväxtkorridorerna. Jord- och skogsbruket drivs storskaligt och automatiserat. Skogsägare är till stor del de större skogsbolagen. Det är ett litet fokus på lokal självförsörjning och varor som inte kan närproduceras importeras. Utbyte av varor och tjänster sker i det här scenariot på den globala marknaden.

Handel och service

Handel och service säkerställs i de utpekade noderna i korridorerna. I och med de tydliga strukturerna med en hierarki av orter längs stråken finns underlag för handel och övrig kommersiell och offentlig service. I regionen finns endast ett sjukhus vilket i kombination med en tydligare satsning på ambulanshelikopter och mobila vårdteam ger ekonomiskt rationella och kostnadseffektiva lösningar. Scenariot innebär en utveckling av upplevelser och en ökad cirkulär ekonomi, det vill säga en ökning av exempelvis secondhand-handel och reparationsverkstäder.

SOCIALA ASPEKTER (VISAS EJ I KARTAN)

Den åldrade och minskade befolkningen utanför tillväxtkorridorerna upplever en ökad känsla av att vara övergivna av samhället. Detta i och med att basservice successivt försvunnit och lokaliserats till större noder och städer. Inom korridorerna råder en positiv anda där befolkningen tvärtom upplever sig vara delaktiga i regionens utveckling. Konflikter kan emellertid uppstå vid förtätning, när människor erfar en försämrad tillgång till exempelvis grönytor och friluftsområden, beroende på var och hur förtätningen sker. I de större noderna där service och arbetsplatser är koncentrerade har en mer urban livsstil vuxit fram med möjligheter till möten, liv och rörelse utökat över dygnet. Samtidigt har mindre orter, som huvudsakligen utgörs av bostäder, snarare fått karaktären av sovstäder.

I scenariot finns en risk för en ökad polarisering mellan utveckling och avfolkning – stad och land. Både vad gäller demografi, befolkningsutveckling, hälsotal, utbildningsnivå, platsidentitet, stads- och landskapsbild, fastighetsvärden och framtidstro. Detta kan i sin tur leda till en ökad klyfta mellan samhällets ”vinnare och förlorare” och bli till en grogrund för social oro och konflikter. Inom korridorerna och särskilt inom städerna sker dock en utjämnande fördelning av offentliga resurser vilket minskar de polariserande tendenserna.

TEKNISK FÖRSÖRJNING (VISAS EJ I KARTAN)

Då befolkning och bebyggelse förtätas i utpekade korridorer finns det goda möjligheter att skapa rationella och storskaliga tekniska system för att tillgodose behoven av värme, vatten, el, fiber och övrig teknisk infrastruktur. I scenariot är det ett stort fokus på gemensamma (allmännyttiga) lösningar inom utvecklingskorridorerna medan det i områdena utanför är enskilda lösningar eller småskaliga gemensamma, men privata system, som är rådande.

MILJÖ, RISK OCH SÄKERHET (VISAS EJ I KARTAN)

Tydlig styrning på statlig och regional nivå, samt strängare lagstiftning och regelverk, leder till stoppområden för bebyggelse på grund av säkerhet, hälsa och miljö även inom korridorerna. Genom att koncentrera bebyggelse och kommunikationer längs gemensamma korridorer finns således en ökad risk för intressekonflikter. Detta kan leda till svårigheter att förtäta i önskad omfattning och läge. En tydlig satsning på gemensamma, storskaliga tekniska försörjningssystem skapar också en strukturell sårbarhet vid driftstörningar och sabotage, men samtidigt god tillgänglighet till felsökning och avhjälpande. Effekterna av klimatförändringarna kan i detta scenario drabba många då de tätast befolkade områdena i regionen ligger i riskzonen för översvämningar och extrema väder i och med sin vattenkontakt, täthet och beroende av storskaliga system som också är sårbara. Statliga och kommunala satsningar görs dock för att minska klimatförändringarnas påverkan.

NORMER OCH GLOBALA TRENDER

Nedan redogörs för kring vilka normförändringar som har skett i scenariot samt om utvecklingen som beskrivs ligger i linje med, eller går mot de globala trender som tidigare i dokumentet identifierats.

Normförändringar

Dagens normer gäller till stor del fortsatt i detta scenario. Staden värderas högt som en plats för hållbarhet och utveckling. Scenariot kräver dock till viss del att det individuella står tillbaka för det kollektiva eftersom det görs tydliga prioriteringar av resursfördelningar mellan olika platser.

GLOBALA TRENDER

Går mot nuvarande trend ←
Går i linje med nuvarande trend →
Kan tolkas både som i linje med och motstående till trend ↔

Globalisering →

I scenariot är regionen fortsatt aktiv på en global arena och prioriteringar av statliga medel till städer och utvalda stråk verkar för att stärka den globala positionen. Den regionala planeringsnivån är viktig och har fått en förstärkt styrande funktion. Handelsmönstren

har förändrats till att bli mindre beroende av den fysiska handelsplatsen. Med det offentligas stöttning av logistik, och transporter av varor längs med de utpekade stråken, är möjligheterna att konkurrera på en global marknad fortsatt goda för de aktörer som ligger längs med stråken eller inom Karlstadsregionen.

Urbanisering

Städerna med dess maktinstitutioner styr utvecklingen och att utveckla stadsregioners orter till attraktiva städer är en fortgående process. Effektivisering och tillväxt är vägledande för dessa delar av regionen och städerna växer genom förtätning. Närliggande orter har också länkats samman med innerstaden i och med en utökad och utvecklad kollektivtrafik. Hållbar utveckling definieras i första hand i termer av ekonomi och handlar bland annat om att främja entreprenörskap, företagande och innovation i tätare strukturer. Landsbygdernas roll i detta scenario är främst att tillgodose städerna med resurser i form av exempelvis energi och råvaror.

Digitalisering

Digitalisering i hela länet för att möjliggöra boende och arbete överallt är inte prioriterat i detta scenario. De flesta människor bor i staden, där de arbetar, eller inom kollektivtrafikstråken. Digitalisering i syfte att möjliggöra bättre kommunikation handlar snarare om att koppla samman Karlstad med andra storstadsregioner. Självkörande fordon är en del av stadsbilden och den teknikutveckling som sker med offentliga styrmedel och investeringar prioriteras till städerna.

Klimatförändringar

Detta scenario är det som av många idag definieras som ”hållbar stadsutveckling”. Scenariot bygger på kollektiva resor längs med stråken och en urban miljö där gång- och cykeltrafik dominerar. Självkörande bilar som delas av flera i staden innebär också att bilparken minskat. Alternativet bygger emellertid till stor del på att det fysiska mötet mellan människor i staden prioriteras, vilket kan leda till ökade resor mellan städer och tätorter. Effekterna av klimatförändringarna kan i det här scenariot drabba många. Detta eftersom de tätast befolkade områdena i regionen ligger i riskzonen för översvämningar och extrema väder – i och med närheten till vatten och beroendet av storskaliga system som också är sårbara. Statliga och kommunala satsningar görs dock för att minska klimatförändringarnas påverkan.

Cirkulär ekonomi

I detta scenario har kunskaper om återbruk och en medvetenhet om miljön en hög status. Acceptansen för en offentlig styrning mot en mer cirkulär ekonomi är också hög. I tätorterna syns detta bland annat i utbudet av second hand-butiker och delningscenter för exempelvis cyklar och verktyg till hemmet. En begränsning av parkeringsplatser i staden och alternativa gemensamma fordonspooler är också en tydlig trend i det här scenariot.

FÖR- OCH NACKDELAR

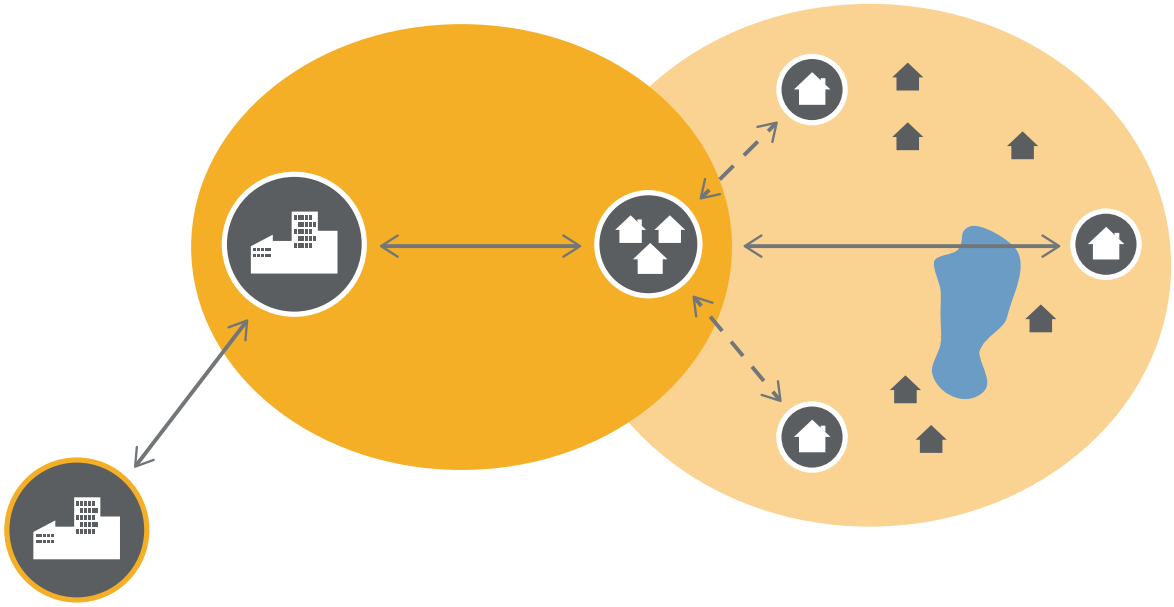
Under detta avsnitt sammanfattas scenariot i en lista över för- och nackdelar. Påståendena är generaliserade och bygger på gällande normer och antaganden under rapportens framtagande 2016-2019.

+

- Scenariot innebär goda möjligheter att få en bra samhällsekonomisk lönsamhet i investeringar som görs i korridorerna.
- Bra samordningsmöjligheter i och med strategisk styrning på statlig och regional nivå. Det finns en tydlig plan (strukturbild) för Värmlands utveckling som kan användas för att stärka bilden av Värmland utanför länet och utanför Sverige.
- En tydlig regional plan ger också tydlighet för allmänhet och privata aktörer när de ska etablera sig i regionen.
- Det finns goda möjligheter att minska transporter med bil i och med kollektiva lösningar och cykelförbindelser mellan och inom tätbebyggda områden och orter.
- Stora natur- och grönområden lämnas i stort sett orörda.

–

- Ett minskat självförsörjande innebär ökad risk för att Sverige och Värmland påverkas av omvärldens svängningar i exempelvis ekonomi, ökad social oro och ökade konflikter.
- Utvecklingen avstannar i orter/platser utanför korridorerna. Det kan innebära en ökad polarisering i relationerna mellan tätt–glest och hållbart–ohållbart.
- Få möjligheter att från lokalt håll i periferin påverka sin vardag och mindre tillbaka per skattekrona i form av likvärdig samhällsservice för boende utanför korridorerna. Därmed en stor risk för att demokratin urholkas i förlängningen.
- Ökad stordrift i de areella näringarna riskerar att ödelägga kvaliteter för närboende. Naturvärden och friluftsvärden raseras genom exempelvis rationellt skogsbruk och stora avverkningar.



ENTREPRENÖRIELLA VÄRMLAND

”Den rådande uppfattningen är att den enskilde själv ska forma sitt liv och exempelvis välja boplats efter intresse”

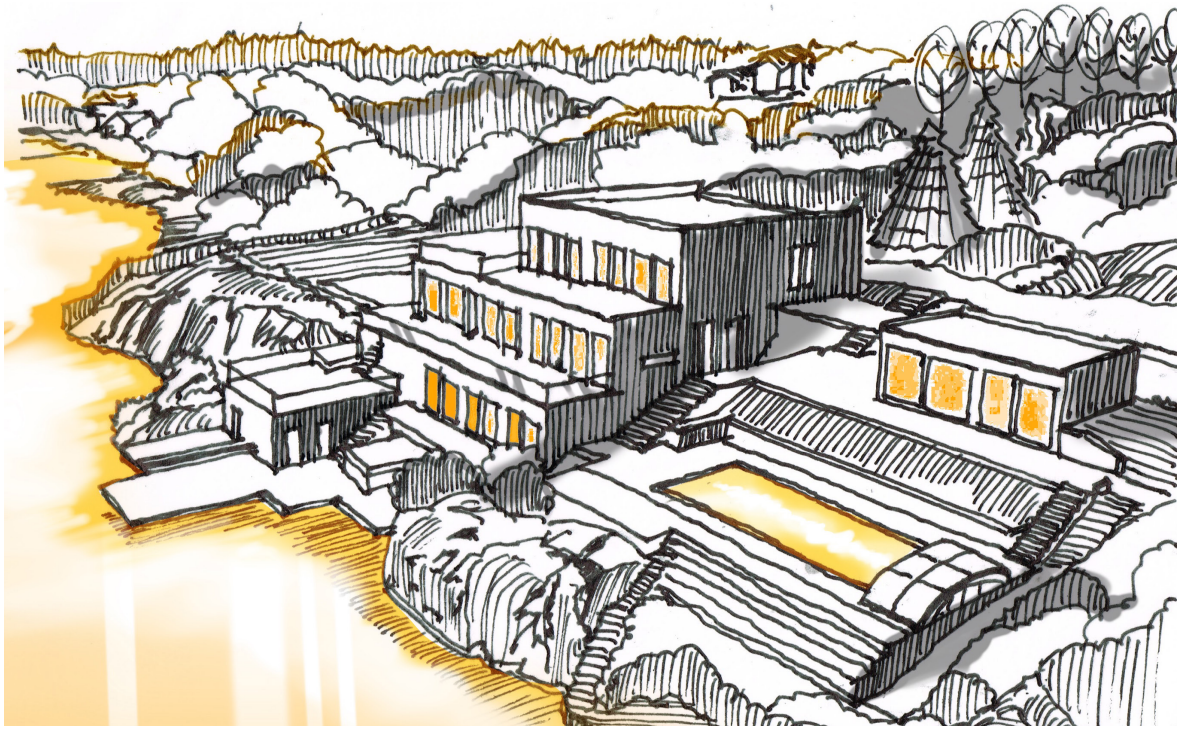


ILLUSTRATION: SBK VÄRMLAND AB

C

ENTREPRENÖRIELLA VÄRMLAND

Värmland 2060 är i detta scenario flerkärnigt. Det finns ett starkt lokalt engagemang och värnande om den lokala platsen. Utvecklingen är dock starkt beroende av privata initiativ vilket innebär att vissa samhällen ökar medan andra minskar. Det saknas tydlig styrning av offentliga medel och en regional strukturbild, istället blir planeringen reaktiv och följer marknadens efterfrågan.

POLITISKA BESLUT OCH OFFENTLIG STYRNING

Scenariot bygger på att stora delar av ansvaret för offentlig- och kommersiell service lämnats över till näringslivet och idéburen verksamhet. Politiken på regional och kommunal nivå syftar i hög grad till att tillhandahålla den lagstadgade basservicen samt underlätta för småföretag och tjänstesektor att driva verksamheter i hela länet. Offentliga aktörer är positiva till privata satsningar och följer efter med investeringar i exempelvis infrastruktur och service. Det saknas strategiska planer på regional- och kommunal nivå.

Fördelning av offentliga resurser utgår från näringslivets behov och den rådande utvecklingen. Omfattande lättnader har gjorts i lagstiftningen gällande strandskydd för att underlätta exploatering i attraktiva och sjönära lägen runt om i landet. Bevisbördan i strandskyddsprövningen är omvänd, det vill säga att platser måste ha utpekade naturvärden för att fredas från exploatering. För att klara av försörjning av vatten och avlopp till den spridda bebyggelsen har även lagen om allmänna vattentjänster lättats upp. Detta för att minska det offentliga ansvaret och i högre utsträckning möjliggöra för privata initiativ, ägande och underhåll av vatten- och avloppsanläggningar.

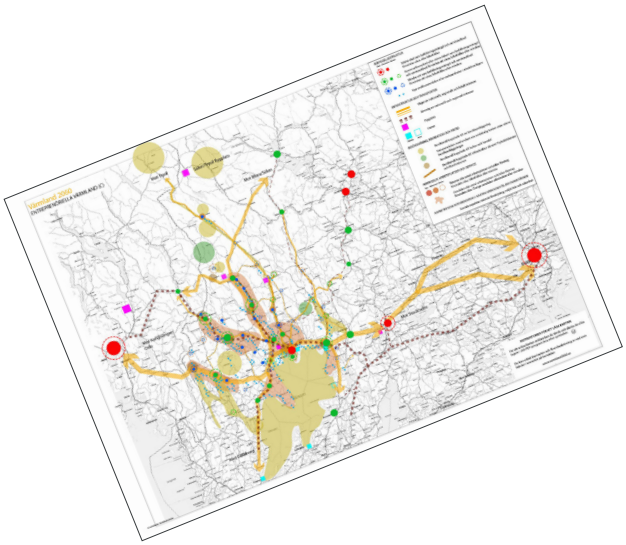
BESKRIVNING AV PLANERINGSASPEKTER

Nedan utmålas en bild av Värmland 2060 inom scenariot. Olika planeringsaspekter beskrivs vilka även redovisas i tillhörande karta och på hemsidan www.varmland2060.se.

BEBYGGELSESTRUKTUR

I scenariot är bebyggelseutvecklingen framförallt exploatörs- och marknadsdriven. Lättnader i strandskyddet innebär att det byggs fler bostäder och verksamheter i attraktiva lägen invid sjöar och vattendrag. Utvecklingen är däremot inte direkt kopplat till staden utan till regionen och platsens unika förutsättningar – vilket innebär att Karlstad som stad får en något minskad betydelse för Värmlands utveckling.

Titta på kartan som hör till scenariot, antingen på webben eller i bifogad pdf!



Den spridda bebyggelsen möjliggörs av lättnader i flera lagar och förenklade regelverk som har med planering, byggande och miljö att göra. De skillnader som finns i länet idag förstärks dock i detta scenario. I västra och sydvästra Värmland samt Fryksdalen finns en tradition av företagande och entreprenörskap och ett mer småskaligt fastighetsägande som driver utveckling. Medan det i de östra delarna av Värmland är mindre troligt att det sker en kraftig utbyggnad trots lättnader i regelverk. Bebyggelseutvecklingen är följaktligen starkt plats- och marknadsdriven.

Befolkning och demografi

På platser där det finns förutsättningar för utveckling – det vill säga ett lokalt engagemang, ett blomstrande näringsliv eller goda platsspecifika förutsättningar som innebär goda boendekvaliteter – kommer befolkningen att öka. I de delar som saknar dessa förutsättningar kommer befolkningen att bli äldre och på sikt minska. Det är högst troligt att det kommer att variera var utvecklingen sker då verksamheter kommer och går.

INFRASTRUKTUR OCH TRANSPORTER

Infrastrukturen utvecklas i takt med efterfrågan och ofta med hjälp av samverkanslösningar. Den spridda bebyggelsen innebär en ökad andel privata investeringar samt förskotteringar för att klara av utbyggnad av vägar. Kollektivtrafiken styrs av efterfrågan och utgörs i övrigt av exempelvis bilpooler och andra privata samåkningstjänster.

BESÖKSNÄRING, REKREATION OCH FRITID

Besöksnäringen är småskalig och drivs privat med fokus på besökare från närområdet. Det vill säga ”hemester” i organiserad form. Det lättade strandskyddet innebär att regionens sjöar och vattendrag i allmänhet, och Vänerns öar och strandområden i synnerhet, kan utvecklas med ofta småskaliga besöksverksamheter och fritidsbostäder.

Naturmiljö

Lättnader i lagstiftning gällande naturvärden och strandskydd innebär att vissa värdefulla naturområden kan bli exploaterade. Den spridda bebyggelsestrukturen innebär att få orörda områden finns kvar, särskilt i bygder med högt bebyggelsetryck. Även i anslutning till städer och tätorter exploateras naturområden då de ofta hyser goda boendekvaliteter.

Kulturmiljö

Kulturmiljöer i områden med en positiv utvecklingen har utvecklats och i viss mån bevarats. Särskilt där de kan bli besöksmål eller omvandlas till spektakulära bostäder eller besöksanläggningar. Dock innebär lättnader i lagstiftning att värden kan förvanskas och därmed går förlorade i spåren av ändrade användningar. De kulturvärden som inte är belägna på platser som utvecklas kommersiellt kan komma att förfalla och rivas med tiden.

NÄRINGSLIV, ARBETSPLATSER OCH SERVICE

I Fryksdalen och västra Värmland som präglats av småskaligt företagande lever traditionen fortsatt vidare. Skogs- och jordbruk bedrivs också småskaligt i större delen av länet. I östra delen av regionen med en tradition av större företag knutna till råvaruindustrin (stål och skog) har mindre verksamheter med koppling till dessa i vissa fall växt fram. Platser där samverkan mellan lokala aktörer utvecklats för tillhandahållande av samhällstjänster är livskraftiga medan orter med svagare företagskultur minskar.

Handel och service

Service och handel tillhandahålls av privata aktörer och existerar på platser med starkt lokalt engagemang. Offentliga medel fördelas till de platser där utveckling sker för stunden. Servicenivån för invånare på orter med svagt lokalt engagemang och bristande samverkan är låg.

SOCIALA ASPEKTER (VISAS EJ I KARTAN)

Platskänslan och platsmedvetenheten är stark på platser och orter som växer. Platsens förutsättningar är viktig för dess utveckling och människor identifierar sig i hög grad med den plats där de bor och verkar. På de platser där det sker en utveckling kommer det fortsatt flytta in en yngre befolkning och dessa platser kommer troligen också att utvecklas och omformas i relation med invånarna. Invånare i områden som inte utvecklas eller växer hyser däremot en känsla av övergivenhet, att bli lämnade åt sitt öde.

Då det offentliga inte gör något aktivt för att jämna ut skillnader förstärks den socioekonomiska polariseringen i samhället vilket bland annat leder till en ökad ojämlikhet i folkhälsa mellan platser.

TEKNISK FÖRSÖRJNING (VISAS EJ I KARTAN)

Spridningen av bebyggelsen innebär att det är tekniskt svårt samt dyrt att skapa storskaliga tekniska försörjningssystem och att det istället krävs flera mindre anläggningar. Huvudmannaskapet över dessa kommer i scenariot att vara enskilt, särskilt i de mer glesbefolkade delarna av regionen. I städerna bibehålls och utvecklas de befintliga nätet men offentlig-privat samverkan är vanligare även inom detta område. Fiberutbyggnaden är väsentlig för att skapa möjligheter att bo och verka spritt över landet och länet och kommer att ske både storskaligt och finmaskigt, främst styrt av efterfrågan och investeringsvilja i lokalsamhället. I områden där det inte finns finansierings- och vinstmöjligheter är intresset av att underhålla de tekniska lösningarna lågt. Kapitalstarka privatpersoner tar ett större ansvar för att, troligen i samverkansgrupper, säkerställa robusta system..

MILJÖ, RISK OCH SÄKERHET (VISAS EJ I KARTAN)

Inom scenariot ses ökade kostnader och risktagande för privatpersoner i och med att bebyggelse tillåts i områden som idag inte bebyggs med hänsyn till bland annat miljöpåverkan och risker. Styrande för var det byggs är snarare försäkringsbolagens vilja att försäkra exempelvis översvämningskänsliga områden och inte kommunala beslut om detaljplaner eller bygglov. Det offentliga tar överlag mindre ansvar för att säkerställa lämpligheten i markanvändningen samt samhällsfunktioner så som el, värme, vatten- och avlopp med mera. I scenariot finns en viss robusthet mot klimatförändringarna genom att befolkningen är relativt utspridd i regionen. Dock kan klimatförändringarna komma att spela roll i konkurrensen mellan platser då de kan bidra till att det inte blir lika attraktivt att bo i hela regionen.

NORMER OCH GLOBALA TRENDER

Nedan redogörs för kring vilka normförändringar som har skett i scenariot samt om utvecklingen som beskrivs ligger i linje med, eller går mot de globala trender som tidigare i dokumentet identifierats.

Normförändringar

En normförändring har skett där individ och självförverkligande står i centrum. Den rådande uppfattningen är att den enskilde själv ska forma sitt liv och exempelvis välja boplats efter intresse. Den som har kunskap och resurser att göra väl medvetna val har hög social status och rätt till sin framgång. Uppfattningen att “starkast överlever” gäller både människor och platser. Den urbana normen har minskat i styrka och kvalitéer som kopplas samman med livet på landsbygden genom exempelvis natur och friluftsliv har hög status.

GLOBALA TRENDER

Går mot nuvarande trend ←
Går i linje med nuvarande trend →
Kan tolkas både som i linje med och motstående till trend ↔

Globalisering ←

I scenariot är den globala marknaden något svagare jämfört med dagens läge. Staden har inte samma roll som tillväxtmotor i en global konkurrens. Troligen finns en större konkurrens mellan enskilda platser inom närmiljön än mellan de större urbana områdena. Den plats som kan erbjuda den attraktivitet som efterfrågas överlever, men attraktivitet har inte självklart med urbana värden att göra. Inom scenariot kan en ökad segregation ses med ökade klyftor mellan både mellan människor och platser då ingen jämlik fördelning av resurser säkerställs av samhället.

Urbanisering ←

Inom scenariot är inte bara storstadsområdena livskraftiga, utan de rurala områden som kan erbjuda en attraktiv livsmiljö och ett dynamiskt näringsliv frodas. Platsens attraktivitet påverkar vilka platser investeringar sker på. Det offentliga följer dessa trender och förutsättningarna att leva på en plats är därmed osäkra då intressena och värderingen av vad som är attraktivt kan skifta.

Digitalisering

Inom scenariot har digitaliseringen fortsatt och möjligheterna att arbeta och mötas i digitala rum har ökat. Detta bidrar till möjligheten att bo mer glest och ändå jobba med högkvalificerade jobb. En tjänstekonsumtion på distans kan ses där exempelvis digitala läkarbesök är en självklarhet. Nya sätt att konsumera kan handla om att beställa varor på nätet och få hemleverans med drönare.

Datanätet (fysiska eller trådlösa genom master) som säkrar tillgången till digitaliseringens fördelar har byggts ut till de attraktiva platser där människor valt att bosätta sig. Det finns alltså ingen statlig eller kommunal fördelning av den digitala utvecklingen, intresset och betalningsviljan från konsumenterna (invånarna) kommer att styra var de digitala lösningarna byggs ut.

Klimatförändringar

Det finns en viss robusthet mot klimatförändringarna genom att befolkningen är utspridd i regionen. Detta då exempelvis översvämningar eller skred antagligen inte drabbar lika många samtidigt. Dock kan klimatförändringarna komma att spela roll i konkurrensen mellan platser då ett förändrat klimat kan bidra till att det inte blir lika attraktivt att bo i hela regionen. Mildare vintrar kan minska snötillgången i de orter som idag bedriver besöksnäring inom vintersport. Detta kan göra att platserna inte lockar lika mycket, om näringsutövaren inte går före i teknik- och tjänsteutveckling inom dessa näringar. För andra orter kan exempelvis vattenkontakt gå från att vara enbart positivt till att även innebära mer påtagliga risker. Åtgärder för att minska klimatförändringarnas effekter och konsekvenser kommer styras av var intresse finns att utveckla och säkra gjorda investeringar.

Påverkan på klimatförändringarna kan i detta scenario anses vara beroende av hur fordonsindustrin utvecklas. Scenariot kommer innebära att ägandet av det egna fordonet fortsätter att ha en hög status där möjligheten att bo där det är som mest attraktivt och besöka de mest populära turistmålen bygger på individuell transport.

Cirkulär ekonomi

Inom scenariot har en mer cirkulär ekonomi utvecklats, men framförallt i de fall där det finns någon i kedjan vinner ekonomiskt på det. Utvecklingen går mot en ökad konsumtion av upplevelser och tjänster istället för materiell konsumtion. Lokal innovation och samverkan kommer att skapa mer lokala ekonomier och tjänsteutbyte på platser där utveckling och framåtanda finns. Att kunna göra medvetna val i konsumtion och boende kommer ha hög status, men det finns en risk att den som inte har möjlighet att göra “rätt” val blir exkluderad från den cirkulära ekonomin.

FÖR- OCH NACKDELAR

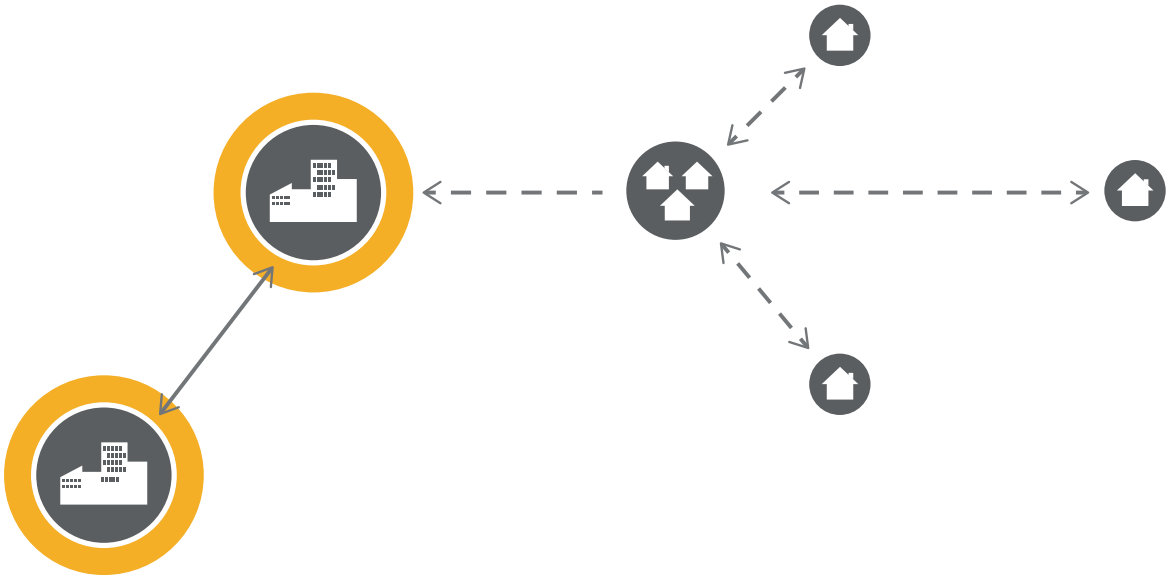
Under detta avsnitt sammanfattas scenariot i en lista över för- och nackdelar. Påståendena är generaliserade och bygger på gällande normer och antaganden under rapportens framtagande 2016-2019.

+

- Stora möjligheter till utveckling där drivkraft, idéer och kapital finns.
- Tillväxt sker över stora delar av landet och Värmland i och med lättnader i regelverket. Drivkraft för utveckling är företag, entreprenörer och lokala eldsjälar.
- Den ekonomiska hållbarheten kan för regionen som helhet vara god, med en minskad andel offentligt ansvar för finansiering och drift. Eventuellt minskat skatteuttag inom vissa kommuner med positiv utveckling. Det finns dock stora regionala skillnader.
- En ökad andel lokal bestämmanderätt över satsningar och utveckling.

−

- De platser som inte utvecklas kommer att stå i stark kontrast till de som blomstrar vilket ger stora klyftor och olikheter mellan kommuner och platser.
- Risker finns för natur- friluftslivs- och kulturvärden som får stå tillbaka för boende och verksamheter.
- Mycket kollektivt ansvar lämnas till över till företag, privatpersoner och organisationer vilket innebär att det gynnar dem och de platser med en positiv utvecklingskurva.
- Detta medför ökade skillnader mellan platser och individer vilket troligen kommer leda till ökade motsättningar.
- Scenariot innebär ett ökat transportarbete genom de glesa strukturer som finns, i kombination med avsaknaden av långsiktig regional och kommunal planering av infrastruktur. Detta ger återverkningar i regionens klimatpåverkan och hållbarhetsarbete.
- Möjligheterna att konkurrera på en globalmarknad med ett lokalt perspektiv kan försvåras.



GLOBALA KARLSTAD

”Planeringen syftar till att stärka staden där den kraftigaste tillväxten finns”

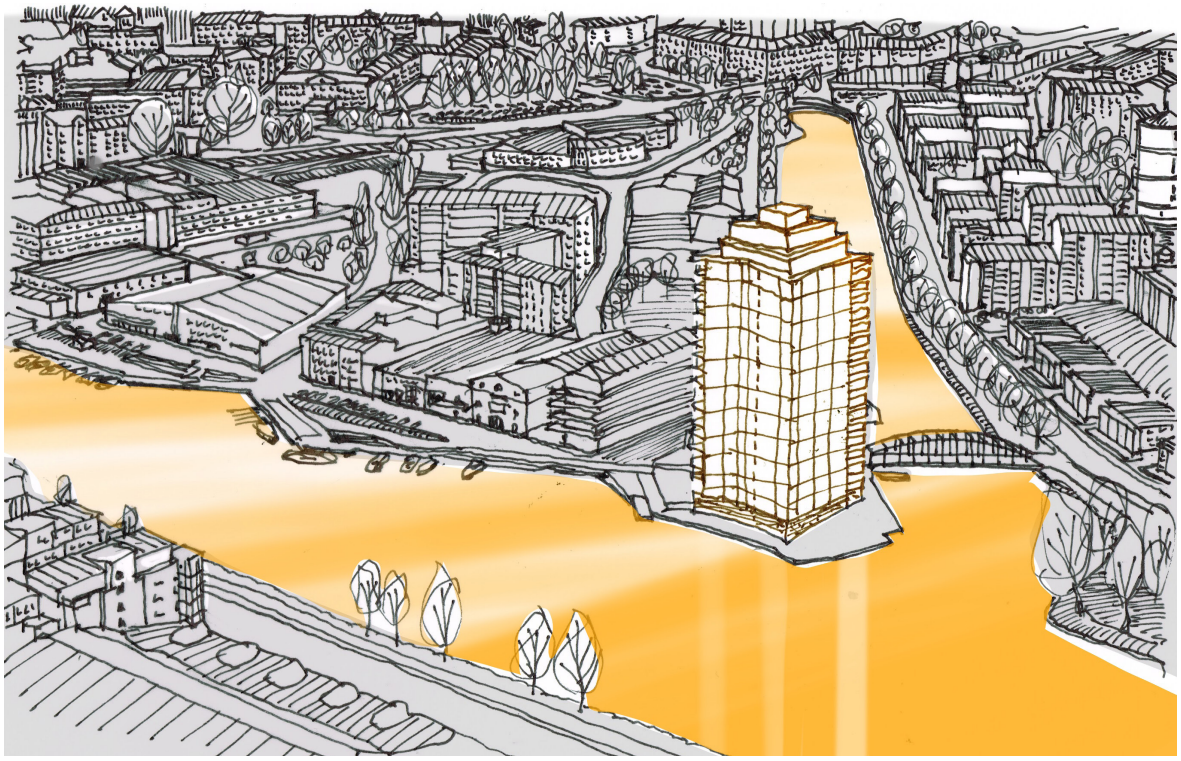


ILLUSTRATION: SBK VÄRMLAND AB

D

GLOBALA KARLSTAD

Värmland 2060 är i detta scenario fåkärnigt. Planeringen syftar till att stärka staden där den kraftigaste tillväxten finns. Större städer med tillhörande arbetsmarknadsregion och starka kopplingar till omvärlden har en fördel i den nationella och internationella konkurrensen. Karlstad är motor i regionen och den enda orten som har möjlighet att hävda sig på den globala marknaden. I övriga Värmland är förutsättningarna för att upprätthålla en god servicenivå svåra.

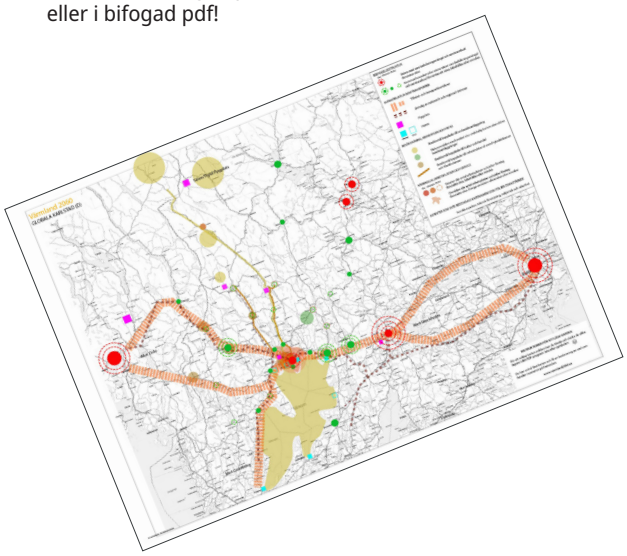
POLITISKA BESLUT OCH OFFENTLIG STYRNING

Scenariot bygger på att stora delar av ansvaret för offentlig- och kommersiell service lämnats över till näringslivet och idéburen verksamhet. Politiken följer marknadens villkor, vilket innebär rationalisering och centralisering av verksamheter till staden där tillväxt sker. Det är viktigt att kunna hävda sig på den internationella marknaden och fokus ligger på den globala arenan både för politiken och för näringslivet.

Lagstiftning och regelverk har ändrats så att det är möjligt att bygga tätare i städer för att underlätta en fortsatt urbanisering. Detta genom lättnader kring exempelvis bullerriktvärden, luftkvalitet, risker, förorenad mark, strandskydd samt tätortsnära naturvärden.

En kraftigt ökad mellankommunal samverkan samt kommunsammanslagningar sker för att klara av samhällsservicen med ett vikande skatteunderlag.

Titta på kartan som hör till scenariot, antingen på webben eller i bifogad pdf!



BESKRIVNING AV PLANERINGSASPEKTER

Nedan utmålas en bild av Värmland 2060 inom scenariot. Olika planeringsaspekter beskrivs vilka även redovisas i tillhörande karta och på hemsidan www.varmland2060.se.

BEBYGGELSESTRUKTUR

I scenariot är bebyggelseutvecklingen koncentrerad till några få större orter som fortsätter att växa. I Värmland ligger fokus på Karlstad som driver regionens utveckling., Arvika och Kristinehamn som också ligger i tillväxtkorridorer ses därtill som viktiga orter. Ett uppluckrat regelverk förenklar för förtätning i städerna. Utanför dessa städer och större tätorter är tillväxten obefintlig och det pågår en avfolkning. En successiv nedmontering av service och arbetsplatser leder till ett minskat befolkningsunderlag och blir till en nedåtgående spiral. Platsens kvaliteter har en liten betydelse för bebyggelseutvecklingen, det är av större betydelse att det finns en koncentration av människor och ett utbud av tjänster och boendealternativen kommer mer att handla om småhus och flerbostadshus i urbana och semiurbana miljöer.

Befolkning och demografi

Städerna växer och det sker en kontinuerlig inflyttning och befolkningsökning eftersom en större andel kvinnor i fertil ålder är bosatta i städerna jämfört med på landsbygderna. Platser utanför städer och större tätorter består till stor del av en åldrande befolkning och minskar, främst till följd av ett ökat födelseunderskott.

INFRASTRUKTUR OCH TRANSPORTER

En ökad täthet i några få städer längs med infrastrukturstråk skapar goda möjligheter för kollektivtrafik och transporter i och mellan städerna. Tätheten i städerna försvårar dock för privat bilägande vilket innebär ett ökat användande av mindre transportmedel som exempelvis elcyklar och elmopeder. I de fall det finns behov av bil kommer dessa i högre utsträckning att delas. Investeringar i infrastruktur utanför städerna syftar till att säkerställa kopplingarna mellan städerna och tätorterna för att utöka arbetsmarknadsregionen omkring Karlstad och främja utbytet mellan storstäderna. Det behöver finnas god tillgång till internationella flygplatser och investeringar görs för att stärka kopplingarna till dessa.

BESÖKSNÄRING, REKREATION OCH FRITID

Besöksnäringen är i första hand kopplad till det utbud som finns i städerna. Det finns vissa större anläggningar utanför städerna som erbjuder unika upplevelser och möjlighet till aktiviteter. Exempelvis skidområden och i viss mån skogsturism med anläggningar för avkoppling och rekreation. Tillgängligheten till dessa områden är väsentlig för potentiell utveckling. .

Naturmiljö

I städer och större tätorter med stark tillväxt finns en konflikt mellan att bevara natur och samtidigt verka för en förtätning. När lagstiftningen mildras kommer troligen tätortsnära natur att få stå tillbaka för exploatering om inte grönskan kan kopplas till ekonomiska värden som exempelvis ökade fastighetspriser för bostäder i anslutning till grönområden. Utanför tillväxtområden lämnas stora naturområden fria från exploatering. En ökad stordrift av skog och jordbruk kan leda till en utarmning av naturvärden som en konsekvens av minskat skydd och ökade krav på avkastning.

Kulturmiljö

Kulturmiljöer inom städerna utvecklas om det finns kommersiella möjligheter, dock kan en uppluckrad lagstiftning innebära att dessa förvanskas. Utanför tillväxtområdena kommer kulturmiljöerna troligtvis att förfalla och i förlängningen rivas..

NÄRINGSLIV, ARBETSPLATSER OCH SERVICE

Näringslivet har en stark global prägel med fokus på en utveckling av tjänster. Globaliseringen fortskrider och merparten av jobben finns i städerna med möjlighet till utbyte av information och idéer mellan människor. Karlstadsregionen konkurrerar tydligt med andra städer om arbetskraft och företag. Ett fåtal större arbetsplatser finns lokaliserade utanför Karlstadsregionen där verksamheten har en stark koppling till den platsbaserade råvaran. Automatiseringen innebär dock att många av dessa verksamheter i hög utsträckning sköts på distans.

Handel och service

I Karlstadsregionen och de större städerna har tillgängligheten till service utvecklas. Särskilt mötesplatser kopplade till mat, kultur och upplevelser. Utbudet på mindre orter och landsbygder har minskat och på vissa platser helt försvunnit. I övrigt präglas scenariot av ett import- och exportberoende näringsliv och samhälle där varor produceras på de platser där det finns bäst ekonomiska förutsättningar.

SOCIALA ASPEKTER (VISAS EJ I KARTAN)

I det här scenariot är sociala och kulturella upplevelser primärt i relation till platskänslan. Staden fungerar som ett konkurrensmedel på den globala marknaden och stadsutvecklingen fokuserar på att attrahera människor med ett starkt socialt, kulturellt och ekonomiskt kapital genom en medveten platsutveckling. Det innebär prioritering av utbyggnadsstrategier för städernas centrala delar och minskande resurser för andra delar av städerna och landsbygderna. Detta ger vissa exklusiva stadsdelar vars globala invånare aktivt valt sitt boende utifrån dess specifika kvaliteter. Medan övriga delar i staden och på landsbygderna, där mindre

kapitalstarka invånare bor, lämnas åt sitt öde. Scenariot förstärker således den socio-ekonomiska polariseringen i samhället och en ojämlikhet vad gäller exempelvis hälsa kommer att råda både inom staden och mellan städer och landsbygder.

TEKNISK FÖRSÖRJNING (VISAS EJ I KARTAN)

Den tekniska försörjningen är storskalig och rationell samt prioriteras till städer och större tätorter. Omlandet ses primärt som en resurskälla genom exempelvis vatten- och vindkraft. De storskaliga systemen kring inom städerna kan i viss mån vara robusta då det finns ett stort intresse av dess funktionalitet. Konsekvenserna av långvariga driftstörningar kan dock få stora konsekvenser.

MILJÖ, RISK OCH SÄKERHET (VISAS EJ I KARTAN)

I städer har lagstiftning kring miljö, hälsa och säkerhet lättats vilket kommer att leda till att människor kommer att bo på platser som idag inte är möjliga. Särskilt människor med svag ekonomi och få valmöjligheter kan tänkas drabbas extra hårt och tvingas bo längs med exempelvis hårt trafikerade trafikleder. Försäkringsbolagens vilja att försäkra vissa bostäder eller fastigheter blir styrande för vilka områden som bebyggs och inte. En utmaning i scenariot är klimatförändringarna som skapar exempelvis ökad risk för översvämning kring Vänern och Klarälven, vilket påverkar Karlstad. Miljöproblem löses inom scenariot med ekologisk modernisering, det vill säga genom teknologiska och administrativa innovationer som drivs av behov och efterfrågan

NORMER OCH GLOBALA TRENDER

Nedan redogörs för kring vilka normförändringar som har skett i scenariot samt om utvecklingen som beskrivs ligger ilinje med, eller går mot de globala trender som tidigare i dokumentet identifierats.

Normförändringar

I scenariot har en den urbana normen förstärkts och skillnaderna gällande om människor lever inom eller utanför de urbana områdena har blivit allt större. Mötet mellan människor värderas högt och närhet är synonymt med täthet. Konsumtionen av upplevelser inom staden har tilltagit och sätter också normen för uppfattningar om vad som är en meningsfull fritid. Tillväxt ses också som en garant för en intellektuell, kulturell och materiell utveckling på såväl individuell- som samhällelig nivå.

GLOBALA TRENDER

Går mot nuvarande trend ←
Går i linje med nuvarande trend →
Kan tolkas både som i linje med och motstående till trend ↔

Globalisering →

Globaliseringen är tydligt märkbar och Karlstad som urban kärna värderas högt medan andra delar av Värmland blivit allt mindre betydelsefulla. (Karlstads) regionen konkurrerar tydligt med andra städer om människor – i form av boende, arbetskraft, företag och turister. Kopplingar till Stockholm, Oslo och Göteborg är också centrala för att kunna konkurrera med andra regioner. Globaliseringen har därmed medfört en ökad rumslig konkurrens där regioner jämförs och spelas ut mot varandra.

Urbanisering →

Urbaniseringen är ytterlighet och områden utanför Karlstad och noderna är endast är relevanta när det kommer till att leverera det som inte kan produceras inom staden. Matproduktion är sannolikt en av scenariots ödesfrågor då en avsaknad av fungerande landsbygder innebär att nya innovativa sätt att ta fram råvaror behöver utvecklas.

Digitalisering →

Digitaliseringen är framför allt viktig för att Karlstad ska kunna konkurrera på den globala marknaden. Den viktigaste funktionen för digitala lösningar är kommunikation med andra storstäder och symboliken i en högteknologisk och innovativ stad. Satsningar på en högteknologisk tjänstesektor dominerar och basnäringarnas status och betydelse har minskat, och

minskar, i och med teknikutveckling, digitalisering, automatisering och en hårdnande konkurrens från andra delar av världen med tillgång till billig arbetskraft.

Klimatförändringar

Scenariot innebär stora utmaningar i en framtid där klimatförändringar leder till att vattennivåerna kring Vänern och Klarälven påverkar Karlstad. Miljöproblem hanteras medels ekologisk modernisering, det vill säga genom teknologiska och administrativa innovationer som drivs av behov och efterfrågan. Att begränsa individers konsumtion eller den samhälleliga tillväxten anses av den orsaken heller inte vara nödvändigt. Förutsättningar för mindre klimatpåverkan från transport- och uppvärmning kan vara en del av scenariot, men dess robusthet i förhållande till vissa olyckor, naturkatastrofer och driftsavbrott är lägre. En ökad koncentration av människor innebär också att konsekvenserna kan drabba fler.

Cirkulär ekonomi

I det här scenariot är det ökat fokus på konsumtion av upplevelser snarare än ting, vilket ligger i linje med en utveckling mot en cirkulär ekonomi. Framför allt handlar det om upplevelser i stadsrummet där det anses viktigt att dela upplevelsen med andra människor. Kravet på att upplevelser – i form av exempelvis restauranger, caféer, kultur och aktiviteter – ligger fysiskt nära den egna bostaden har också tilltagit.

FÖR- OCH NACKDELAR

Under detta avsnitt sammanfattas scenariot i en lista över för- och nackdelar. Påståendena är generaliserade och bygger på gällande normer och antaganden under rapportens framtagande 2016-2019.

+

- Scenariot kräver inte några betydande strukturomvandlande åtgärder med hänvisning till att det följer rådande urbana utveckling.
- Den täta strukturen längs tillväxtstråken innebär goda möjligheter att minska transportbehovet samt goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Tätheten innebär att det finns möjlighet till samhällsekonomisk lönsamhet i de investeringar som görs i infrastruktur.
- Få korridorer innebär ökade möjligheter att få till större investeringar.
- Ökad konkurrenskraft för Karlstadsregionen på den nationella och internationella arenan.och utveckling.

–

- De mindre orterna och platser som saknar utveckling avfolkas och minskar eller överges på sikt. Detta kan leda till sociala motsättningar och en ökad polarisering i samhället.
- Miljöproblem som följer av en tätare struktur med buller, förorenad luft och låg tillgång till dagsljusinsläpp i bostäder. Potentiella målkonflikter vad gäller grönområden och barns rätt till lekyta.
- Täthet och storskaliga tekniska försörjningssystem innebär en ökad sårbarhet vid olyckor, naturkatastrofer och långvariga driftstörningar.
- Risk för ett sårbart system med få stora anläggningar för tekniska system som vatten/avlopp och elförsörjning.
- Risk att regionen blir en ”sämre kopia” av andra regioner och städer med motsvarande eller något större befolkning.

FRAMSKRIVNING AV NUTIDEN

Framskrivningen för Värmland 2060 bygger på att länet utvecklas linjärt i enlighet med tidigare och nuvarande trender. Det vill säga att platser där det historiskt skett en befolkningsutveckling fortsätter att växa och det samma gäller platser där det fram till idag skett en avbefolkning eller stagnation. Antagandet gäller även näringsliv och arbetsplatser. En fortsatt centralisering av offentlig service sker, särskilt i kommuner där avbefolkning pågår.

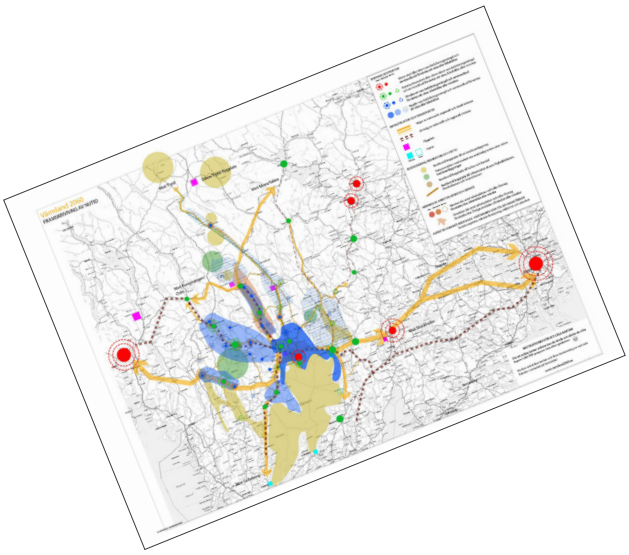
Läs om nuläget på sidan 21-24

POLITISKA BESLUT OCH OFFENTLIG STYRNING

Scenariot förutsätter att fördelning av medel och makt mellan stat, kommuner och regioner ser ut som 2019. Urbaniseringstrenden fortsätter och följs åt av offentliga investeringar. På regional nivå fortgår effektiviseringen av vården, vilket i vissa fall kan innebära ytterligare centralisering (färre och större enheter) runt om i länet. Fördelning av regionala medel styrs med hjälp av en regional utvecklingsstrategi som riktar exempelvis resurser för infrastruktur till de prioriterade stråken enligt länstransportplanen, det vill säga väg 61, 62 och 63. I övrigt förutsätts medel till infrastruktur fördelas på statlig nivå utifrån den samhällsekonomiska modell som finns idag, där stort fokus läggs på mängden trafik som påverkas av åtgärden.

Därtill antas dagens regelverk gällande miljö, hälsa och säkerhet samt strandskydd vara samma som idag, eller skarpare vilket har varit trenden de senaste årtiondena.

Titta på kartan som hör till scenariot, antingen på webben eller i bifogad pdf!



Läs om nuläget på sidan 31-44

BESKRIVNING AV PLANERINGSASPEKTER

Nedan utmålas en bild av Värmland 2060 inom scenariot. De nuvarande förutsättningar som scenariot helt bygger på redovisas tidigare i denna rapport, och sidhänvisningar görs löpande.

BEBYGGELSESTRUKTUR

Bebyggelsestrukturen är fortsatt finmaskig. Utveckling sker främst i befintliga städer, tätorter och till viss del landsbygder som finns längs länets kommunikationsstråk och järnvägsstationer. Det vill säga där det finns goda pendlingsmöjligheter till större arbetsmarknader. Skillnader i befolkningsutveckling i de olika kommunerna förutsätts öka. I orter med avfolkning innebär det rivningar av tomma byggnader då ingen inflyttning sker. Karlstad är fortfarande centralort i länet där kopplingen mellan kommunhuvudort och Karlstad är viktig. Gällande Karlstad i relation till omvärlden är kopplingarna till Stockholm och Oslo viktiga och Karlstad förblir sannolikt mindre än Örebro. Karlstad har svårigheter att utvecklas i strandnära lägen med hänsyn till klimatförändringar och strandskyddslagstiftning och behöver finna nya eller förändrade utvecklingsriktningar. Utanför Karlstad med omland sker annars en viss bebyggelseutveckling i attraktiva lägen. I övrigt är nyproduktion koncentrerad till Karlstad och i vissa fall övriga kommunhuvudorter. På landsbygderna och i de mindre orterna utanför Karlstadsregionen fortsätter omvandlingen av permanentboende till säsongsboende.

Befolkning och demografi

Befolkningen ökar som mest i Karlstadsregionen. Många yngre lämnar mindre orter och landsbygderna för studier och jobb. Dock förutsätts befolkningen på landsbygderna kring Karlstad, Vänern samt även Fryksdalen och bygderna kring Årjäng och Arvika att öka. Dessa områden har tidigare visat en trend av ökad eller bibehållen befolkningsmängd, sannolikt kopplat till platsspecifika kvaliteter, andan i bygden och närhet till kommunikationer och arbetsmarknad. I östra delarna av Värmland förutsätts orter och bygder stagnera och i vissa fall fortsatt minska. En möjlig förklaring till skillnader mellan öst och väst kan vara att öst saknar utbyggda järnvägsförbindelser. .

INFRASTRUKTUR OCH TRANSPORTER

Infrastruktursatsningar görs längst utpekade stråk i Regional transportplan för Värmlands län och Nationell transportplan för att säkerställa goda pendlingsmöjligheter inom länet och till angränsande arbetsmarknader. Utvecklingen av länets flygplatser står i relation till utvecklingen av fossilfritt flygbränsle men antas finnas kvar. Slussarna i Trollhättan förutsätts renoveras för att säkerställa en fortsatt sjötrafik för både turism och gods i Vänern. Kollektivtrafiken följer den nationella trenden för glesbefolkade län med färre och anropsstyrda linjer. En kombination av kollektiva och individuella transporter krävs fortsatt. .

BESÖKSNÄRING, REKREATION OCH FRITID

Bevakande av allemansrätten och strandskyddet garanterar en fortsatt tillgång till naturen och sjöarna. Vissa badplatser och leder kan komma att avvecklas eller förfalla då det inte finns skatteunderlag i kommuner med vikande befolkning. Digital turism förutsätts utvecklas i någon form samtidigt som hemester blivit allt vanligare. Detta kan leda till att vissa större besöksmål i länet fortsätter att utvecklas. Det pågående arbetet med att skapa en destination kring Vänern fortgår för att stärka dess attraktivitet. Dock är Vänerns attraktivitet både för boende, båtliv och som besöksmål beroende av att det inte sker en fortsatt igenväxning av stränder. Övriga stora besöksmål som fortsätter att utvecklas är bland andra Branäs och omgivande skidanläggningar, deras utveckling är emellertid avhängigt av klimatet. Ett varmare klimat innebär andra förutsättningar att bedriva skidanläggning. Befintliga besöksmål utvecklas och många är kopplade till platsspecifika värden, friluftsliv och natur vilket ligger i linje med Värmlands profil. Även stadsturismen förväntas fortgå och då främst till Karlstad, Sunne, Kristinehamn och Arvika som är besöksmål kopplade till ett utbud av kultur, handel och restaurang. Gränshandelsorterna finns kvar som besöksmål även om handeln kanske inte längre är det primära attraktionsvärdet.

Naturmiljö

Regelverket gällande skyddad natur är bestående eller skärpt för att bevara och säkerställa naturvärden. I vissa områden finns inneboende konflikter mellan utveckling och bevarande, exempelvis vid sjöar och vattendrag samt i de areella näringarna. Inom dessa områden finns höga naturvärden samtidigt som det finns intresse av att utveckla områdena för boende, besöksnäring eller jord- och skogsbruk. Här kommer troligen utveckling av bostäder och verksamheter att få stå tillbaka för höga naturvärden..

Kulturmiljö

Medel för att bevara och utveckla merparten av de kulturhistoriskt intressanta miljöerna är inte högt prioriterat vilket innebär att flera riskerar att försvinna. Särskilt riskerar de vardagliga värdena gå förlorade i områden där det sker avfolkning. Detta då det saknas både ekonomiska och personella förutsättningar att renovera på ”rätt sätt” eller underhålla miljöer och byggnader. De kulturvärden som är utpekade i form av exempelvis riksintressen underhålls och i vissa fall fortsätta att utvecklas till besöksmål.

NÄRINGSLIV, ARBETSPLATSER OCH SERVICE

Fortsatt automatisering ersätter till viss del okvalificerad arbetskraft, dock ökar behovet av kvalificerad arbetskraft. Fler jobb är platsoberoende med ökade möjligheter att arbeta hemifrån både hos privata

och offentliga arbetsgivare. Trenden att skogs- och jordbruket blir mer storskaligt och automatiserat fortsätter och markägarna utgörs till största del av de större skogsbolagen för att säkra råvara till bruken. Restriktioner för byggande på jordbruksmark möjliggör för ökad grad av självhushållning. Trenden som kan ses mellan åren 1986–2015 med fler småföretagare och en ökad geografisk spridning utanför tätorterna, i synnerhet i Fryksdalen och västra Värmland, fortsätter. I övrigt är näringslivets utveckling till stor del beroende av bygden eller tätortens befolkningsutveckling. I öster förutsätts strukturen kvarstå med få och större industrier. I vissa fall är näringslivet kopplat till större besöksmål som exempelvis Branäs, Skidtunneln och Selma Spa.

Handel och service

Offentlig service är mestadels centraliserad till ett antal större orter och kommunhuvudorten. Handeln fortsätter att flytta från fysiska affärer till näthandel. Detta innebär att många centrum behöver finna nya användningsområden. Närmare 2060 kan utbyggnaden av externhandeln ha avstannat och dessa köpcenter är under avveckling eller omvandling med hänsyn till en minskad konsumtion och ökad klimatmedvetenhet i samhället. Liksom för externhandeln bedöms också gränshandels utveckling att avta. Dock påverkas gränshandeln måhända inte lika mycket av rådande trender utan mer av olika nationella lagstiftningar och valutakurser.

SOCIALA ASPEKTER (VISAS EJ I KARTAN)

Nya platser för interaktion och möten utvecklas, framför allt i större orter och städer. På landsbygderna stärks identiteten på platser som stämmer överens med bilden av ”landsbygdsidyll” medan orter som inte anpassar sig till de urbana förväntningarna får svårare att känna självberättigande. I takt med att storstaden växer ökar segregationen inom staden och mellan stad/landsbygd, där en klyfta vad gäller bland annat hälsa, utbildning och inkomst mellan olika områden kan ses (Amcoff et al. 2015). Vissa mindre orter eller platser som motsvarar bilden av ”landsbygden” kan under sommarsäsongen leva upp av säsongsboende och under denna tid ha en ett utbud av mötesplatser och service.

TEKNISK FÖRSÖRJNING (VISAS EJ I KARTAN)

Fortsatt om- och utbyggnad av kommunala verksamhetsområden för vatten- och avlopp. Detta leder till färre enskilda nät. Men också en stor ekonomisk ansträngning för kommunerna på grund av behov av utbyggnad och renoveringar. I vissa fall där avfolkningen fortsätter kommer befintlig infrastruktur att monteras ned i samband med rivningar av outhyrda lägenheter och vakanta lokaler. Värmeförsörjning och el sker fortsatt via större värmeverk och elleverantörer. Utbyggnad av system för internetuppkoppling fortsätter för att säkerställa tillgång och hastighet.

MILJÖ, RISK OCH SÄKERHET (VISAS EJ I KARTAN)

Framskrivningen innebär i stora drag att dagens fysiska strukturer finns kvar och förstärks och då även i lägen som riskerar att översvämmas. Den rådande lagstiftningen innebär att delar av bebyggda områden som ligger i översvämningskänsliga områden ej kommer att kunna utvecklas eller omvandlas om inte större åtgärder görs för att minimera riskerna. Översvämningsrisker från Vänern regleras av gällande vattendom från 1937. Vilket innebär både restriktioner för tätorter och fortsatt igenväxning av strandkanten på grund av avsaknad av fluktrationen. Igenväxning av Vänern påverkar sjöns attraktivitet för rekreation, boendemiljö och som besöksmål. Anpassningen till ett förändrat klimat sker allt eftersom olyckor och händelser inträffar samt i nya byggnadsprojekt. Utmaningar kopplat till luftkvalitet, buller och förorenad mark hanteras inom urbana områden som omvandlas eller förtätas.

Läs om nuläget på sidan 11-20

NORMER OCH GLOBALA TRENDER

Nedan redogörs för kring vilka normförändringar som har skett i scenariot samt om utvecklingen som beskrivs ligger i linje med, eller går mot de globala trender som tidigare i dokumentet identifierats.

Normförändringar

I framskrivningen förutsätts rådande normer att fortsätta gälla. Den urbana livsstilen uppfattas som fortsatt eftersträvansvärd, men vad den innefattar kan vara något annat. Exempelvis kan den ökade klimatmedvetenheten, cirkulär ekonomi och andra former av konsumtion ses som statusmarkörer. Kanske går vi mot att högst värdera konsumtion av upplevelser istället för materiella ting, där tiden att ta del av upplevelseindustrin blir statushöjande.

GLOBALA TRENDER

Går mot nuvarande trend ←
Går i linje med nuvarande trend →
Kan tolkas både som i linje med och motstående till trend ↔

Globalisering →

I en framskrivning av nuvarande förutsättningar är den globala arenan fortsatt stark. Sverige och Värmland är en del av en global marknad där svängningar i världsekonomin och konflikter i omvärlden påverkar förutsättningarna att leva i regionen.

Urbanisering →

I framskrivningen av nuvarande förutsättningar kan urbana områden ses växa i storlek och betydelse. Framförallt består befolkningsökningen i storstadsregionerna av ett positivt födslotal och invandring.

Digitalisering →

Den tekniska utvecklingen fortsätter och kommer med all sannolikhet att få omvälvande konsekvenser för samhällens och individers sammankoppling, effektivitet, produktivitet, tillväxt och sysselsättning.

Den tekniska innovationen leder till att stadsmiljön blir mer automatiserad och möjligheterna till digitala möten förbättras.

Klimatförändringar →

Inom framskrivningen kan konsekvenserna av klimatförändringarna komma att drabba många då de flesta människor bor i närheten av vatten. Inslag av klimatanpassningsåtgärder inom den fysiska planeringen är standard. Planeringen inriktas mot det som idag anses som hållbart i form av en miljömedveten urban livsstil. Ur resesynpunkt är klimatpåverkan begränsad då scenariot framför allt förstärker strukturen av att kollektiva resor sker längst med stråken och en urban miljö där gång- och cykeltrafik dominerar. Självkörande bilar som delas i staden innebär att bilparken minskar men markanspråk för körbara gator kvarstår.

Cirkulär ekonomi →

En utveckling mot en cirkulär ekonomi är en del av scenariot. Kunskap om återbruk och miljömedvetenhet har också en hög status. I tätorterna syns detta i och med utbudet av second hand-butiker och delningscenter för exempelvis cyklar och verktyg/maskiner till hemmet. Det har skett en begränsning av parkeringsplatser i staden med olika former av gemensamma fordonspooler som ersättare.

FÖR- OCH NACKDELAR

Under detta avsnitt sammanfattas scenariot i en lista över för- och nackdelar. Påståendena är generaliserade och bygger på gällande normer och antaganden under rapportens framtagande 2016-2019.

+

- Följer urbaniseringen som pågår och kräver inte några betydande strukturomvandlande åtgärder.
- Den täta strukturen innebär goda möjligheter att minska transportbehovet samt goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Tätheten innebär att det finns möjlighet att samhällsekonomisk lönsamhet i de investeringar som görs i infrastruktur.
- Få korridorer som behöver satsas på gällande investeringar, vilket innebär lätthet att få till större investeringar.
- Ökad konkurrenskraft på en nationell och internationell scen.

−

- Det saknas en tydlig regional styrning (strukturbild) som sätter riktlinjerna för länets utveckling, vilket kan leda till fortsatt konkurrens mellan kommuner inom länet och sämre möjlighet att samverka
- Fortsatt fördelas medel till de områden där det pågår en utveckling, vilket förstärker den positiva spiralen och gör negativa trender svåra att bryta. Övriga värden utöver befolkningstillväxt värderas lågt i en samhällsekonomisk kalkyl.
- Platser som har det tufft kommer fortsatt att ha det svårt om inte åtgärder görs. Människor kan komma att känna sig övergivna vilket kan leda till ökade klyftor och segregation.
- Ökad centralisering leder till nedläggning av service på mindre orter, vilket kan innebära fortsatt avfolkning på vissa platser eller långa transportvägar för att nå service. Kvalitén på service kommer troligen att skifta mellan platser.
- Fortsatt skärpningar kring miljö, hälsa och säkerhet kan leda till att delar av Karlstad och andra platser, där trycket på bebyggelse är stort, inte kan utvecklas. Det innebär i så fall en minskad attraktivitet och satsningar på andra platser.
- De sociala konsekvenserna kan, i en utveckling enligt scenariot, bli allvarliga med ökade klyftor mellan platser och människor. Utanförskap och misstro leder till demokratiska utmaningar.

FOTO: ULRIKA ANDERSSON

Scenariobilderna kan användas som ett verktyg för att analysera och konsekvensbedöma beslut. Hur ser exempelvis förutsättningarna för ett snabbtåg mellan Oslo och Stockholm ut i Värmland 2060?

9.CASE OSLO-STOCKHOLM 2:55

De fyra scenarierna för Värmland 2060 är tänkta att användas som ett verktyg för diskussion och som en övning i att vidga bilden av hur framtidens Värmland kan komma att se ut. I det här kapitlet testas verktyget genom att tillämpa de fyra scenarierna på ett case. Syftet med detta är att visa hur scenarierna kan användas för att kvalitativt konsekvensbedöma en faktisk fysisk åtgärd, där åtgärdens utfall kan analyseras utifrån den kontext som respektive scenario ger. I kapitlet tas inte ställning i frågan som diskuteras, utan syftet med caset är att visa hur scenarioarbetet kan tillämpas.

BESKRIVNING AV CASET: SNABBFÖRBINDELSE STOCKHOLM-OSLO

Det case som har valts för att illustrera hur scenarierna kan användas är projektet Oslo-Stockholm 2.55. Projektet innebär att järnvägen mellan Oslo och Stockholm förbättras och en ny genare dragning byggs genom Värmland, Örebroregionen och Mälardalen så att resandet mellan huvudstäderna kan kortas ner till en restid under tre timmar. Restidsmålet mellan Oslo och Stockholm är två timmar och 55 minuter, vilket har gett namnet på projektet.

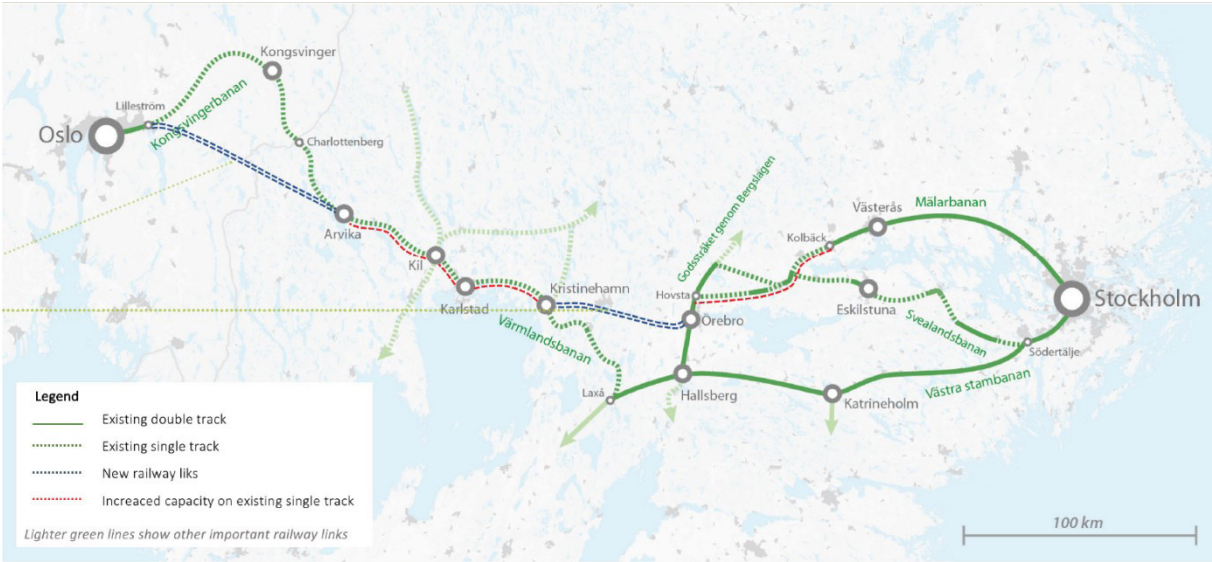
Ett samverkansbolag har skapats av de tre regioner och största städer som järnvägen är tänkt att passera mellan de båda huvudstäderna. Dessa är Region Värmland, Karlstads kommun, Region Västmanland, Västerås kommun, Region Örebro län och Örebro kommun. Ett aktivt arbete pågår för att skapa förutsättningarna för att infrastruktursatsningen ska bli verklighet. Stort intresse finns från näringslivet att bidra till att järnvägen kommer till stånd och ett antal avsiktsförklaringar har undertecknats där flera aktörer är beredda att satsa tillsammans.

Caset bygger på den information kring projektet som finns i Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm - Oslo (ÅVS) som Trafikverket tagit fram för sträckan 2017 (Trafikverket, 2017), en nyttoanalys framtagen av SWECO Oslo-Stockholm Nyttoanalys 2040 (SWECO, 2017) och rapporten Business case Oslo-Stockholm 2.55 (Oslo-Stockholm 2:55 AB, 2018) framtagen av samverkansbolaget med samma namn.

Effekter och konsekvenser inom scenarierna

Om en snabbjärnväg mellan Stockholm och Oslo byggs kan detta anses få olika konsekvenser inom de olika scenarierna. De normer och trender som styr utvecklingen inom de olika scenarierna påverkar även i sin tur förutsättningarna för att genomföra utbyggnaden av järnvägen.

Snabbjärnvägen mellan Stockholm och Oslo ger vid en första anblick störst utväxling i scenario B: *Värmlands konkurrenskraftiga korridorer* och i scenario D: *Globala Karlstad*. Detta då dess fåkärniga strukturer skulle innebära att den huvudsakliga delen av Värmlands befolkning bor nära stationslägena och den närhet till Stockholm och Oslo som järnvägen skulle ge ses som en stor konkurrensfördel. I scenario B finns tydliga incitament för att synka avgångar för snabbtåget med



Ovan: Karta över vilken sträckning som undersöks inom projektet där nuvarande och planerade spår kan ses (Oslo-Stockholm 2:55 AB, 2018)

anslutande regional trafik inom tillväxtstråken. Antingen stopp för snabbtåget eller anslutande regional trafik till Karlstad exempelvis från boendeorterna Kristinehamn, Kil och Arvika skulle bli viktigt. I scenario D går tåget garanterat utan stopp mellan Karlstad och Oslo, respektive Örebro och vidare mot Stockholm. I scenario D har marknaden makten och troligen skulle fokus helt ligga på att ta sig mellan huvudstäderna. Ett möjligt utfall om scenario D dras till sin yttersta spets kan till och med vara att Karlstad anses vara en för liten global aktör och att snabbtåget endast stannar till i Örebro, om ens det.

I scenario A: *Småskaliga Värmland* och i scenario C: *Entreprenöriella Värmland* skulle troligen inte snabbjärnvägen motiveras med samma argument som i scenario B och D. Om järnvägen kommer till i dessa scenarier handlar motiven snarare om järnvägens klimatfördelar och möjligheten att uppleva storstädena och dess närmiljöer, än om storstadens roll som tillväxtmotor. I både scenario A och C kan kanske en längre restid mellan de globala storstäderna accepteras för att snabbtåget ska stanna i Arvika, Kil och Kristinehamn. I scenario A motiveras detta ur rättvisesynpunkt för att så många som möjligt ska få tillgång till tågkopplingen, och i scenario C sker stoppen för att det finns en stark efterfrågan. I båda scenarierna sker troligen utbyggnaden av snabbjärnvägen parallellt med en utbyggnad och upprustning av de mindre trafiknäten som ansluter till stationslägena. En ny tvärförbindelse längre norr ut i länet kan troligen anses näst intill lika viktig som snabbjärnvägen till Oslo och Stockholm. Även i dessa scenarier kommer utvecklingen inom i första hand stråket (med stationslägen) att gynnas, men med ringar på vattnet för närliggande primära och sekundära vägar, och utveckling av bytespunkter för kollektivtrafik, samåkning och gång- och cykelförbindelser.

Figure 6 Traffic goals for the line with a fully developed railway

Ovan: Trafikmål vid fullt utbyggd bana (Oslo-Stockholm 2:55 AB, 2018)

Att på riktigt våga prata om sånt som känns svårt och jobbigt, kanske kan det vara första steg mot ett Värmland som lever och frodas 2060?

10. DISKUSSION OCH FÖRSLAG TILL VIDARE ARBETE

Som avslutning lyfts förslag för scenarioarbetets tillämpning samt olika sätt att arbeta vidare med den regionala fysiska planeringen med hjälp av insikter och frågor som framkommit under processen att ta fram scenarierna.

Syftet med scenarierna för Värmland 2060 har varit att ta fram ett diskussionsunderlag och stöd för alla de som jobbar med fysisk planering i länet. Det har handlat om att utforska ytterligheterna med avsikt att vidga perspektiven, utmana rådande normer och hjälpa oss att tänka i de nya banor som framtiden kräver. Vår förhoppning är att Värmland 2060 ska bidra till att bredda diskussionen om en tydligt förankrad framtida regional fysisk planering.

HUR KAN SCENARIEBILDERNA ANVÄNDAS?

Scenariobilderna är tänkta att användas av politiker och tjänstepersoner som arbetar med utvecklings- och planeringsfrågor i regionen och kommunerna. Materialet ska också kunna användas för att diskutera med näringsliv, föreningsliv och allmänhet om hur länet kan och bör utvecklas. Här är webblösningen ett lämpligt insteg för denna dialog.

Scenarierna kan användas i olika skeden av en process, från att vara en del av en inledande framtidsspaning till att hjälpa till att konsekvensbedöma ett färdigt beslut. Inledande kan diskussionen kretsa kring frågor som: Var på scenariokorset befinner vi oss i dagsläget? Om vi fortsätter med samma inriktning som idag, var kommer vi befinna oss 2060? Var på korset skulle vi vilja befinna oss? Vad krävs i så fall för förändringar?

I slutet av en process kan frågor ställas som: Vilket scenario förstärks respektive försvagas av aktuell åtgärd?

Scenariobilderna är inte tänkta att beskriva en färdig väg framåt för Värmlands utveckling. De är tillspetsade ytterligheter – fyra kvadranter i ett scenariokors. Däremot kan en diskussion kring de premisser som bygger upp scenariona samt beskrivningen av dem leda till en dialog om vad som är önskvärt och vad som inte är det.

Scenarioarbetet är ett underlag för diskussion, debatt och samråd mellan olika aktörer, där konkreta exempel på användningsområden är:

- Underlag för de värmländska kommunerna att använda i dess översiktsplanering och visionsarbete
- Underlag till framtagande av en ny regional utvecklingsstrategi (RUS)
- På sikt ett underlag till en regional strukturbild för Värmland

REKOMMENDATIONER FÖR FRAMTIDA REGIONAL PLANERING

SBK Värmlands medskick till fortsatt användning av scenariobilderna, i samband med framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin men också i arbetet inom kommunerna med översiktlig planering, är att våga. Att våga prata om det svåra och att våga ställa intressen mot varandra. Att våga välja väg och att därmed också våga välja bort någonting annat. Och att göra detta utifrån aktuell kunskap. Dessa scenariobilder kan vara ett verktyg på vägen mot en samlad regional fysisk planering och strukturbild.

Några ledord på vägen:

Diskutera mål- och intressekonflikter!

Våga prata om målkonflikter, intressekonflikter och särintressen och låt dessa diskuteras, förankras och jämkas samman. Det är ofta de svåra och jobbiga frågorna som landar i mål och visioner omöjliga att konkretisera. Genom att våga lyfta, på riktigt prata och resonera om det som skaver kan man på sikt avdramatisera och förändra strukturer och invanda mönster.

Konkretisera övergripande mål till regional och lokal nivå

Tydliggör vilka frågor som hanteras var, vilka nationella och regionala mål det är som ska uppnås och var fokus ska läggas. Det är inte verksamt att försöka bli bäst i klassen inom alla discipliner och inom alla fackområden – och är det ens möjligt? Att våga prata om vilka mål som prioriteras och hur vi ska ta oss dit ger en mer trovärdig och ärlig bild av hur vi ser på vårt och kommande generationers framtida Värmland.

Hantera lokalt olösbara frågor på den regionala nivån

Att tydligt och konkret behandla frågor som gynnas av, och ibland till och med kräver, en regional samordning

och samsyn på den regionala arenan kan ge stora synergieffekter. Såväl för regionen som helhet, i relation till de ingående kommunerna och företagen, som i relationen gentemot närliggande regioner.

Ett exempel på en sådan fråga, utöver infrastruktur, är priset på kommunal mark (detaljplanerad industri-, handels- och verksamhetsmark). Utifrån den regionala kontexten och rådande markpriser samt kostnaderna för att exploatera nya verksamhetsområden är det i regel inte möjligt att få nya sådana områden att bära sig ekonomiskt. Det enda verksamma medlet som kommunen har rådighet över är priset på mark. Det förekommer dock inte att kommunerna höjer markpriset då den regionala konkurrensen motverkar en sådan utveckling. Vad skulle hända om kommunerna gemensamt såg över prissättningen på verksamhetsmark? Det är naturligtvis inte ett självändamål att öka kostnaderna för företag att etablera sig i Värmland, men att få en sund exploateringsekonomi och en ökning på värdet av marken skulle långsiktigt kunna gynna samtliga kommuner.

Spridning av statistik – ett kraftfullt verktyg

Det statistiska underlaget till detta arbete är beställt av Region Värmland från SCB. Ett tillgängliggörande av detta planeringsunderlag, till länets kommuner och i förlängningen andra aktörer kan vara en god idé. Det skulle innebära fler möjligheter för enskilda kommuner, idéburen verksamhet och näringsliv att komma med väl underbyggda egna inspel utifrån analyser. Kommunerna kan bland annat använda underlaget i sin översiktliga planering.

Skapa en permanent arena för regional diskussion för offentliganställda tjänstepersoner, näringsliv, idéburen verksamhet, invånare och politiker.

Region Värmland skulle med fördel kunna skapa en permanent arena och mötesplats för regionala perspektiv hos lokala aktörer. Arenan behöver nödvändigtvis inte vara knuten till framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin utan skulle kunna fortsätta att finnas i syfte att lyfta de regionala frågorna på den lokala nivån.

Genom ett kontinuerligt utbyte kan diskussioner, mål- och intressekonflikter samt lösningar till sådana växa fram. Något som på sikt också skulle kunna utgöra underlag för en framtida regional fysisk planering och strukturbild. Arenan bör vara tvärdisciplinär och innefatta ett tvärsnitt av kommunala verksamheter, näringsliv och idéburen verksamhet. Lämpligtvis kan en sådan arena också vara ambulerande, beröra olika teman och frågor, och återfinnas på olika platser inom länet med jämna intervaller. Liksom Boverket rekommenderar kommunerna att ha en cyklisk, kontinuerlig översiktlig planering kan Region Värmland därmed skapa förutsättningar for en regional motsvarighet.

REFERENSLISTA

Abrahamsson, H. (2012). *Städer som nav för en globalt hållbar samhällsutveckling eller slagfält för sociala konflikter.* Ett diskussionsunderlag framtaget till Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö.

Abrahamsson, H. (2016). *Vår tids stora samhällsomdaning. En forskningsessä om politiskt ledarskap, social hållbarhet och medborgardialog*. Sveriges kommuner och landsting. https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-382-6.pdf [2019-08-13]

Arbetsförmedlingen (2019a). *Sveriges framtida sysselsättning Vad behövs för att undvika försörjningsbörda?* Arbetsförmedlingen analys 2019:1 https://arbetsformedlingen.se/download/18.4fb667a1169bfd2c0a69972/1556093328704/rapport-sveriges-framtida-sysselsattning-+2019-03-20.pdf [2019-03-21]

Arbetsförmedlingen (2018). *Arbetsmarknadsutsikterna våren 2018 Värmlands Län. Prognos för arbetsmarknaden 2018-2019*. Arbetsförmedlingen analys. https://arbetsformedlingen.se/download/18.3e623d4f16735f3976e849/1542900952789/Värmlands_län_prognos_VT2018.pdf [2019-03-21]

Amcoff, J., Sandberg, S., Lindström, A., Syssner, J., Olausson, A., Mattisson, O., Knutsson, H. & Larsson, B-P. (2015). *Urbanisering. Utmaningar för kommuner med växande och minskande befolkning*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting

Baier, M. & Svensson, M. (2018) *Om normer.* Lund: Studentlitteratur AB.

Boverket (2012). *Vision för Sverige 2025*. https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2012/sverige-2025/ [2019-04-25]

Business Sweden (2017). *Market Outlook Norge*. https://www.business-sweden.se/globalassets/international-markets1/europe/norge/market-outlook-norge.pdf [2019-04-25]

Boverket (2017). *Regional fysisk planering i utveckling – fyra exempel.* https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2017/regional-fysisk-planering-i-utveckling.pdf [2019-03-21]

Carlgren, F. (2010). *Blekinge hårdast drabbad av krisen.* https://www.ekonomifakta.se/Artiklar/2010/Januari/Blekinge-hardast-drabbat-av-krisen-/ [2018-01-24]

Delegationen mot segregation (2018). *Ett nationellt system för uppföljning av segregation.* https://www.delmos.se/wp-content/uploads/2019/03/Ett-nationellt-uppfoljningssystem-av-segregation.pdf [2019-04-25]

Digitaliseringsrådet (2019). *Lägesbild av digital ledning.* Diarienummer: 19–5942. Digitaliseringsrådet, Stockholm.

Eklund, A., Stensen, K., Alavi, G. & Jacobsson, K. (2018). *Sveriges stora sjöar idag och i framtiden Klimatets påverkan på Vänern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren.* Kunskapssammanställning februari 2018. SMHI klimatologi NR 49 2018, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Norrköping

Finansdepartementet (2013) *Investeringar in blanco? En ESO-rapport om behovet av infrastruktur.* Rapport 2013:5, Stockholm

Forsberg, G. (2013). *Rumsliga obalanser i befolkningens sammansättning och bosättning*. I: Forsberg, G. (red.) Planeringens utmaningar och tillämpningar. Stockholm: Liber AB.

Goffman, E. (1959) *The Presentation of Self in Everyday Life.* New York: Doubleday.

Granström, F. (2019). *Filipstad i kris när försörjningen av nyanlända går över på kommunen.* SR P4 Värmland, 24 april. https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=93&artikel=7203849 [2019-09-24]

Harvey, D. (2011) *Ojämlikhetens nya geografi: texter om stadens och rummets förändringar i den globala kapitalismen*. Stockholm: Atlas

Hellstrand, S. (2015). *On the value of land*. Västerås: Mälardalen University.

Jensen, T. & Tollefsen, A. (2012). *Globalisering*. Malmö: Liber.

Kjellström Erik, Abrahamsson Reino, Boberg Pelle, Jernbäcker Eva, Karlberg Marie, Morel Julien och Sjöström Åsa (2014) *Uppdatering av det klimatvetenskapliga kunskapsläget*. SMHI klimatologi NR 9 2014, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Norrköping

Kristenson, M. (2015). *Östgötakommissionen för jämlik hälsa*. Linköping: Linköpings Universitet.

Länsstyrelsen Värmland (2013). *För ett klimatneutralt Värmland - Klimat- och energistrategi för Värmlands län.* Publikationsnummer 2013:21. Länsstyrelsen Värmland, Karlstad.

Länsstyrelsen Värmland (2015). *För ett klimatneutralt Värmland - Regional handlingsplan för samverkan inom energiomställning och minskad klimatpåverkan*. Publikationsnummer 2015:06. Länsstyrelsen Värmland, Karlstad.

Länsstyrelsen Värmland (2019a) *Regional bostadsmarknadsanalys Bostadsförsörjning är mer än bara bostadsbyggande. Värmlands län 2019.* Publikationsnummer 2019:12. Länsstyrelsen Värmland, Karlstad

Länsstyrelsen Värmland (2019b) *Sammanfattande redogörelse för Värmlands län 2019–2022 Del 1: Länsövergripande redogörelse Agenda 2030 och hållbara översiktsplaner.* Publikationsnummer 2019:15. Länsstyrelsen Värmland, Karlstad

Naturvårdsverket (2019). *EU:s handlingsplan för cirkulär ekonomi.* http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/EU-och-internationellt/EUs-miljooarbete/Cirkular-ekonomi/ [2019-08-09]

Norell, P O. Nilsson, Lennart (red.) (2016) *Värmländska utmaningar SOM-rapport nr 67.* Karlstad University press, Karlstad.

Norsk Bane AS (2018). *Utredning Oslo-Stockholm, stadig mer kunnskap.* http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=281 [2019-03-21]

Nylén, Linda, Asp Magnus, Berggreen-Clausen Steve, Berglöv Gitte, Björck Emil, Axén Mårtensson Jenny, Ohlsson Alexandra, Persson Håkan och Sjökvist Elin (2015). *Framtidsklimat i Värmlands län – enligt RCP-scenarier. SMHI klimatologi NR 15 2017*, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Norrköping

Näringsdepartementet (2017). *För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi*. Diarienummer: N2017/03643/D.

Olausson, D. (2018). *Tullavgiftsutspel väcker oro på Uddeholm*. Värmlands Folkblad, 15 mars. https://www.vf.se/hagfors/tullavgiftsutspel-vacker-ingen-oro-pa-uddeholm/ [2019-08-09]

Oslo-Stockholm 2:55 AB (2018). *Business case Oslo-Stockholm 2.55*

Region Dalarna (2014) D*alastrategin – Dalarna 2020.* Fastställd 2014-05-07

Region Dalarna (2018). *Länsplan - Regional transportinfrastruktur för Dalarna 2018–2029*. Fastställd 2018-10-24

Region Värmland (2014) *Värmlandsstrategin 2014-2020.* Strokirk-Landströms, Karlstad

Region Värmland (2015). *Norge – Sveriges viktigaste grannland.* Karlstad: Strokirk-Landström. https://www.regionvarmland.se/globalassets/global/utveckling-och-tillvaxt/hamta-material/rapportserien/rapport-17-norge-sveriges-viktigaste-grannland.pdf [2018-01-29]

Region Värmland (2016) *Värmlands befolkning 2035 Rapport 18*. Region Värmland, Karlstad

Region Värmland (2017). *Flyktingmottagandet i Värmland – En ögonblicksbild från 2015*. https://www.regionvarmland.se/globalassets/global/utveckling-och-tillvaxt/hamta-material/rapportserien/rapport-20.pdf [2019-08-13]

Region Örebro län (2018a) *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2018-2029*. Örebro: Region Örebro län.

Region Örebro län. (2018b) *Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län. Regional utvecklingsstrategi 2018-2030*. Örebro: Region Örebro län.

Rosa, H. (2013). *Accelaration modernitet och identitet.* Tre essäer. Göteborg: Daidalos.

Rönnblom, M. (2014). *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy*. Umeå centrum för genusstudier, Umeå universitet.

Samferdseldepartementet (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Oslo: PrintMedia AS.

Sassen, S. (1996). *Cities and communities in the global economy.* American Behavioral Scientist Vol 39, Issue 5, pp. 629 – 639.

SCB. Statistiska Centralbyrån. (2019). *Arbetslöshet i Sverige.* https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samhallets-ekonomi/arbetsloshet-i-sverige/ [2019-03-21]

Skaraborgs kommunalförbund (2015). *Strukturbild Skaraborg. Strategier för tillväxt i hela Skaraborg.* Rapport 2015-10-23.

SKL. (2019). *Ekonomirapporten, maj 2019. Om komunernas och regionernas ekonomi.* https://rapporter.skl.se/ekonomirapporten-maj-2019.html [2019-09-25]

Standing, G. (2011). *Prekariatet. Den nya farliga klassen.* Göteborg: Daidalos.

Stiegendal, M. (2011). *Malmö – de två kunskapsstäderna*. Malmö: Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö.

SWECO (2017). Oslo-Stockholm Nyttoanalys 2040. Uppdragsnummer 7002339000. Malmö: Sweco.

Trafikverket (2014). *Regional cykelplan för Värmland 2014:040*. Trafikverket Region Väst.

Trafikverket (2017). *Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm – Oslo. Slutrapport, november 2017.* Ärendenummer: TRV 2017/14854. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2018). *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029*. https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/faststalld-nationell-plan-for-transportsystemet-2018-2029/ [2019-03-21]

Trädgårdh, L., Wallman-Lundåsen, S., Wollebaek, D., Svedberg, L. (2013). *Den svala svenska tilliten: Förutsättningar och utmaningar*. Stockholm: SNS Förlag.

Wijkman, A., Rockström, J. (2012). *Bankrupting Nature – Denying Our Planetary Boundaries*. London: Routledge.

Visit Värmland (2017). *Visit Värmland – Årsrapport 2017.* Visit Värmland, Karlstad.

WSP (2017). *Regionernas kamp*. Stockholm: WSP Sverige AB.

Øresundsinstituttet (2017). *Effekterna av gränskontrollerna mellan Skåne och Själland – avskaffade ID-kontroller ger förbättringar i tågtrafiken.*
https://www.oresundsinstituttet.org/fakta-id-kontrollerna-over-oresund-forlanger-restiden-med-tag-till-sverige-med-mellan-10-och-50-minuter/ [2018-01-29]

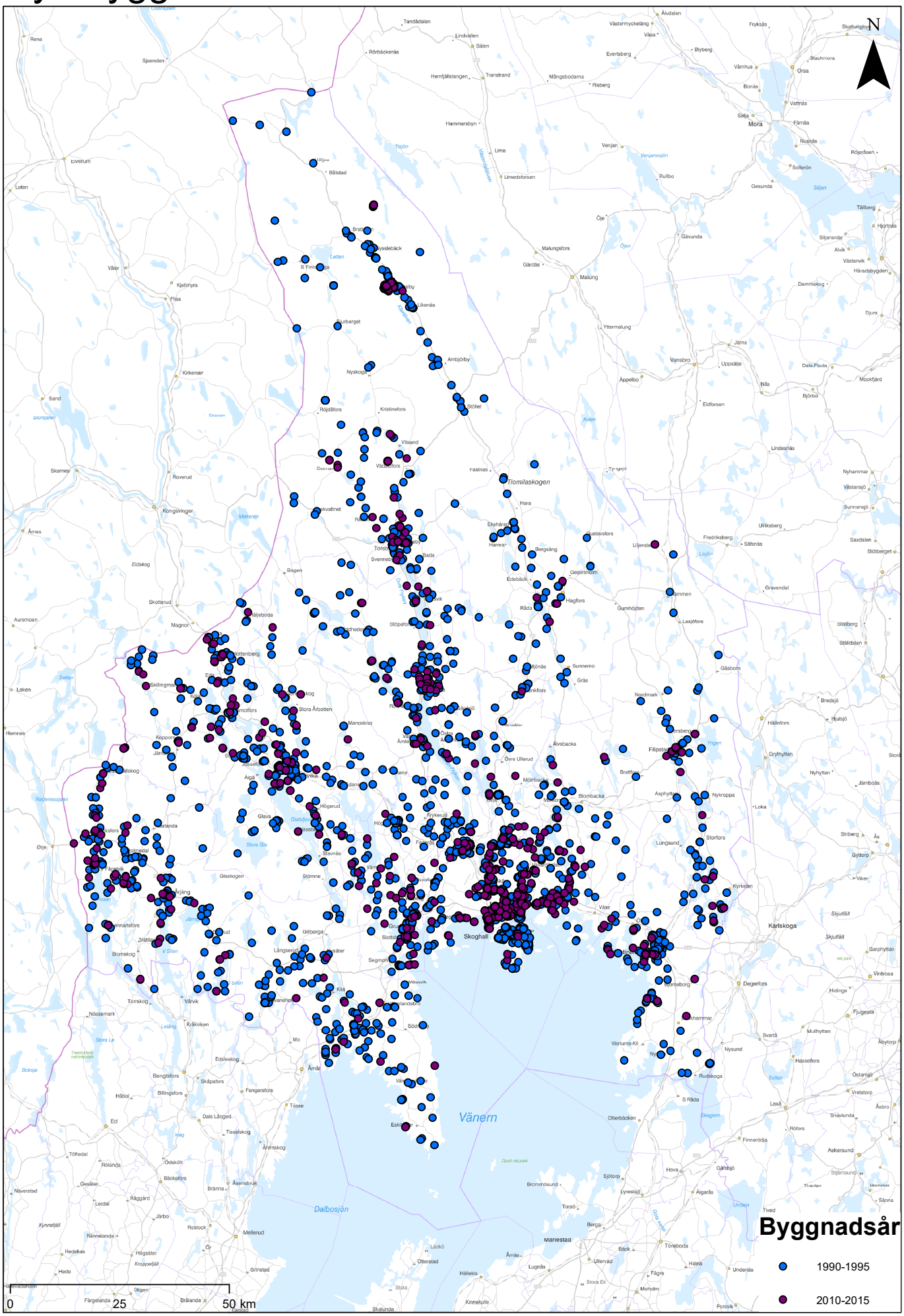
SBK VÄRMLAND AB

SBK Värmland AB
Hantverksgatan 9A
671 31 Arvika

www.sbkvarmland.se
070-783 12 04
org nr 556942-8633

KARTA A

Nya byggnader 1990-1995 & 2010-2015

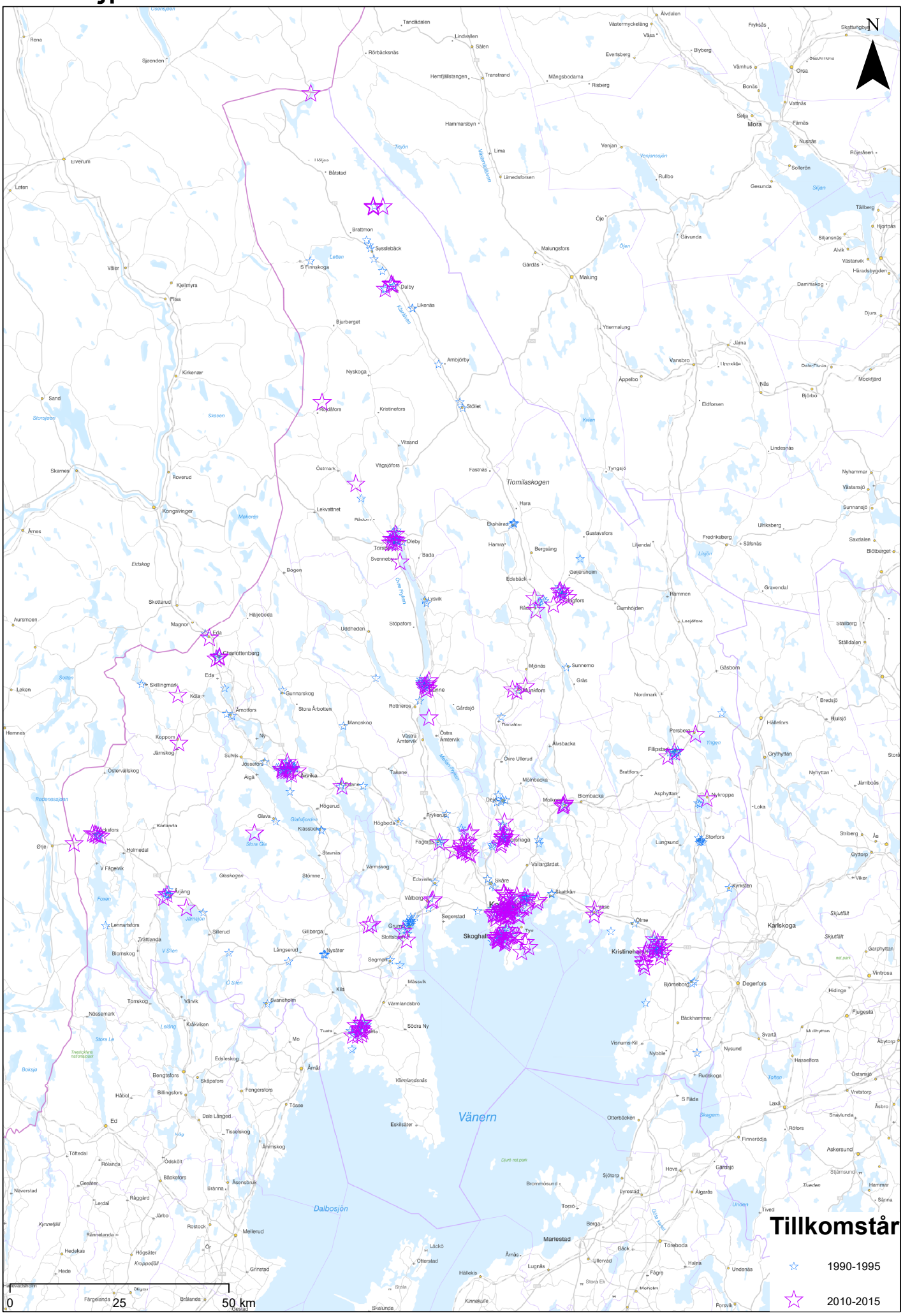


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

KARTA B

Detaljplaner 1990-1995 & 2010-2015

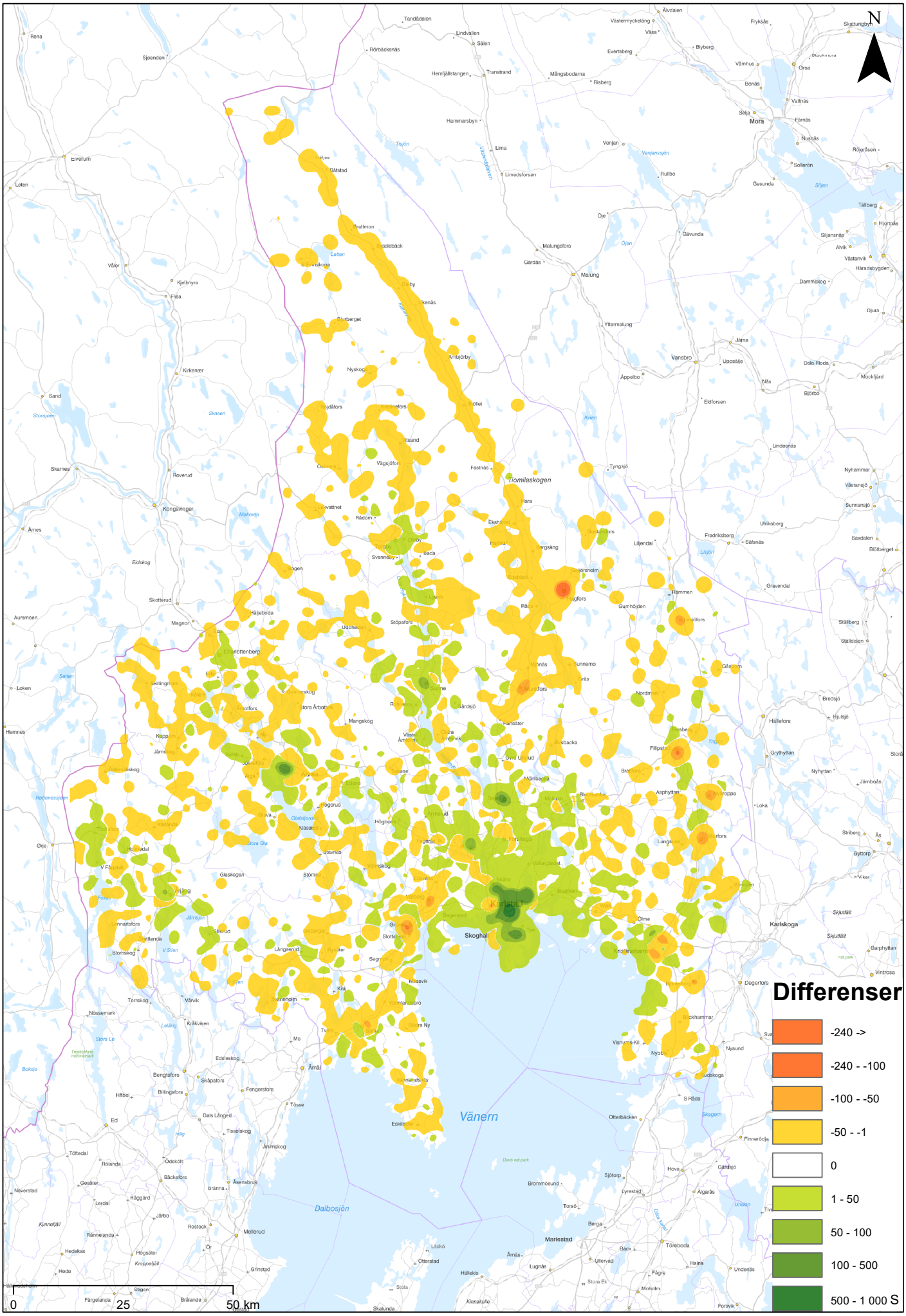


© Lantmäteriet bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Befolkningsdensitet dif 1986-2015

KARTA C

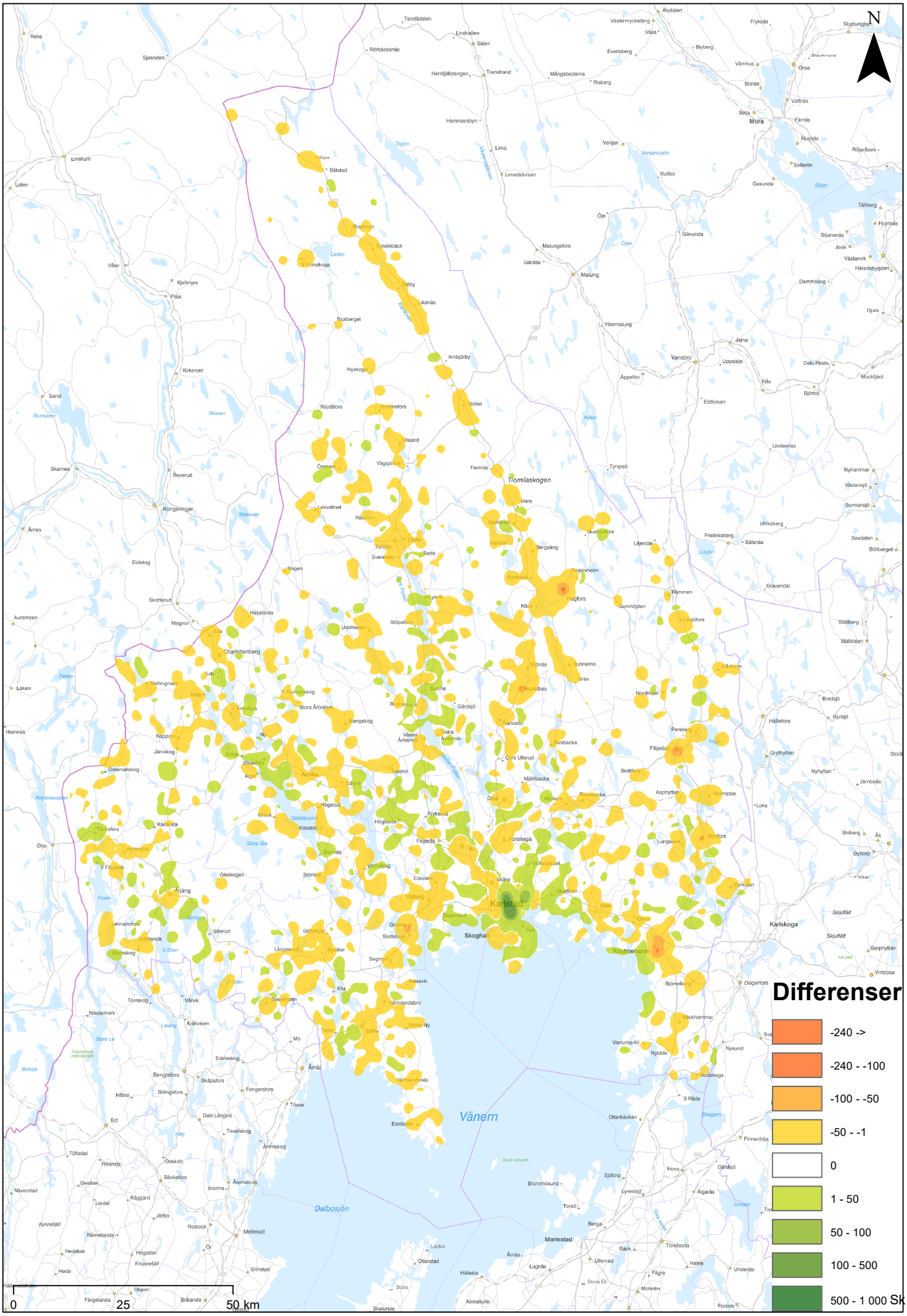


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Befolkningsdensitet dif 1995-2005

KARTA D

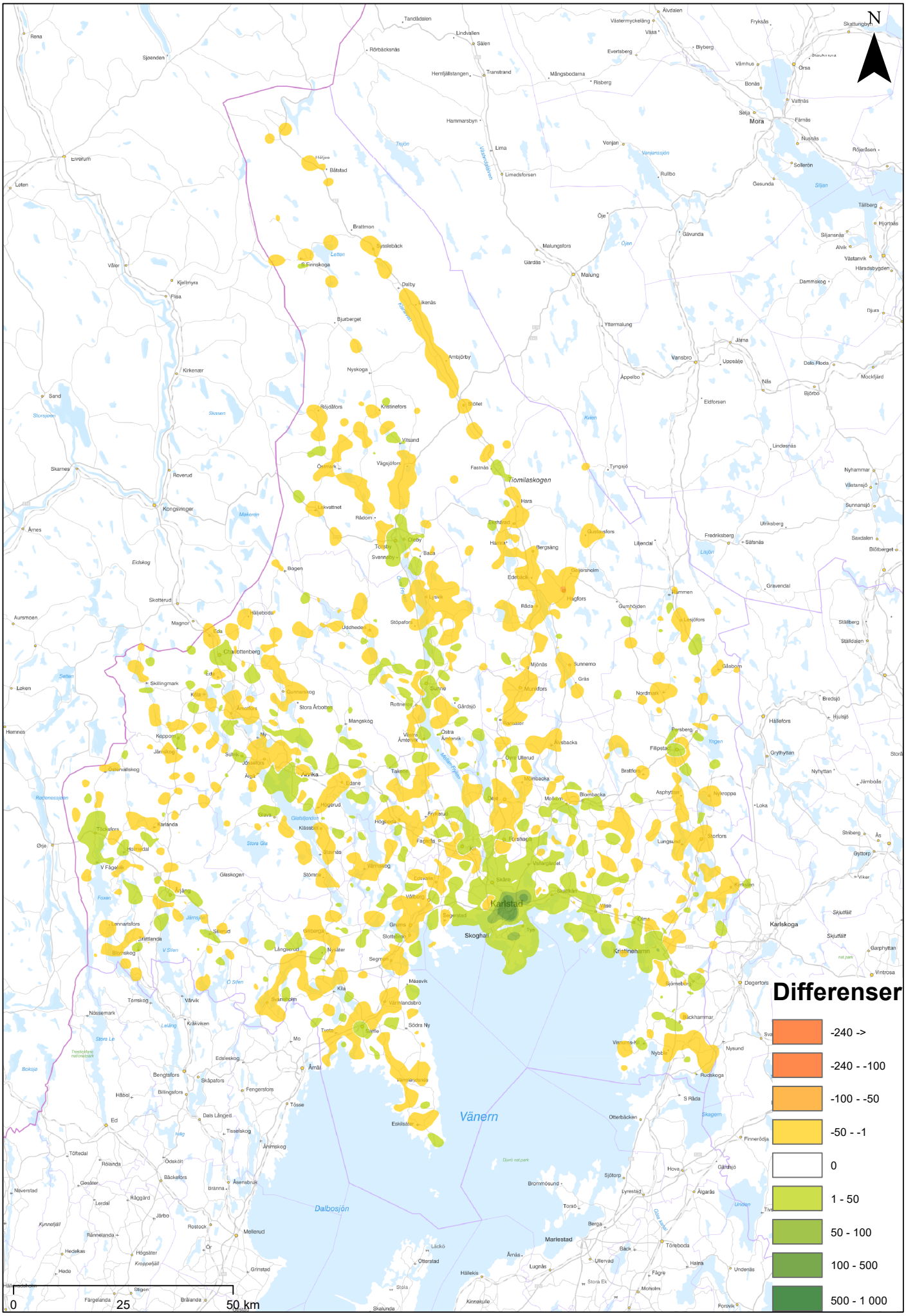


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Befolkningsdensitet dif 2005-2015

KARTA E

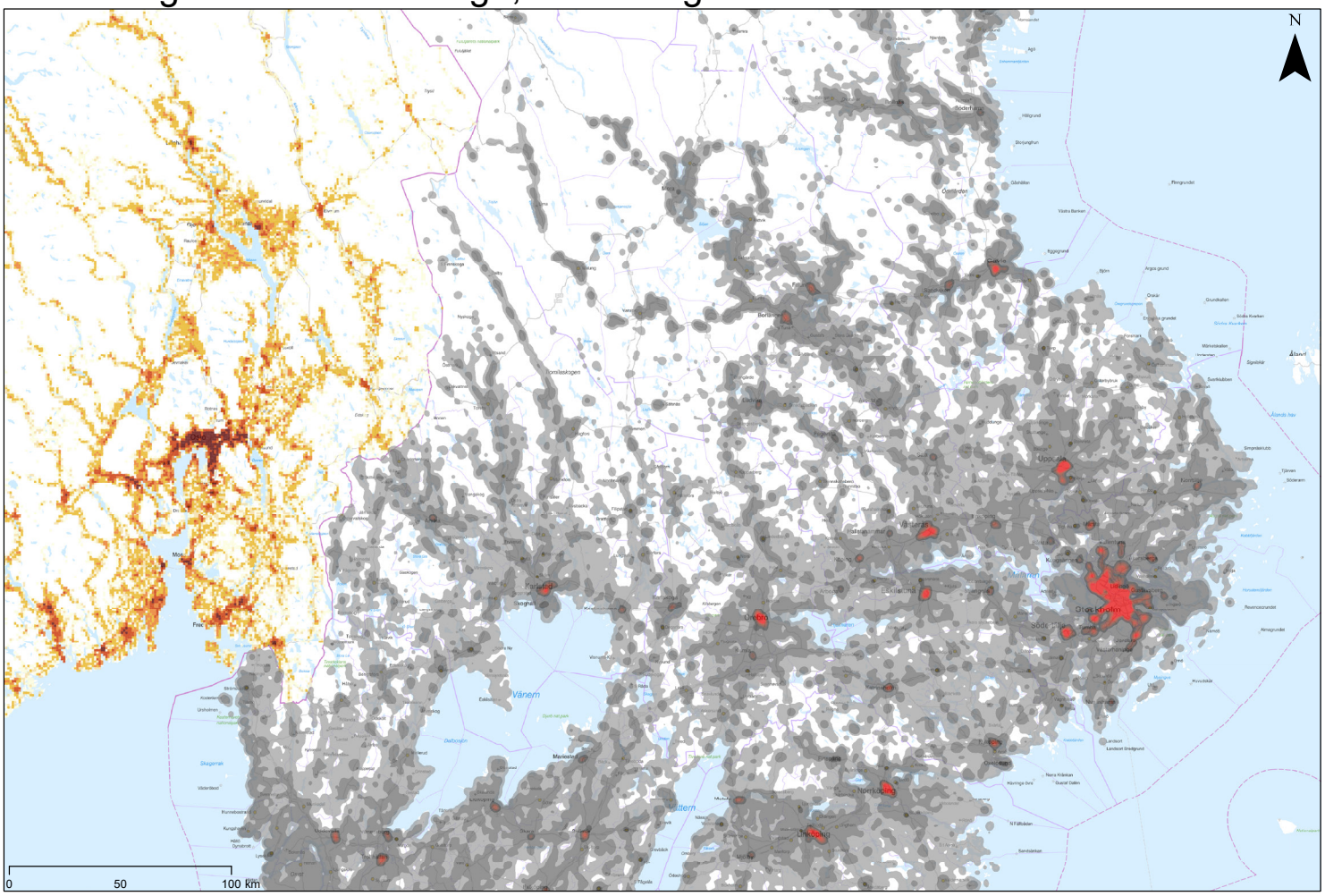


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

KARTA F

Befolkning totalt 2013 + Norge, befolkning 1 km 2013

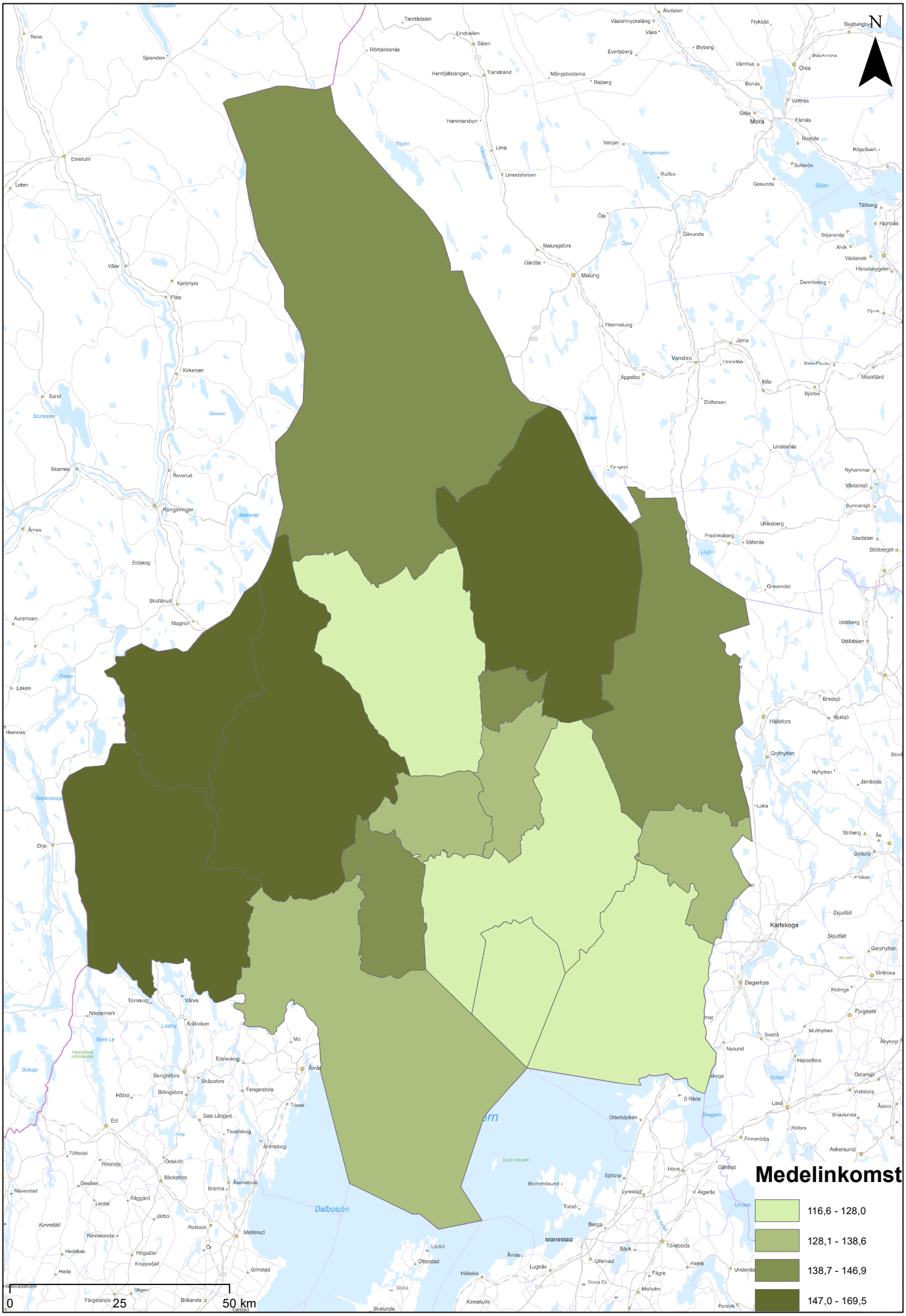


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Medelinkomst 20-24 år

KARTA G

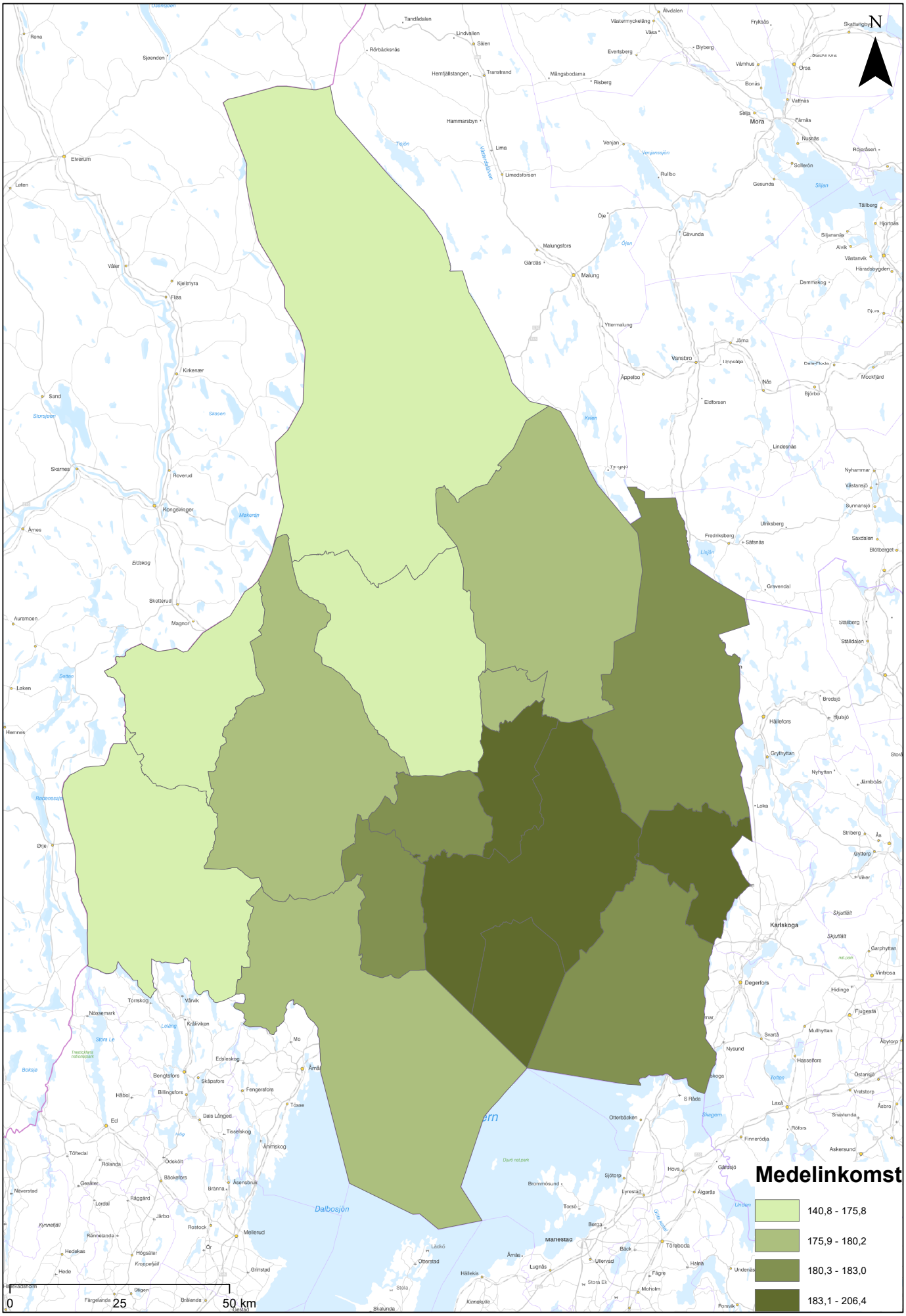


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

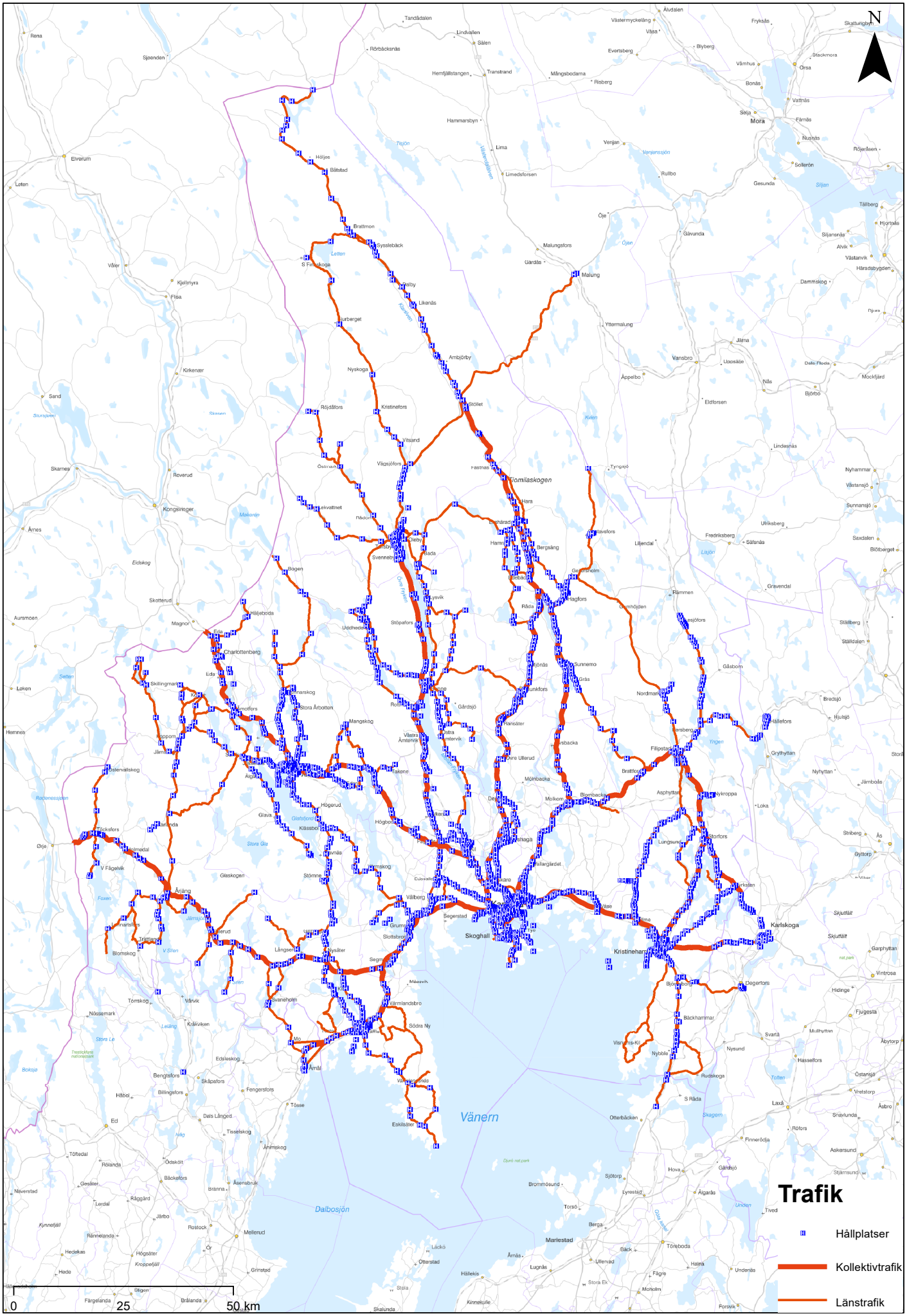
KARTA H

Medelinkomst 75-79 år


N
Medelinkomst
140,8 - 175,8
175,9 - 180,2
180,3 - 183,0
183,1 - 206,4
0
25
50 km
Dalbosjön
Mora
Karlskoga
Degerfors
Hällefors
Grythyttan
Nyhyttan
Malung
Vansbro
Äppelbo
Gävunda
Gesunda
Orsa
Bonäs
Sälja
Mockfjärd
Nås
Eldforsen
Lindesnäs
Nyhammar
Sunnansjö
Uriksberg
Fredriksberg
Sätsnäs
Saxdalen
Blötberget
Gravendal
Stallberg
Ställdalen
Bredsjö
Hjulsjö
Järnboås
Loka
Striberg
Gyltorp
Viker
Garphyttan
Vintrosa
Hidinge
Fjugesta
Mullhyttan
Svartå
Nysund
Hasselfors
Ostansjö
Vretstorp
Laxå
Snavlunda
Askersund
Finnerödja
Röfors
Hova
Gårdsjö
Lyrestad
Älgarås
Sjötorp
Brommösund
Otterbäcken
S Råda
Torsö
Berga
Mariestad
Töreboda
Back
Ullervad
Lugnäs
Hällekis
Otterstad
Läckö
Stora Ek
Fågre
Moholm
Undenäs
Halna
Forsvik
Kinnekulle
Stöla
Skalunda
Ämål
Mo
Tösse
Edsleskog
Bengtsfors
Skåpafors
Billingsfors
Fengersfors
Håbol
Ed
Dals Långed
Tisselskog
Ånimskog
Töftedal
Rölanda
Ödskölt
Bäckefors
Åsensbruk
Bränna
Gesäter
Näverstad
Räggärd
Lerdal
Järbo
Rostock
Mellerud
Rännelanda
Högsäter
Hedekas
Hede
Grinstad
Brålanda
Färgelanda
Stigen
Geitfjellet
Kjølmyra
Flisa
Kirkenær
Sand
Skarnes
Roverud
Kongsvinger
Åmnes
Eidskog
Skotterud
Magnor
Aursmoen
Løken
Hemnes
Rørbæcksnäs
Hemfjällstangen
Transtrand
Mångsbodarna
Risberg
Hammarsbyn
Lima
Limedsforsen
Malungsfors
Gärdås
Öje
Yttermalung
Rullbo
Venjan
Lindvallen
Sälen
Tandådalen
Evertsberg
Blyberg
Vämhus
Bonäs
Vattnäs
Färnäs
Nusnäs
Rörjeråsen
Sollerön
Siljan
Tällberg
Hjärtnäs
Siljansnäs
Alvik
Västanvik
Häradsbygden
Dammskog
Djura
Jäma
Linnsätja
Bellefloda
Björbo
Elvdalen
Frykås
Skattungbyn
Skattungbyn
Älvdalen
Rena
Elverum
Løten
Sjoenden
Våler
Skissen
Makeren
Eidskog
Storsjøen
Sætten
Rødenesset
Hemnes
Tornskog
Värvik
Nössemark
Kråkviken
Leläng
Stora Le
Tresticklarns nationalpark
Boksjö
Edsleskog
Bengtsfors
Skåpafors
Billingsfors
Fengersfors
Håbol
Ed
Dals Långed
Tisselskog
Ånimskog
Töftedal
Rölanda
Ödskölt
Bäckefors
Åsensbruk
Bränna
Gesäter
Näverstad
Räggärd
Lerdal
Järbo
Rostock
Mellerud
Rännelanda
Högsäter
Hedekas
Hede
Grinstad
Brålanda
Färgelanda
Stigen
Geitfjellet
Kjølmyra
Flisa
Kirkenær
Sand
Skarnes
Roverud
Kongsvinger
Åmnes
Eidskog
Skotterud
Magnor
Aursmoen
Løken
Hemnes
Rørbæcksnäs
Hemfjällstangen
Transtrand
Mångsbodarna
Risberg
Hammarsbyn
Lima
Limedsforsen
Malungsfors
Gärdås
Öje
Yttermalung
Rullbo
Venjan
Lindvallen
Sälen
Tandådalen
Evertsberg
Blyberg
Vämhus
Bonäs
Vattnäs
Färnäs
Nusnäs
Rörjeråsen
Sollerön
Siljan
Tällberg
Hjärtnäs
Siljansnäs
Alvik
Västanvik
Häradsbygden
Dammskog
Djura
Jäma
Linnsätja
Bellefloda
Björbo
Mockfjärd
Nås
Eldforsen
Lindesnäs
Nyhammar
Sunnansjö
Uriksberg
Fredriksberg
Sätsnäs
Saxdalen
Blötberget
Gravendal
Stallberg
Ställdalen
Bredsjö
Hjulsjö
Järnboås
Loka
Striberg
Gyltorp
Viker
Garphyttan
Vintrosa
Hidinge
Fjugesta
Mullhyttan
Svartå
Nysund
Hasselfors
Ostansjö
Vretstorp
Laxå
Snavlunda
Askersund
Finnerödja
Röfors
Hova
Gårdsjö
Lyrestad
Älgarås
Sjötorp
Brommösund
Otterbäcken
S Råda
Torsö
Berga
Mariestad
Töreboda
Back
Ullervad
Lugnäs
Hällekis
Otterstad
Läckö
Stora Ek
Fågre
Moholm
Undenäs
Halna
Forsvik
Kinnekulle
Stöla
Skalunda
Ämås
Mo
Tösse

Kollektivtrafik och hållplatser

KARTA I

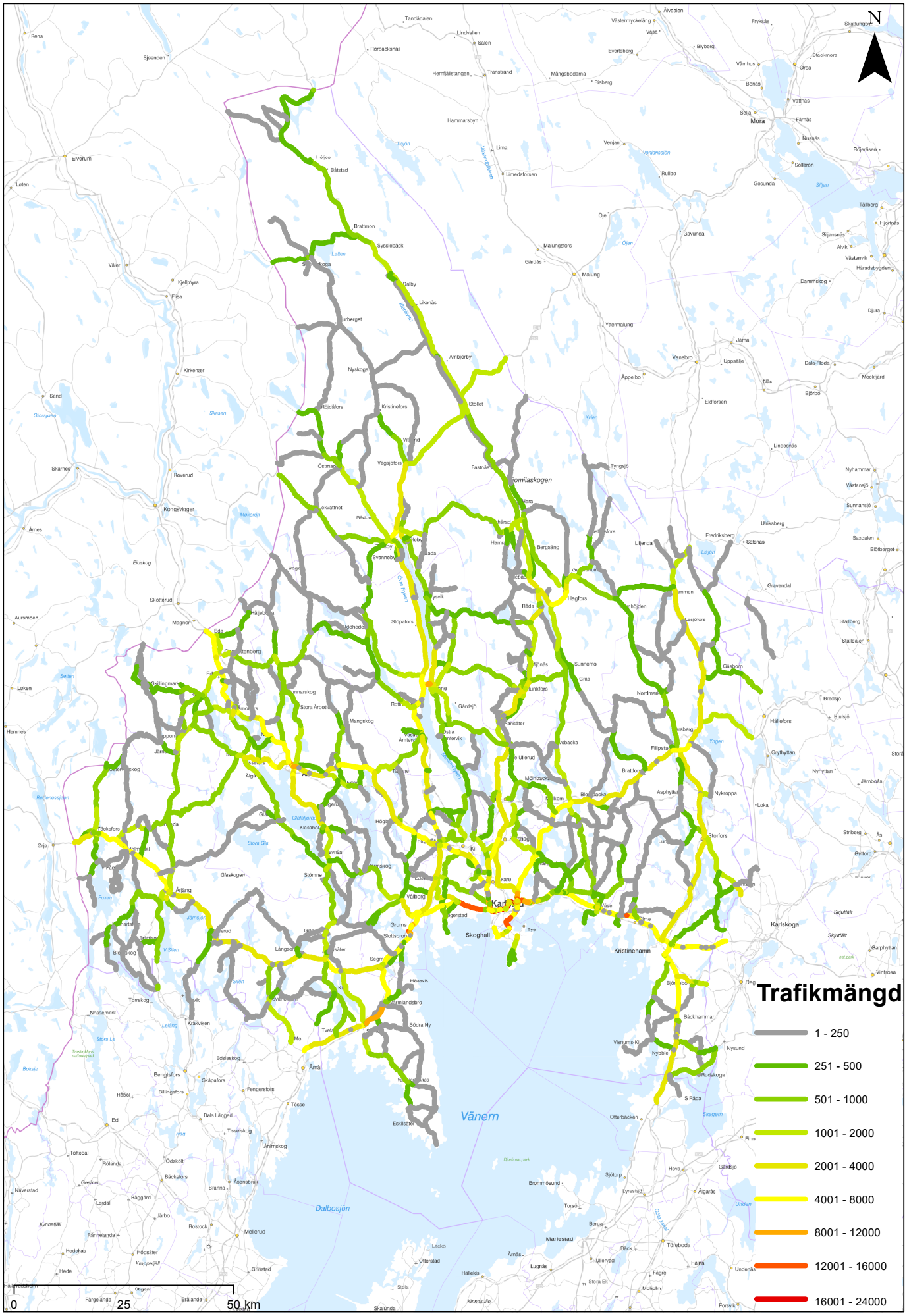


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Årsmedeldygnstrafik

KARTA J

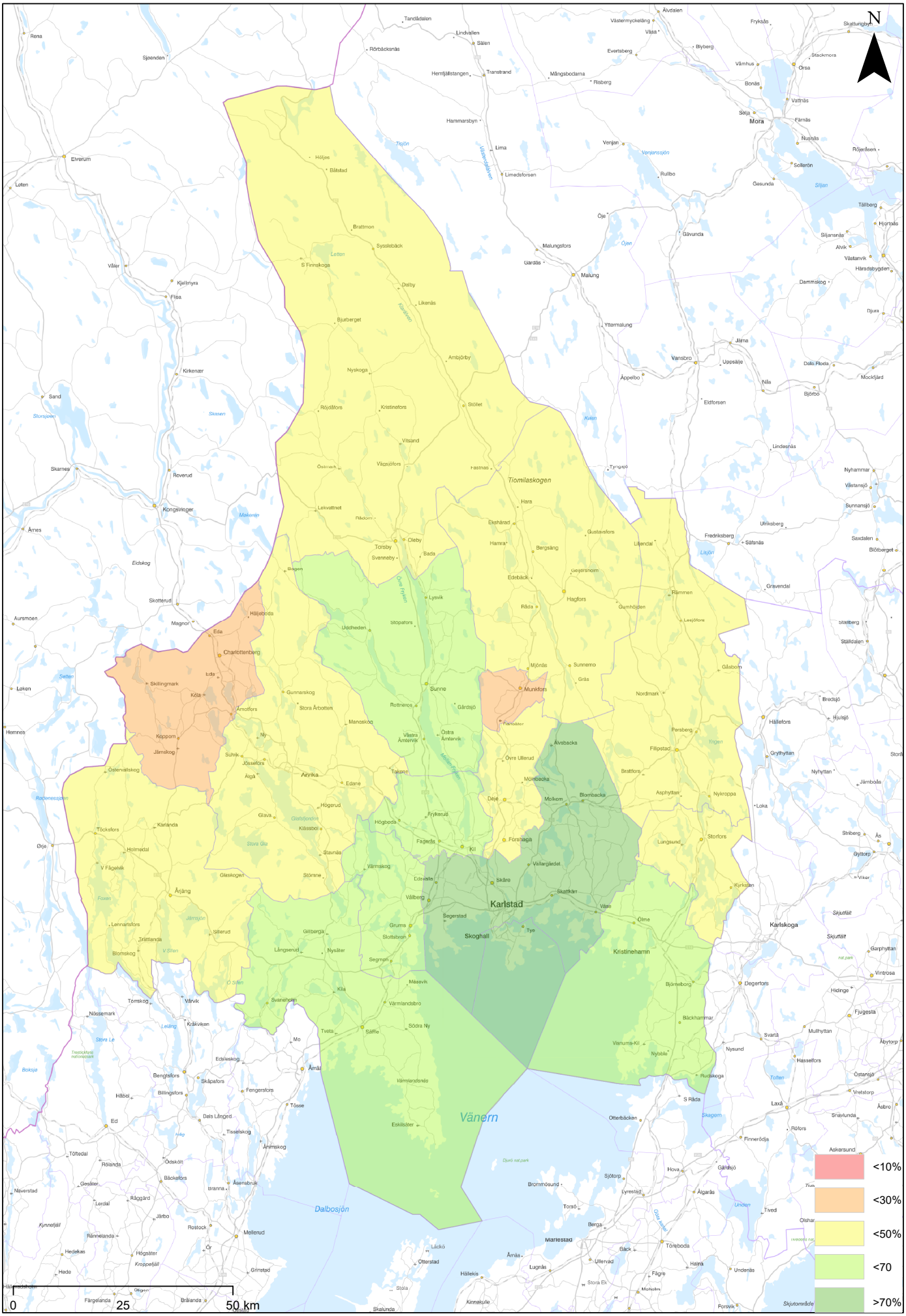


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

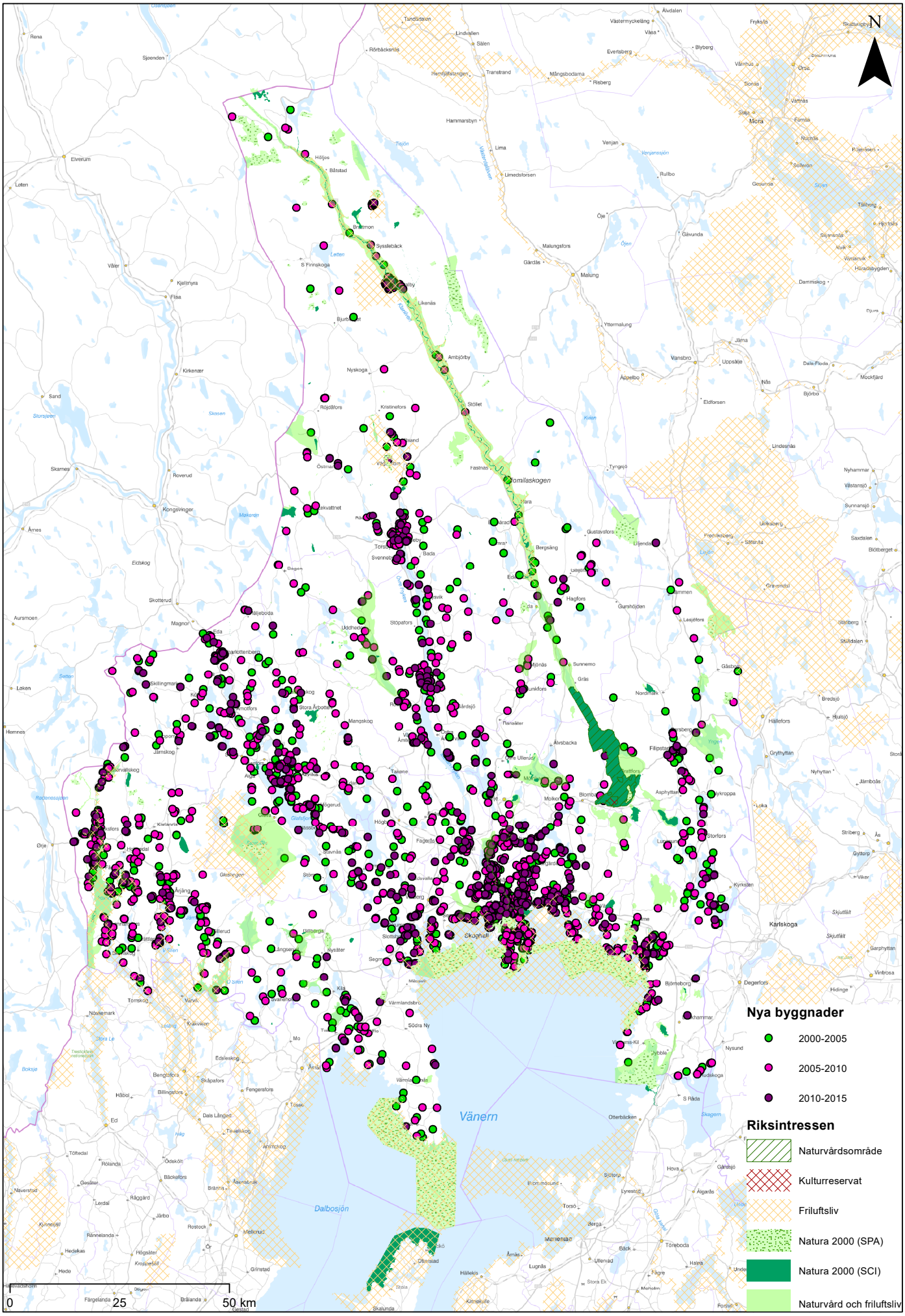
Tillgång till bredband 2015

KARTA K


N
Askersund
<10%
<30%
<50%
<70
>70%
0
25
50 km
Karlstad
Skoghall
Kristinehamn
Karlskoga
Mora
Vänern
Dalbosjön
Tiomilaskogen
Munkfors
Charlottenberg
Sunne
Gräs
Sunnemo
Mjönäs
Nordmark
Persberg
Filipstad
Brattfors
Molkom
Blombacka
Deje
Förshaga
Kil
Vallargården
Skåre
Skattkärr
Segerstad
Tye
Olme
Segmon
Nysäter
Slottsbron
Gruma
Gillbergja
Lillerud
Jättlanda
Lennartsfors
Blomskog
Årjäng
Stömne
Edsvalla
Värmskog
Fagerås
Frykerud
Högboda
Stavnäs
Klässbol
Glava
Högerud
Karlanda
Töcksfors
Holmedal
V Fägelvik
Östervallskog
Järnskog
Koppom
Skillingmark
Charlottenberg
Eda
Köla
Ny
Sulvik
Jössefors
Alga
Arvika
Edane
Taksäre
Rottneros
Gärdsjö
Gunnarskog
Stora Ärbotten
Manskog
Ämotfors
Munkfors
Ölme
Björneborg
Degerfors
Hidinge
Fjugesta
Mulhyttan
Svartå
Nysund
Hässelfors
Östansjö
Vretstorp
Åsbro
Snavlunda
Laxå
Rudskoga
Nybble
Vanums-Kil
Otterbäcken
S Råda
Finnerödja
Askersund
Hova
Gårdsjö
Sjötorp
Lyrestad
Ålgarås
Brommösund
Torsö
Mariestad
Töreboda
Hällekis
Ottersta
Lugnås
Ullervad
Fågre
Undenäs
Forsvik
Skalunda
Hällekis
Stora Ek
Moholm
Berga
Back
Halna
Tiveden
Olshar
Tivan
Unden
Skagern
Djurö nat.park
Skjutfält
Skjutfältsområde
Garphyttan
Vintrosa
Hällefors
Grythyttan
Nyhyttan
Järnboås
Bredsjö
Hjulsjö
Storfors
Lungsund
Kyrksten
Nykroppa
Asphyttan
Loka
Striberg
Ås
Gyltorp
Viker
Lindesnäs
Nyhammar
Västansjö
Sunnansjö
Ulriksberg
Fredriksberg
Sätsnäs
Saxdalen
Blötberget
Gravendal
Stalldalen
Gåsborn
Lesjöfors
Rämmen
Gumhöjden
Hagfors
Geisersnom
Edebäck
Räda
Bergsäng
Gustavsfors
Lillendal
Hara
Ekshärad
Hamra
Lekvattnet
Radom
Torsby
Svennaby
Oleby
Bada
Lysvik
Stopafors
Uddheden
Höjeboda
Bagen
Östmark
Vägsjöfors
Vitsand
Kristinefors
Röjdåfors
Stöllet
Hästnäs
Nyskoga
Ambjörby
Bjurberget
Likenäs
Dalby
S Finnskoga
Brattmon
Sysslebäck
Höljes
Båtstad
Malung
Malungsfors
Gärdås
Yttermalung
Ore
Gävunda
Rullbo
Venjan
Limedsforsen
Lima
Hammarsbyn
Transtrand
Hemfjällstangen
Mångsbodarna
Risberg
Evertsberg
Vässa
Västermyckeläng
Älvdalen
Tandådalen
Lindvallen
Sälen
Rörbäcksnäs
Sjøenden
Rena
Elverum
Løten
Våler
Kjelmyra
Flisa
Kirkenær
Sand
Storsjøen
Skasen
Skarnes
Roverud
Kongsvinger
Årnes
Eidskog
Skotterud
Aursmoen
Magnor
Hemnes
Løken
Setten
Rødenessjøen
Øje
Foxen
Glaskogen
Stora Gla
Glafsfjorden
Jämsjön
V Sillen
Ö Sillen
Stora Le
Boksjø
Nössemark
Töreskog
Värvik
Kråkviken
Leväng
Edsleskog
Bengtsfors
Skåpafors
Billingsfors
Fengersfors
Håbol
Ed
Dals Långed
Tisselskog
Töftedal
Rölanda
Ödskölt
Bäckefors
Gesäter
Naverstad
Lerdal
Råggärd
Järbo
Kynnefjäll
Rännelanda
Hedekas
Högsäter
Kroppefjäll
Hede
Rostock
Mellerud
Grinstad
Färgelanda
Brålanda
Tössse
Åmål
Mo
Säffle
Tveta
Södra Ny
Värmlandsnäs
Eskilstäter
Kila
Svaneholm
Maasvik
Värmlandsbro
Bäckhammar
Skagern
Djurö nat.park
Askersund
Hova
Gårdsjö
Sjötorp
Lyrestad
Ålgarås
Brommösund
Torsö
Berga
Back
Halna
Undenäs
Tiveden
Olshar
Tivan
Unden
Skagern
Otterbäcken
S Råda
Finnerödja
Rörfors
Snavlunda
Laxå
Vretstorp
Åsbro
Östansjö
Hässelfors
Toften
Nysund
Svartå
Mulhyttan
Åbytorp
Fjugesta
Hidinge
Degerfors
Vintrosa
Garphyttan
Skjutfält
Karlskoga
Skjutfält
Kristinehamn
Olme
Segerstad
Tye
Skoghall
Karlstad
Skåre
Skattkärr
Vallargården
Förshaga
Kil

KARTA L

Riksintressen och nya byggnader 2000-2015

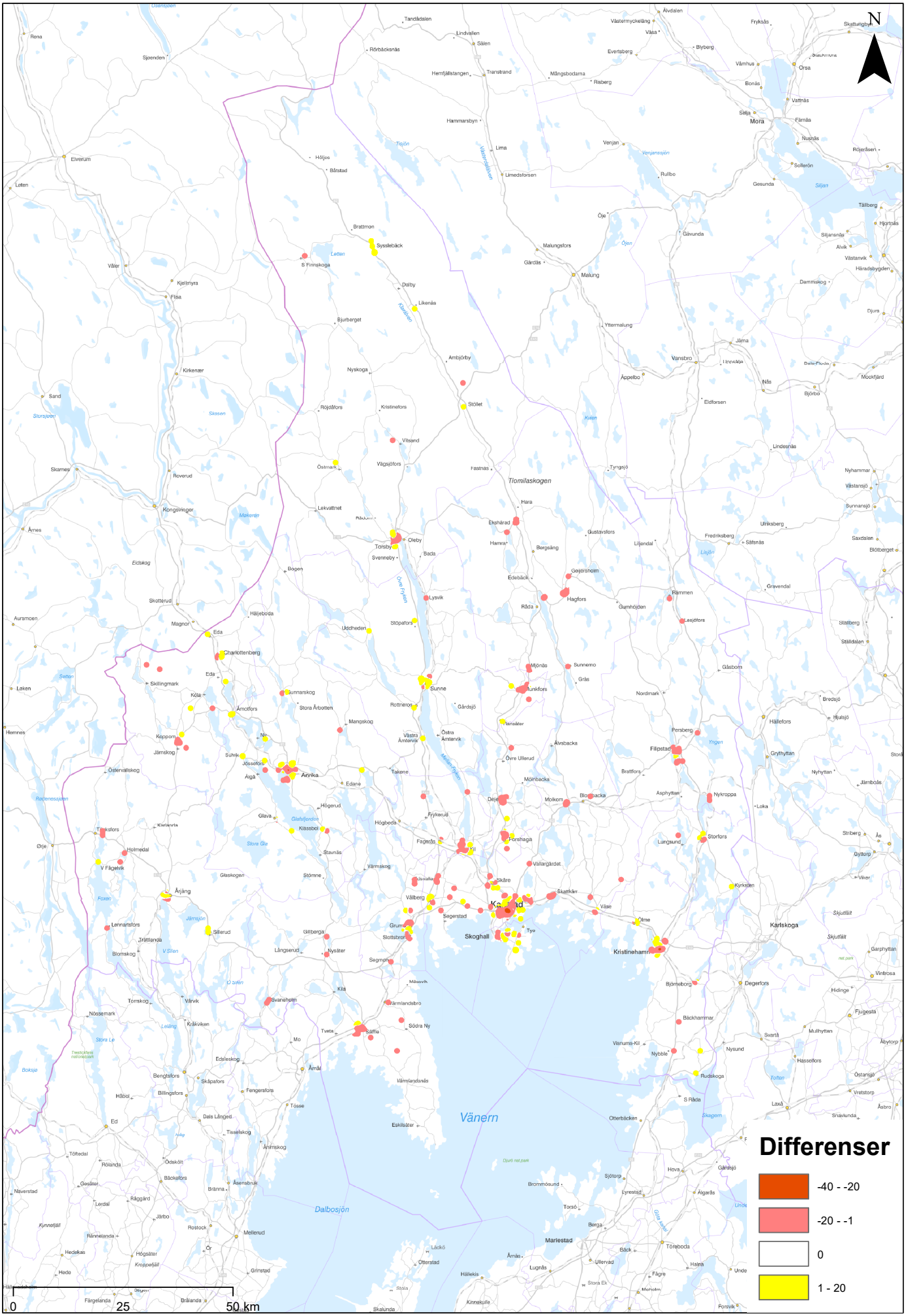


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Offentlig verksamhet differens 1986-2018

KARTA M

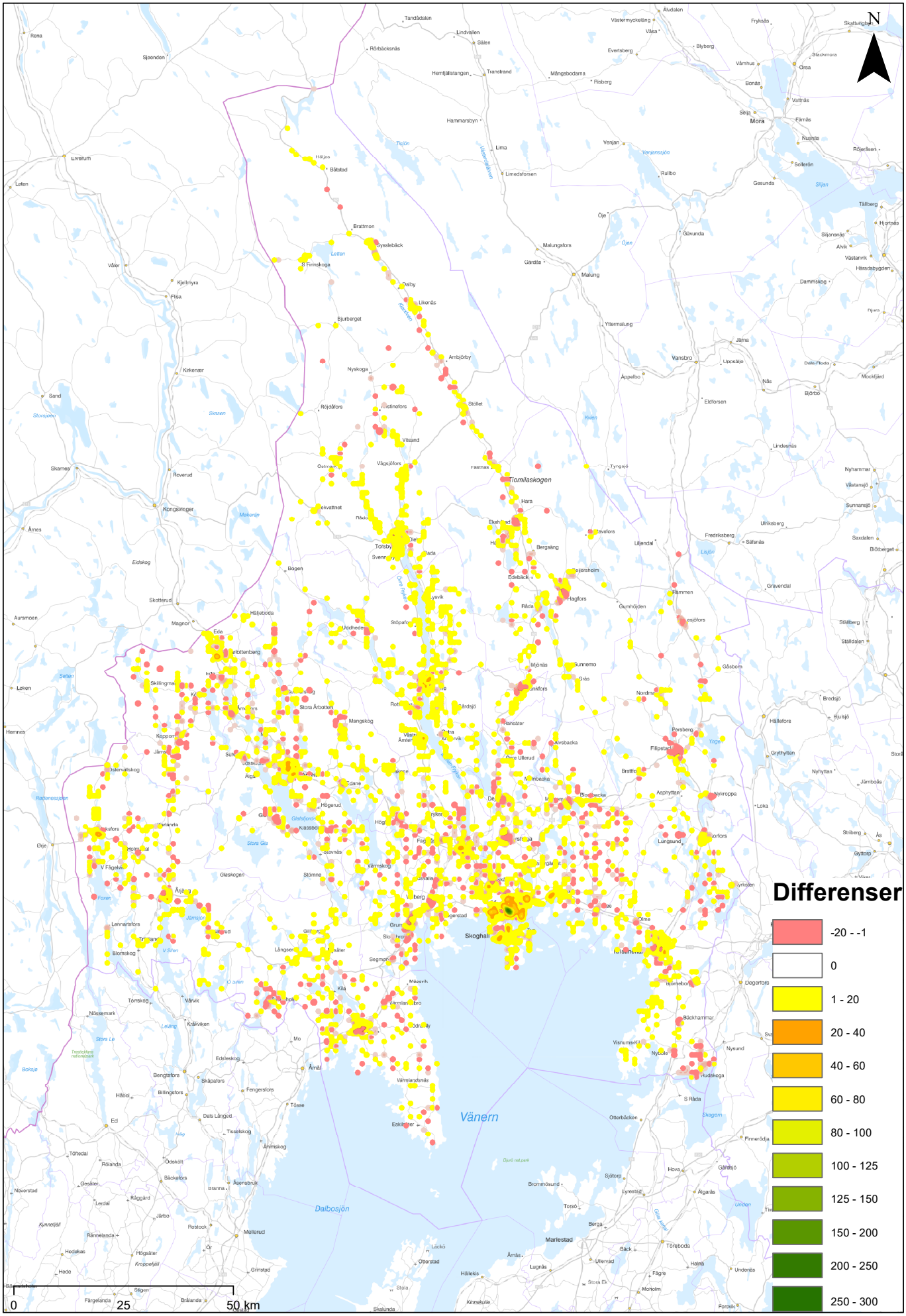


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Näringsliv differens 1986-2015

KARTA N

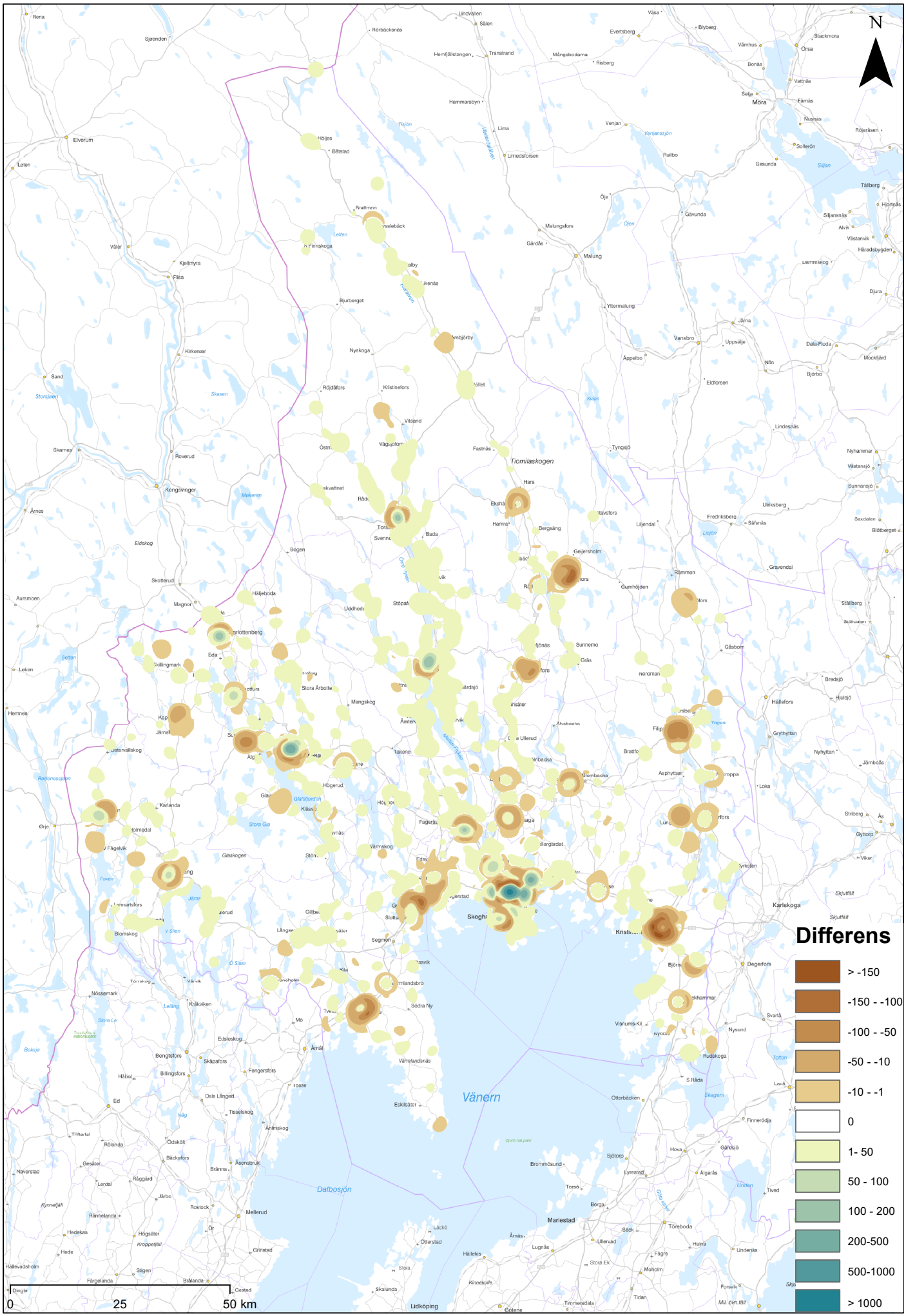


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

KARTA 0

Förvärvsarbete differens 1986-2015

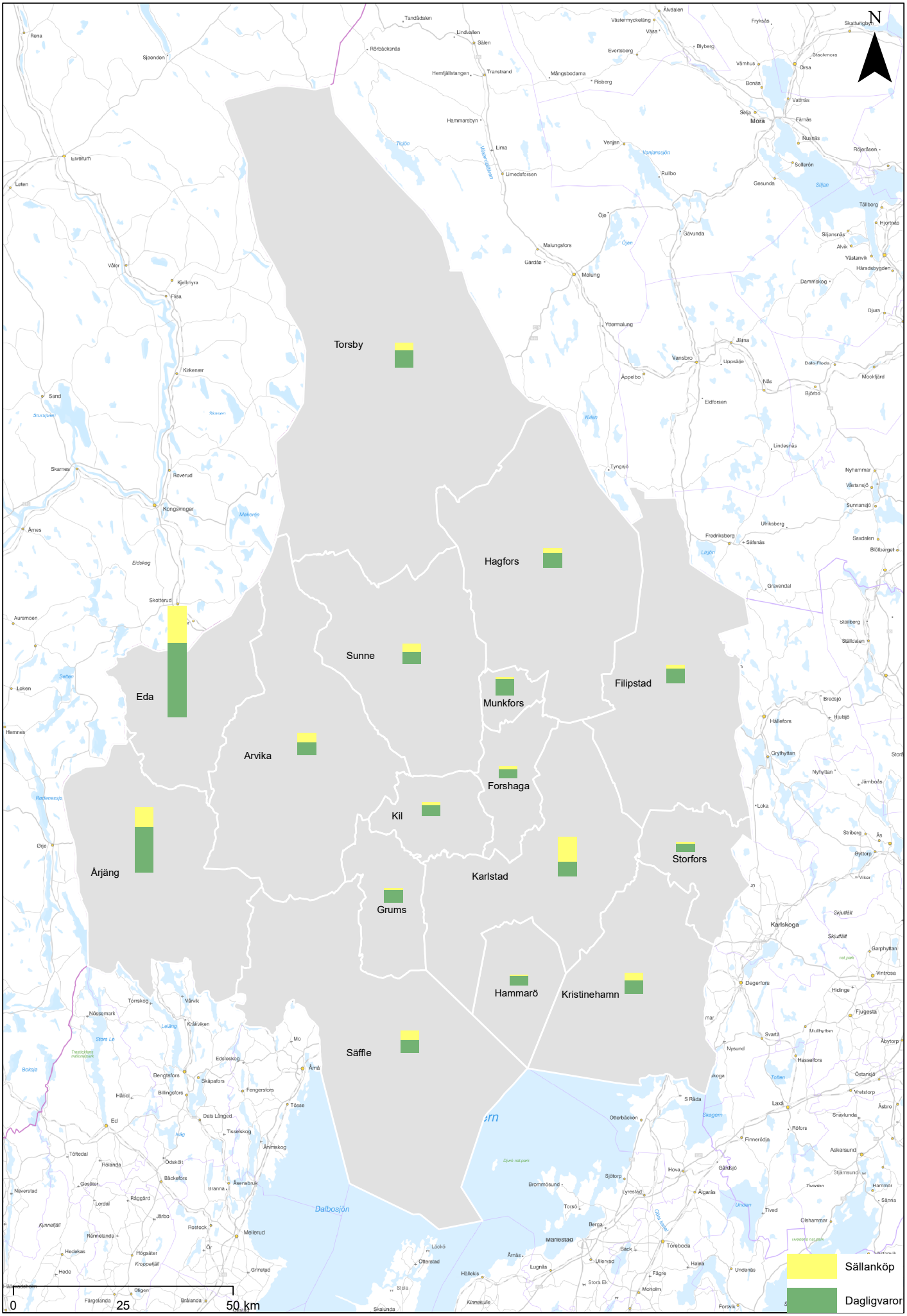


© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858

Karta: Sweco Position AB

Försäljningsindex 2009

KARTA P



Karta: Sweco Position AB

© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858