TRAFIKVERKET

Landskapskaraktärisering i infrastrukturplanering

– ett bidrag till hållbar utveckling? Forskningsrapport

En delrapport inom FOI-projektet "Landskap i långsiktig planering".
Mer information på www.trafikverket.se/landskap

Projektgrupp på Trafikverket:
Ulrika Lundin
Anna Lindell
Johan Bergkvist

Grafisk form: Tobias Noborn, Radar arkitektur & planering AB
Foto framsida: Bengt Schibbye
Illustrationer: Konsultgruppen "Befaringsbryrån"
Kartor: Producerade på bakgrundskartor från lantmäteriet,
©Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Trafikverket
Postadress: 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Landskapskaraktärisering i infrastrukturplanering
– ett bidrag till hållbar utveckling?

Författare: Morten Clemetsen och Bengt Schibbye
Dokumentdatum: 16 november 2015
Version: 1.0
Kontaktperson: Ulrika Lundin

Publikationsnummer: 2015:155
ISBN: 978-91-7467-818-5

Innehåll

1 Introduktion 7

Den europeiska landskapskonventionen och landskapskaraktärisering i Skandinavien ..7

Nyare metoder för landskapskaraktärisering i Skandinavien 8

LiLP och regeringsuppdraget – implementering av ELC på sektorsnivå 8

Forskningsfrågor 9

2 Landskapskaraktärisering i integrerad regional planering (teoretisk bas) 11

Utveckling av landskapsmetodik 11

Kritik av LCA-metodiken 11

Metoder för integrerad landskapskaraktärisering och värdering 12

3 LiLP-metodiken, en presentation 16

Förhållande till Landscape Character Assessment (UK) 16

Pilotstudien i Västra Götaland 17

Studien i Västmanland 18

Fortsatt arbete – tillämpningar i andra skalor och situationer 19

4 Landskapskaraktärisering i Skandinavien – en jämförelse 22

Introduktion 22

Danmark: ”Vejledning om landskabet i kommuneplanlægningen” (2007) 22

Norge: ”Veileder for landskapsanalyse i kommuneplan” (2011) 24

Jämförande värdering av dansk, norsk och svensk metodik för landskapsanalys 25

5 Erfarenhet av LiLP i praktiken. Vad säger intervjuerna? 28

Huvudintryck 28

Deltagande 29

Arenan – gränsdragningar 30

Tvärvetenskaplighet 30

6 Diskussion 32

Landskapskaraktärisering i regional infrastrukturplanering 32

LiLP – från sektorsverktyg till metodik för integrerad regional samhällsplanering? 33

Beaktar LiLP landskapskonventionens krav om ”mål för landskapskvalitet”? 35

7 Slutsatser 37

Litteratur 38

Bilaga: Intervjuguide 41

Sammanfattning

Den europeiska landskapskonventionen (ELC) har undertecknats av 38 europeiska länder anslutna till Europarådet (Council of Europe). Norge och Danmark ratificerade den 2004 och Sverige 2011. ELC har inspirerat till utveckling av nya metoder för karaktärisering av landskap i samtliga nordiska länder. Metoderna har stora skillnader, men bygger på samma grundtanke om landskapet som en arena för samhällsutveckling och att alla landskap har en utvecklingspotential.

Denna rapport tar sin utgångspunkt i Trafikverkets metodutvecklingsprojekt ”Landskap i långsiktig planering” (här förkortat LiLP) och behandlar landskapsanalysmetodikens betydelse för regionala plan- och utvecklingsprocesser. Metodprojektet har pågått sedan 2010. Metodiken är anpassad för regional skala (1:250 000) och är testad i Västra Götalandsregionen och Västmanlands län.

Landskapsanalyser på regional nivå är i huvudsak inriktade på strategisk planering. Metodiken skiljer sig därför något från analysmetoder utvecklade för en mer detaljerad skala (exempelvis 1:50 000) som är framtagna för att användas direkt i kommunal planering och konsekvensbedömning av olika projekt. Men det finns också stora metodiska likheter. I enlighet med ELC måste arbetet bygga på både expert- och brukarbaserad kunskap som ska kunna tydliggöras genom en transparent analysmetodik. Analyserna ska också vara lämpliga att användas i processinriktad och platsförankrad planering, som också integrerar en oförutsägbarhet i förhållande till miljö- och samhällsförändringar (Selman 2012).

Det centrala i metodutvecklingsprojektet LiLP handlar om att etablera en gemensam arena, där olika aktörer kan mötas som likvärdiga och bidra med sin kunskap för att förstå landskapets innehåll, sammanhang och förändringsprocesser över tid. Detta kan i sin tur ligga till grund för förankring av regionala strategier och politiska beslut, och svarar mot landskapskonventionens intentioner;

> *”att integrera landskap i sin regional- och stadsplaneringspolitik och i sin politik inom kultur, miljö, jordbruk, ekonomi och på det sociala området samt i alla andra politikområden som kan ha direkt eller indirekt inverkan på landskap”.* (Europarådet 2000, artikel 5d).

Denna kunskaps- och relationsarena är användbar och giltig så länge som deltagarna accepterar att den är det. Det är upp till processkompetensen att skapa legitimitet kring denna arena (Brunetta och Voghera 2008).

Denna rapports empiriska grund bygger i huvudsak på deltagande forskning, intervju- och dokumentstudier i anslutning till Trafikverkets metodutvecklingsprojekt ”Landskap i långsiktig planering”. I artikeln dokumenterar och diskuterar vi på vilket sätt LiLP har bidragit med ny metodkunskap kring landskapskaraktärisering som underlag för en hållbar regional planering.

Metodikens bidrag till etablering av en gemensam kommunikativ plattform för hållbar, tvärsektoriell samhällsplanering, jämförs också med de nyare norska och danska metoder för landskapskaraktärisering och -värdering i den kommunala planeringen.

De viktigaste resultaten av studien är:

- Kraven på metodisk konsistens och repeterbarhet är relevanta när det gäller arbetsmetodik, men inte nödvändigtvis när det gäller resultat i relation till indelning och avgränsning av landskapstyper och karaktärsområden (det är studiens ändamål som avgör indelning och klassificering).

- Det är möjligt att integrera kunskap från olika discipliner och därigenom skapa en gemensam landskapsbaserad förståelse som i sin tur bidrar till att utveckla genuint ny kunskap. Men det tar tid att utveckla denna förståelse och den är därmed sårbar. Detta kan vara en begränsning i metodikens tillämpning i projektsammanhang.

- Integreringen av kunskap och utvecklingen av gemensam förståelse mellan olika kunskapsområden är inbyggd i metodiken genom hela kartläggnings- och analysfasen. Detta kan vara problematiskt i förhållande till transparens och spårbarhet i relation till värderingar inom respektive kunskapsområde.

- Metodiken ger en saklig grund för beslut om mål för landskapskvalitet (jämför Europarådet 2000, artikel 6D).

- Metodiken har stor relevans och kan lätt överföras från infrastrukturplanering till regional planering. Den kunskap som landskapskaraktäriseringen ger kan också användas på ett antal andra samhällsområden, exempelvis som kunskapsunderlag och processverktyg för regional utveckling och som undervisningsmaterial i skolorna.

Om författarna och arbetsmetodiken

Bägge författarna av denna artikel har deltagit i LiLP, men på olika sätt. Bengt Schibbye ledde den konsultgrupp bestående av specialister inom landskapsarkitektur/landskapsanalys, kulturhistoria, landskapsekologi och samhällsplanering som genomförde pilotstudien i Västra Götaland samt dess fortsättning i Västmanland. Morten Clemetsen bidrog inledningsvis med en översikt av metodik i andra länder och deltog i de inledande ”befaringarna” (fältresorna). Därefter har han följt projektet på nära håll i vissa faser, och även publicerat en utvärdering av metodiken till Trafikverket ”Landskap i långsiktig planering; pilotstudie i Västra Götaland. Metodevurdering.” (Clemetsen 2011).

Förutom de egna erfarenheterna av projektet bygger artikeln på semistrukturerade gruppintervjuer med aktörer från Trafikverket, Västra Götalandsregionen, länsstyrelserna och konsultgruppen som genomförde arbetet (Befaringsbyrån). Litteraturstudier har också gjorts, främst av danska och norska vägledningar för landskapskaraktärisering.

1 Introduktion

Den europeiska landskapskonventionen och landskapskaraktärisering i Skandinavien

Sedan den europeiska landskapskonventionen (ELC) signerades av Europarådets medlemsländer i Florens år 2000 (Europarådet 2000), har den ratificerats av 38 länder (2014). Norge och Danmark implementerade konventionen 2004 och Sverige 2011. ELC öppnade nya perspektiv på landskapets betydelse för människors välbefinnande genom identitet och tillhörighet, och vilken funktion det har som gemensam samhällsarena. Konventionen har tydliggjort landskapet som en social och kulturell gemenskap, där alla har lika rättighet till deltagande i frågor som angår både tillvaratagande av landskapsvärden och förvaltning och utformning av nya landskap i framtiden. ELC är därför också ett demokratiskt projekt som kräver en genomtänkt inställning till såväl deltagande på ”landskapsarenan” som syn på vilka roller som olika intressen ska kunna främja och tillvarata (Egoz 2013).

Mot denna bakgrund finns det behov att utveckla metodik som synliggör ett områdes egenskaper så som de gemensamt uppfattas. Metodiken ska kunna fungera som plattform för tvärsektoriell planering baserad på aktiv medverkan. Detta är centralt i Trafikverkets uppdragsbeskrivning som bygger på regeringsuppdraget (Trafikverket 2010a).

En avgörande fråga i förhållande till hållbar planering och förvaltning på regional nivå blir hur olika kompetenser klarar av att kommunicera tvärsektoriellt. Hur kan man etablera en gemensam plattform för utbyte av kunskap och – inte minst – skapa ny plats- och landskapsförankrad kunskap tvärsektoriellt? Här finns en väsentlig utmaning på vägen mot en kunskap som är relevant för hållbar samhällsplanering på regional, strategisk nivå, särskilt när osäkerheten om framtidens miljö- och landskapsförändringar är viktig att integrera i planering och förvaltning. Det kräver en typ av kunskap där förändringskapacitet och utvecklingspotential blir viktiga faktorer knutna till landskapets egenskaper i förhållande till att möta det oförutsägbara – *”the unknown unknowns”*. Selman (2012) uttrycker det så att i framtiden kommer landskapsplanering mer att handla om ”resilience” än om ”prediction”. I vårt sammanhang innebär det i praktiken att metodiken ska göra det möjligt att möta ny, oförutsägbar påverkan på landskap och samhälle, exempelvis klimat- och befolkningsförändringar, inte bara fungera för en förväntad, stabil utveckling.

Storskaliga energi- och infrastrukturprojekt och starka urbaniseringsprocesser leder till fragmentering av landskapet. Det finns ett stort behov av kunskap om hur den helhet som landskapets karaktär, funktionalitet och relationella förhållanden (identitet) kan förstås och operationaliseras i planering och förvaltning på regional nivå.

Det är en generell trend att regioner får allt större betydelse som planeringsnivå i de nordiska länderna. Detta sker inom flera sektorer, exempelvis transport/infrastruktur, energi och arbetsmarknad. Regionerna träder fram som huvudaktörer i teknologi- och kunskapsbaserad global ekonomi (Langeland & Kvinge 2012). Väsentliga problemställningar knutna till klimat och miljöutmaningar måste också lyftas till regional nivå för att kunna finna lösningar (Plieninger & Bieling 2012.). I en globaliserad värld blir frågan om identitet också viktigare. Både i Sverige och i Norge ser vi att intresset för regionala värdeskapande projekt knutna till platsidentitet, lokalsamhälle och turism ökar. Flera kommuner samverkar för att etablera ”Regionala Parker” efter europeiska förebilder, även tvärs över gränsen mellan

Sverige och Norge (Norske Parker 2015). De danska och norska kommunreformerna där små kommuner slås samman för att effektivisera och stärka kompetensen inom bland annat samhällsplanering är också en tendens som göra att det finns ökande behov av landskapsförankrad kunskap om planläggning, förvaltning och utveckling på regional nivå.

En landskapsbaserad regional planering fordrar ett mer *integrerat arbetssätt* för att ta tillvara de multifunktionella aspekterna. Samtidigt ställer det krav på *en konsistent, transparent och uppföljningsbar* metodik.

Nyare metoder för landskapskaraktärisering i Skandinavien

Som ett resultat av implementeringen av ELC i Danmark och Norge 2004 har det skett en betydande metodutveckling i Norden. Trafikverkets metodprojekt LiLP är det senaste bidraget till metodik för landskapskaraktärisering i Skandinavien. Danmark utvecklade en ”Vejledning for landskabsanalyse” i samband med den stora kommunreformen som genomfördes 2007 (Miljøministeriet 2007). I Norge finns en handbok för landskapsanalys på kommunal nivå (Direktoratet för naturforvaltning och Riksantikvaren 2011) samtidigt som det sker en nationell kartläggning av landskapstyper som dokumenterar landskapsvariation på regional nivå. Det har också genomförts regional karaktärisering enligt den engelska LCA-metoden i Skåne (Reiter 2007).

LiLP och regeringsuppdraget – implementering av ELC på sektorsnivå

När den nationella och de regionala planerna för transportinfrastruktur 2010–2021 togs fram genomfördes miljöbedömningar enligt miljöbalken och EG-direktivet om planer och program. Miljöbalken är sedan 1999 Sveriges övergripande miljölag, som bland annat innehåller allmänna hänsynsregler och regler för miljökonsekvensbeskrivningar. Det visade sig inte möjligt att få en helhetsbild av hur transportsystemet samverkar med och påverkar Sveriges landskap, eller på vilket sätt ett aktivt handlande skulle kunna ge positiva effekter på miljömålsuppfyllelse och hållbar utveckling av landskapet. Regeringen gav därför Trafikverket i uppdrag att utveckla bättre metodik för att göra sådana bedömningar (Regleringsbrev 2010-05-30). Trafikverket beslutade att starta ett metodutvecklingsprojekt med Västra Götalandsregionen som studieområde. Projektet hade tre uttalade syften (Trafikverket 2010b, sid 1):

- *Att vara ett led i att uppfylla Regeringens uppdrag i regleringsbrevet avseende att vidareutveckla metoden för miljöbedömning av långsiktiga transportplaner, med avseende på miljöpåverkan på landskapet*

- *Att skapa ett underlag för sektorsövergripande förståelse och helhetsperspektiv: Arbetet ska bedrivas på sådant sätt att en bredare acceptans för landskapet som utgångspunkt för planeringen uppnås. Metodik och typ av underlag ska vara applicerbart på andra geografiska regioner eller län. Projektet bidrar till landskapskonventionens implementering genom att ge ökad förståelse och acceptans för att planera utifrån ett helhetsperspektiv på landskapets värden i stället för att planera utifrån de olika miljöaspekterna.*

- *Projektet (...) görs i nära samarbete med länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen samt andra intressenter.*

Trafikverket såg således att kraven i uppdraget från regeringen krävde en helhetsförståelse för landskapet:

> *”De svenska transportpolitiska målen och Sveriges undertecknande av den europeiska landskapskonventionen är viktiga utgångspunkter för Trafikverkets arbete. Det innebär att verksamheten ska bidra till att de svenska miljökvalitetsmålen kan nås, och till att attraktiva landskap kan behållas och tillåtas att utvecklas.*
>
> *Att realisera detta kräver en helhetsförståelse för landskapet, det vill säga natur, kultur samt landskapets form och funktion sammantaget. Landskapet är inte statiskt. Kännedom om landskapets pågående omvandlingsprocesser, känslighet för förändring och potential för utveckling är av avgörande betydelse. Lika viktigt är förståelse för infrastrukturens inverkan på, och samspel med, det landskap den befinner sig i – och förstås förmågan att omsätta sådan förståelse till handling vid planering, underhåll och utveckling av ny infrastruktur.”* (Trafikverket 2012, sid 3)

Forskningsfrågor

Utifrån de överordnade målsättningarna för Trafikverkets projekt så är metodikutvecklingen och de värderingar och erfarenheter som är knutna till den särskilt intressant att utvärdera gentemot målsättningarna om en integrerad, hållbar landskapsförvaltning. Den centrala problemställningen är;

> *Vilken betydelse och roll har LiLP:s metodik för landskapskaraktärisering för en integrerad, regional planering och landskapsförvaltning?*

I denna artikel har vi tre huvudfrågor eller perspektiv som vi anser vara centrala för att kunna diskutera LiLP:s relevans och lämplighet som metod för integrerad regional landskapskaraktärisering. Metodiken kommer också att jämföras med och värderas mot norska och danska erfarenheter, som en del av en gemensam kunskapsutveckling kring landskapskaraktärisering i Skandinavien. De tre frågorna är:

a) Deltagande

Kravet på deltagande är förankrad i svensk, norsk och dansk planlagstiftning. Det är viktigt att klargöra skillnaden mellan deltagande som kunskapsinhämtning, och deltagande i beslutsprocesser. ELC ställer krav på att det skapas procedurer för deltagande:

> *”att införa förfaranden för medverkan från allmänheten, lokala och regionala myndigheter och andra parter med intresse för att utforma och genomföra den landskapspolitik som anges i punkt b ovan ...”* (Europarådet 2000, artikel 5c)

I arbetet med landskapsanalyser är det av stor vikt att man är medveten om vad deltagandet ska bidra med; expertkunskap, brukarkunskap eller annan slags kunskap som behövs för att ha ett tillräckligt bra underlag för planerings- och beslutsprocesser.

För att kunna avgöra vilken form som kunskapsinhämtning och deltagande som är lämplig, är det väsentligt att avgöra vilken skala man väljer att göra analyserna i. I denna rapporten fokuserar vi på den regionala skalan, dvs landskapssammanhang som i de flesta fall blir synliga ovanför den kommunala nivån. I denna skala kommer huvudekosystem, kulturella särdrag knutna till markanvändning och

bebyggelse samt kulturella relationer knutna till territoriella enheter att framträda. Detta är kunskapsfält där det i de flesta fall krävs speciell fackkompetens, och där deltagande från boende och andra brukargrupper i mindre grad kan inhämtas på individnivå. Hur kan kravet på demokratiska processer trots detta tas tillvara?

b) Arena

Arenabegreppet har uppstått som en följd av den nya betydelsen som ”landskap” har fått som ram för all samhällsutveckling, jfr ELC. Frågan om avgränsning av olika delområden ingår i problematiseringen av arenabegreppet och det kommer att diskuteras; finns gränserna dolda i själva landskapet, eller är de ett konstruerat verktyg för kommunikation? Och hur kan metodiken som områdesavgränsningarna bygger på föras över till andra landskap och regioner?

Gränserna blir ett uttryck för en syn på landskapet som förklaras och delas med (kommuniceras till) andra. Gränser är ofta otydliga – övergångszoner är vanliga. Var ska strecket dras? I LiLP används inte skarpa gränser, utan övergångarna accepteras och markeras med tjockare streck. Gränsdragningarna som föreslås i LiLP skapar en förståelse för landskapets uppbyggnad samt historiska och pågående processer. Förståelsen skapar en förankring. Om gränserna accepteras, så fungerar beskrivningen – kunskapsunderlaget - som en gemensam grundförutsättning för det fortsatta arbetet.

c) Tvärvetenskaplighet

En helhetssyn på landskapet utgör grunden för att förstå landskapets egenskaper och potential. En integrerad planering ställer stora krav på kommunikation och gemensam förståelse mellan kompetenser och fackområden. Metodiken i LiLP har utvecklats av ett tvärvetenskapligt konsultteam. Arbetssättet väcker ett flertal frågor, men har samtidigt stor potential att bidra till att lägga grunden till strategier för hållbar och resilient landskapsutveckling (resiliens: förmågan att återhämta sig eller motstå påverkan av olika störningar). Teamet har haft möjlighet att utveckla sitt samarbete under en längre tid. Vilka resultat har det gett i form av ny, tvärvetenskaplig kunskap? Är metodiken överförbar till andra expertgrupper och planeringsuppgifter?

2 Landskapskaraktärisering i integrerad regional planering (teoretisk bas)

Utveckling av landskapsmetodik

Uppfattningen av ”landskap” som koncept och som planeringsmotiv har förändrats under de senaste årtiondena. Introduktionen av ELC markerade ett tydligt perspektivskifte; från landskap som ett sektorsintresse riktat mot bevarande, till landskap som ett helhetligt, identifierbart område (territorium) som finns i folks medvetande och som har identifierbara karaktärsdrag. I korthet går det ut på att skifta fokus från *”planning for landscape”* till *”planning through landscape”* (Selman & Knight 2005). Från landskap som sektorsintresse i linje med kultur- och naturvårdens intresseområden, till landskap som en gemensam ram som innehåller alla naturgivna och människoskapta processer. Phillips (2005) har beskrivit landskapet som en mötesplats mellan *natur och människa*, mellan *historia och nutid* och mellan *materiella och immateriella* värden. Landskapet blir ett uttryck för en holistisk syn på verkligheten, så som den manifesterar sig i omgivningarna och i människan (Antrop 2005, Fry 2001).

Detta skifte reflekteras också i metodutvecklingen av landskapsanalyser. På 1970-talet var landskapsanalyser präglade av värderingar baserade på ”objektiva” kriterier, med målet att rangordna landskap i förhållande till varandra med hjälp av kvantifierbara parametrar. På 1980-talet försköts perspektivet till ”landscape assessments”, där syftet var att dokumentera och beskriva vad som skilde ett landskap från ett annat (Swanwick 2003). I Norden reflekteras det bland annat i det gemensamma projektet ”Natur- och kulturlandskapet i arealplanleggingen”. Det finansierades av Nordiska Ministerrådet (Nordisk Ministerråd 1987) och leddes av professor Magne Bruun vid institutionen för landskapsarkitektur vid Norges landbrukshøgskole.

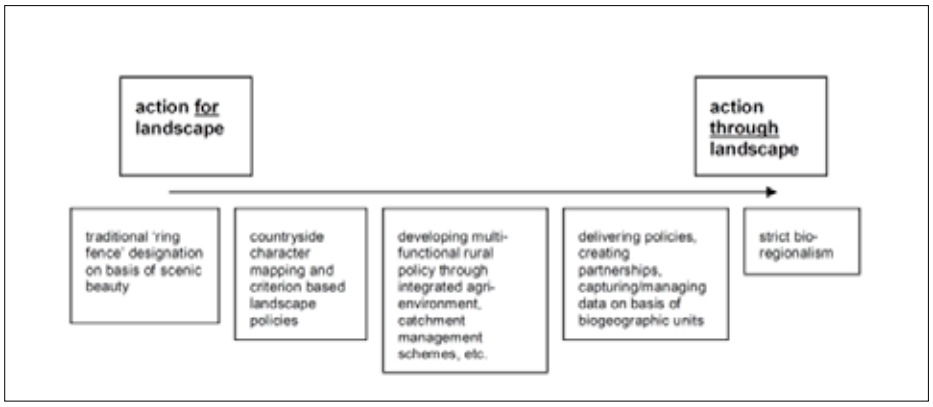
På 1990-talet riktades intresset mot begreppet landskapskaraktär som det samlade uttrycket för *”a distinct and recognizable pattern of elements that occur consistently in a certain type of landscape. Character is what makes landscapes distinctive and creates a particular sense of place in a locality”* (Swanwick 2003). Senare har det utvecklas flera definitioner som i huvudsak bygger på samma principer som citeras ovan. En genomarbetad metod för ”Landscape Character Assessment” (LCA) publicerades av The Countryside Agency och Scottish Natural Heritage (2002). Ett huvudgrepp var att etablera ett hierarkiskt system i kombination med generiska landskapstyper (”landscape character types”) och karaktärsområden (”landscape character areas”) från nationell skala ner till en indelning i en skala som lämpar sig för kommuner eller lokalsamhällen.

Intresset för denna systematik med tillhörande riktlinjer spreds raskt i flera nordeuropeiska länder, däribland i Skandinavien (Schibbye och Pålstam 2001). Metoderna introducerades i Danmark 2004, Norge 2006 och i Sverige genom det regionala landsbygdsprogrammet i Skåne 2007.

Kritik av LCA-metodiken

LCA har kritiserats för att vara alltför visuellt och rumsligt inriktad och inte ta tillräcklig hänsyn till funktionella, ekologiska och historiska samband (Berglund et al. 2011, Butler 2014). Metodiken har också kritiserats för att vara oklar i relation till syfte och synliggörande av specifika kvaliteter i landskapet, och därmed vara svår att använda för förvaltning och utformning av mål för landskapskvalitet (Fairclough 2014). Fairclough (ibid) anser att LCA-metodiken – som den prakti-

seras i England – drivs alltför snabbt fram till integrerade värderingar där det är svårt att få tillräcklig insikt i de olika värderingsaspekterna som finns knutna till naturmiljö, kulturarv och ”sense of place”.



Figur 1. *Enligt Selman & Knight (2005) pågår en utveckling av landskapsbegreppet i samhällsförvaltningen; från landskap som objekt med särskilda skyddsbehov till landskap som en gemensam arena, där ett brett spektrum av miljövärden ska förvaltas i ett dynamiskt och framtidsinriktat perspektiv.*

Förändringen i förståelse och användning av landskapsbegreppet som utvecklats under de sista decennierna (se figur 1) har inte i nämnvärd grad fångats upp av nordiska metoder förrän helt nyligen (Selman&Knight 2005, Berglund et al. 2011). Dessutom har fokuseringen på landskapskaraktärsanalys enligt engelsk metodik som beskrivs ovan, haft en allt för dominerande roll. De nordiska metoderna, som vi senare ska komma tillbaka till, synliggör på många sätt samma utvecklingstrend.

Människors anknytning till ett område har stor betydelse för hur man upplever det, och därmed tolkar och ger det värde. Landskapskonventionens definition som på engelska talar om landskap som ett område *”as perceived”* (Europarådet 2000, artikel 1a) öppnar för en tolkning som är mer knuten till människors individuella *upplevelse*, vilket rymmer flera olika lager av mening än tolkningen *uppfattning* som används i de nordiska översättningarna. Landskapsbegreppet kräver därför metoder som gör att det tolkas i tre dimensioner:

- som bild/upplevelse/perception (**karaktär**) (Swanwick 2003),
- som ekosystem/socialekologiskt system (**funktion**) (Plieninger& Bieling 2012)
- och som territorium/identitetsområde (**relation, sense of place**) (Tuan 1977, Stuart & Williams 1998).

LCA har trots denna kritik ansetts vara ett lämpligt verktyg för att dokumentera och synliggöra sammanhang mellan olika komponenter som ingår i landskapsperspektivet (Antrop 2005). Det kan vara lättast att acceptera detta på regional och delvis kommunal nivå, där individuella relationer och landskapsupplevelser/uppfattningar har små möjligheter att synliggöras.

Metoder för integrerad landskapskaraktärisering och värdering

Landskapsplanering i regional skala, där man vill förhålla sig till de helhetliga sammanhangen, kräver integrerade metoder. Det kan därför se paradoxalt ut att metoderna i Norge och Sverige utvecklats inom statliga sektorsmyndigheter. Det är därför mycket intressant när Trafikverket uttrycker ambitioner att utveckla en

metodik som ska utgöra grund för god infrastrukturplanering. Trafikverket placerar också sina egna sektormål i ett samhällsperspektiv där en gemensam helhetssyn på landskapet

är nödvändig för att hitta praktiska lösningar som tillgodoser olika samhällsbehov. Projektets slutleverans ska förutom att ge en uppdaterad kunskap om landskapet också vara *”en modern plattform för tvärsektoriell planering i Västra Götaland”* som också integrerar hänsyn till bosättning och landskapets attraktionskraft för turism och besöksnäringar (Trafikverket 2010b).

Tvärsektoriell regional planering fick ett politiskt fundament i målsättningarna om ”hållbar utveckling” som de framställdes i ”Our Commun Future” (World Commission on Environment and development 1987). I nyare regionala planeringsstrategier utarbetade på länsnivå i Norge är denna ambition väl integrerad. I praktisk planering kan det vara väsentligt annorlunda. I Norge har statliga sektorer (som naturförvaltning, kulturminnesvård, infrastruktur, energi etc) en stor grad av autonomi och uppträder ofta som om de inte har några förpliktelser gentemot en regional helhetsplanering (Falleth & Johnsen 1996). När man lyckas med att integrera statliga sektorsintressen i planeringen så beror det på tidig integration, en väl definierad samarbetsarena och stort egenintresse från myndigheten. Man har exempelvis goda erfarenheter från kustzonplanering, framför allt i områden med stora anspråk och väl förankrade processer (Hovik & Stokke 2006).

I största delen av Sverige saknas en folkvald regional nivå med ansvar för samhällsplanering, och därför kan en regional planering inte förankras politiskt. Stockholm och Göteborg är undantag, där man på grund av stora markanspråk och komplexa planeringsuppgifter kan anta regionala planer med stöd av Plan- och Bygglagen. Utöver detta saknas i stort sett praxis för integrerad, tvärsektoriell regional planering (Nilsson 2006). Mot denna bakgrund är Trafikverkets – som statlig sektorsmyndighet – ambitioner intressanta. En väl definierad gemensam arena (plattform), skapad genom landskapsanalyser och integrerade samverkansprocesser kan vara ett väsentligt bidrag för att utveckla en ny praxis för integrerad regional planering.

Samtidigt som förståelsen för själva landskapsbegreppet ändrats har det vuxit fram ett resursperspektiv på landskapet. Det är en resurs i sig själv som ska förvaltas men också användas och integreras i lokalt och regionalt värdeskapande (Clemetsen et al 2011). Detta perspektiv gör det möjligt att både utveckla och förändra landskapet, men som ELC framhäver kräver det både kunskap om landskapet (Europarådet 2000 artikel 6Cb);

> *”att värdera de landskap som har kartlagts på detta sätt, och ta hänsyn till de särskilda värden som berörda parter och den berörda befolkningen tillskriver dem.”*

och lämpliga verktyg för att kunna bevara, förvalta och utveckla landskap (Europarådet 2000 artikel 6E)

> *”För att genomföra landskapspolitiken förbinder sig varje part att inrätta instrument som syftar till att skydda, förvalta och/eller planera landskapet.”*

mot en bakgrund av mål för landskapskvalitet (Europarådet 2000 artikel 6D)

> *”Varje part förbinder sig att utarbeta mål för landskapskvalitet för de landskap som har kartlagts och värderats i enlighet med artikel 5c.”*

På samma sätt som inom ekosystemförvaltningen kan landskapet bidra med ett antal **nyttor och tjänster** som kommer människor till godo på många olika sätt; som näringsresurs, ram för vardagslivet, som grund för upplevelser, lärande och inspiration i livet. Ekosystemtjänstbegreppet har kritiserats för att okritiskt göra natur och landskap till en utbytbar resurs som kan omsättas i pengar. Men det är ändå lämpligt begrepp att använda för att operationalisera **multifunktionalitet**, där en rad attribut, funktioner och processer förekommer samtidigt i samma område (Angelstam et al 2013).

Multifunktionalitet kommer att beröra en rad aktörer, både markägare, myndigheter, näringsliv och befolkningen som helhet, och ha ekonomiska och praktiska (tillgänglighet t ex) implikationer (Mose et al 2007). Helhetlig, integrerad planering kräver därför en gemensam plattform eller mötesplats där aktörerna kan mötas och dryfta inbördes relationer. Denna arena kan liknas vid den gamla nordiska tingsplatsen (Olwig 2013). Hägerstrand (2001) säger enligt Primdahl (2014) att allmänningarna som gemensam arena håller på att förlora sin betydelse i moderna västeuropeiska landskap. På grund av ändrat ägande, bruksmönster och offentliga regleringar är detta utrymme väsentligt inskränkt idag. Disponering och planering av landskap har blivit något som görs upp mellan privata ägarintressen och offentlig förvaltning. Denna utveckling står i skarp kontrast till intentionerna i ELC. Med landskapskonventionens öppning för att i högre grad involvera befolkningen i utveckling och förvaltning av landskap, skapas åter ett behov av att utveckla allmänningen som koncept knutet till landskap. Här kommer landskapsanalysmetoder som LCA och andra att kunna spela en väsentlig roll för att definiera det gemensamma handlingsutrymmet och skapa en gemensam grund för förståelse.

En sådan process kräver ett deltagande av olika kompetenser från olika discipliner. Det är viktigt att klara ut formerna och de olika rollerna i detta. Det är också en stor utmaning att utveckla en landskapsförståelse som överskrider de olika ämnesområdenas diskussion. Med landskapet som ram för all samhällsaktivitet finns behov att utveckla nya och gemensamma begrepp som de olika ämnesdisciplinerna och förvaltningsmyndigheterna kan etablera tillsammans. Vi kan skilja på olika typer av samarbete mellan olika ämnesområden och kunskapsintegration; multidiscplinarity, interdisciplinarity och transcisciplinarity. Det är de aktuella forsknings- eller planeringsuppgifterna som avgör vilken typ av samarbete som är mest relevant (Max-Neef 2005, Mobjörk 2009, Nicolescu 2010):

Multidisciplinaritet

Detta är ett vanligt sätt att undersöka och analysera ett komplext fenomen med hjälp av de tekniker som används av respektive fackområde. Resultatet blir en sammanläggning av rapporter utan någon syntes. Det betyder att den kunskap som producerats kommer att ha empiriskt värde men avsikten att lösa själva problemet saknas.

Interdisciplinaritet

I detta koncept finns en ambition att producera kunskap som kan bidra till att lösa komplexa problem. Lösningen är målet för interdisciplinärt arbete och det kräver därför samarbete mellan experter. Detta samarbete innebär dock en utmaning, särskilt vad gäller metodfrågor och till viss del även epistemologiska frågor inom respektive fackområde.

Transdisciplinaritet

Den tredje nivån överskrider gränserna mellan fackområden genom att ta sin utgångspunkt i att observera och beskriva fenomen eller system i sitt reella sammanhang (Vilsmaier 2008). Transdisciplinaritet är normativ när det gäller motivet

att utveckla ett nytt gemensamt språk, samtidigt som den baseras på värderingar för att kunna utveckla lämpliga metoder som kan leda till innovativa nya lösningar (Mobjörk 2009, Nicolescu 2010).

Inom landskapsplaneringen är processen deliberativ och involverar intressenter på samtliga nivåer. Det innebär att samarbetet sker inte bara mellan experter, forskare från olika discipliner, praktiker och lokalbefolkning, utan också beslutsfattare som får ta del av arbetet på jämbördigt sätt.

Mot denna bakgrund kan vi peka på tre viktiga indikatorer för transdisciplinaritet som är relevanta i en integrerad lärande och planerande process:

- Ett gemensamt ”språk”
- En arena, ett område för lärande
- Erkända metoder som kan skapa sammanhanget i undersökningarna.

Om multi- och interdisciplinariteten fokuserar på kommunikationen mellan de olika fackområdena så försöker det transdisciplinära att överskrida gränserna mellan fackområden på ett mer fundamentalt sätt. Transdisciplinaritet betyder att en stor mängd aktörer och grupper är aktiva och att planeringsprocessen är deliberativ och inkluderar intressenter på alla nivåer. Det är inte bara den vetenskapliga och professionella kunskapen som räknas, utan människors förväntningar, preferenser förhoppningar och värderingar är lika viktiga och relevanta för att kunna utveckla visioner och förhållningssätt till landskapet.

Multidisciplinära arbetsmetoder har utvecklats som kunskapsfält under flera decennier parallellt med utvecklingen av landskapsekologin (Fry 2001, Naveh 2001). Ett viktigt redskap för att lyckas med detta är metodik för landskapskaraktärisering och analys som ger reella möjligheter att uppträda gemensamt ute i landskapet. Detta har dock inte varit en förutsättning i LiLP-projektet men har mot bakgrund av konsultteamets arbetsmetodik gradvis framträtt som en möjlighet. Det finns intressanta erfarenheter av detta i förvaltningen av olika skyddsområden i Europa (Vilsmaier 2008).

Det finns behov av ett verkligt tvärvetenskapligt eller transdisciplinärt kunskapsfält som innebär etablering av nya gemensamma begrepp och som kan överföra den nya kunskapen till praktisk planering. Med de ambitioner Trafikverket har uttryckt är detta en mycket intressant och utmanande uppgift att integrera i den nya metodutvecklingen.

3 LiLP-metodiken, en presentation

Den metodik som utvecklats i LiLP bygger på en kritik av tidigare praxis och utformning av landskapsanalysmetoder;

> *”Landskapsfrågor har länge hanterats som frågor om skydd och bevarande av särskilt värdefulla områden. Förändringar har betraktats som intrång. Detta tankemönster är inte tillräckligt för att nå en hållbar utveckling. Med ett fokus på hela landskapet blir det möjligt att samverka med andra aktörer för att hitta lösningar som kan påtagligt förbättra situationen, i stället för planeringens tidigare fokus på att undvika påtaglig skada på särskilda områden. För exempelvis kulturmiljövården innebär detta att ’historien i landskapet’ blir ett väsentligt bidrag för att förstå förändringsprocesser och därmed kunna spela en roll i att skapa framtidens livsmiljöer. Europeiska landskapskonventionen bidrar till denna förändring av våra tankemönster.”* (Trafikverket 2012, sid 12)

Det krävs nya relevanta metoder för att kunna uppfylla ELC krav om att identifiera, karaktärisera, värdera och sätta mål för landskapskvalitet (Europarådet 2000, artikel 6C och 6D);

> *”I detta läge är det omöjligt att uttala sig om effekterna och konsekvenserna för landskapet – annat än som ’träff/inte träff’. Det säger absolut ingenting om hur landskapets funktionella förmåga, dess karaktär och framtida utvecklingsmöjligheter påverkas.”* (ibid, sid 10)

Alltså finns det behov av metoder som gör det möjligt att planera med landskapet som helhet som grund.

Förhållande till Landscape Character Assessment (UK)

Det arbetssätt som föreslås – Integrerad landskapskaraktärsanalys (Integrated landscape character assessment) ...

> *”syftar till att ge en helhetsbild av landskapets huvudsakliga innehåll, dess karaktär, egenskaper och värden. Här kan funktionella, visuella och meningsbärande (sense of place) delar analyseras tillsammans med ekologiska och historiska beskrivningar om området. En förutsättning för landskapskaraktärsanalysen är att många olika kompetenser får bidra. Planerare, projektledare, projektörer, natur- och kulturmiljöspecialister, landskapsarkitekter, geotekniker med flera möts för att skapa en gemensam bild av förutsättningar, möjligheter och svårigheter som landskapet erbjuder.”* (Trafikverket 2013a, sid 7)

Arbetssättet bygger på – men kopierar inte – den engelska metoden LCA. Styrkan i denna metod är att den tar sin utgångspunkt i landskapet som rumslig helhet representerad genom enhetliga karaktärsområden: Varje område beskriver hur det har utvecklats, och förklarar varför det fungerar som det gör. Det gör metodiken mycket lämplig som planeringsunderlag på regional och kommunal nivå.

De förändringar som gjorts jämfört med LCA är främst att karaktäriseringen kompletterats med tematiska studier av landskapets historiska utveckling och dess landskapsekologiska funktioner och värden. Den avslutande bedömningen av utvecklingstendenser, känslighet och potential skiljer sig också från bedömningsstegen i LCA.

Värderingarna i denna rapporten bygger på studier i båda Västra Götaland och Västmanland

Figur 2. *Karta över de två pilotlänen. De markerade väg 190 och E20 är exempel på projekt där metoden testades.*

Pilotstudien i Västra Götaland

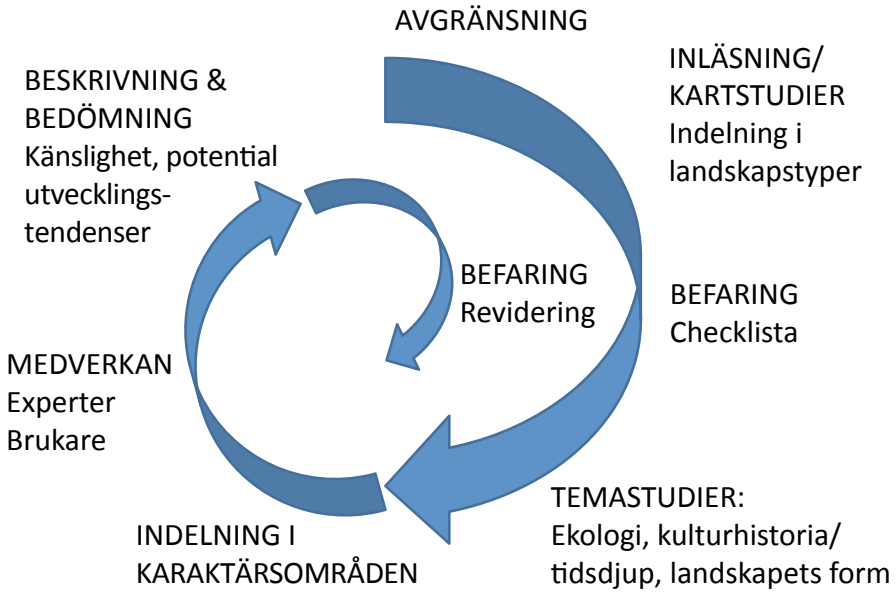
Pilotstudieområdet omfattar Västra Götalands län, ca 25 000 km^2. Karaktärsanalysen gjordes i skalan 1:250 000. Valet motiverades av att analysen ska vara lämplig för bedömning av åtgärder i regional och nationell plan. Olika deltagare i processen har bekräftat att skalan var lämplig (Trafikverket 2012 sid 22).

För uppgiften formerades en konsultgrupp bestående av specialister inom landskapsarkitektur/landskapsanalys, kulturhistoria, landskapsekologi och samhällsplanering. Efter inledande inläsning av material och viss bearbetning av kartunderlag genomfördes ett antal ”befaringar”, dvs gemensamma fältinventeringar tillsammans med projektledare och experter från Trafikverket och regionala myndigheter. Denna gemensamma befaring är en väsentlig del i att skapa en gemensam grund för arbetet – att integrera de olika kunskapsfälten. Det visade sig fruktbart att prata om landskapet – i landskapet! Där gav de olika experterna sin förklaring

till vad man såg/uppfattade, samt diskuterade varför det uppfattades så – vilka processer som skapat dagens landskap. Samtidigt kunde olika experter berätta vilka förändringsprocesser de kände till.

Fältarbetet sammanfattades på kartor (som preliminära avgränsningar av olika landskapstyper) och i checklistor, liknande de som används vid LCA-arbete.

Resultatet av befaringen diskuterades sedan med en större grupp inbjudna från regionen och centrala myndigheter. Materialet justerades, och nya befaringar kompletterade och korrigerade upplägget. Processen var således iterativ. ”Snurran” nedan blev ett försök att beskriva arbetsprocessens olika delar:



Figur 3. *Bild av den iterativa arbetsprocessen för landskapskaraktärisering enligt LiLP metodik. (Trafikverket 2013a, sid 12)*

Studien i Västmanland

I Västra Götaland låg fokus på infrastruktur, eftersom materialet skulle användas av Trafikverket. I Västmanland pågick ett arbete med att upprätta en ny länsplan för regional utveckling, och önskemålet var att den skulle vara rumsligt/fysiskt förankrad – inte bara beskriva önskvärda framtidsmål i siffror och text. Det regionala arbetssättet som utvecklats i Västra Götaland kunde då testas på ett annat län – och i ett annat planeringssammanhang (Trafikverket 2013b).

> *”Länsstyrelsen i Västmanlands län genomför tillsammans med länets kommuner, landsting och Västmanlands kommuner och landsting (VKL) en process som ska resultera i en länsplan för Västmanland. Det är en vidareutveckling av länets Regionala utvecklingsprogram (RUP). Det övergripande syftet är att skapa en hållbar tillväxt i hela Västmanland.*
>
> *Ett av tre prioriterade delprojektområden inom länsplanen heter ’fysisk planering’ och ska ge länsplaneringen en rumslig dimension. Det finns ett behov av en mellankommunal och regionalt övergripande vägledning i utvecklingsfrågor i länet, frågor som normalt diskuteras i den strategiska översiktsplaneringen i respektive kommun.*

Det utvecklingsarbete som bedrivits av Trafikverket i Västra Götaland 'Landskap i långsiktig planering' under 2009–2012, såg vi i Västmanlands län som en intressant metod. Vi eftersökte ett angreppssätt för att åstadkomma en helhetssyn i den strategiska planeringen, framförallt inom den fysiska planeringen. Tillsammans med Trafikverket, Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Västmanlands län bildades projektet 'Landskapskaraktärsanalys i Västmanlands län'.

... Syftet med landskapskaraktärsanalysen är att konkretisera tanken om hållbar utveckling genom att identifiera vad som är känsligt i ett landskapsavsnitt. Den andra sidan av myntet 'känslighet' är 'potential' – hur kan vi agera för att stärka företeelser som brister idag eller utveckla särdrag mot ett bärkraftigt nyttjande? Både känslighet och potential är användbara när man formulerar strategier för hur samhället/ landskapet ska utvecklas på ett hållbart sätt." (Trafikverket 2013b)

Arbetet bedrevs på motsvarande sätt som i Västra Götaland. Västmanland är bara en femtedel så stort som Västra Götaland och har en helt annan naturgeografi. Resultatet av karaktäriseringen används nu för olika regionala studier och de ansvariga myndigheterna ser att karaktäriseringarna och bedömningarna kan användas för att diskutera önskvärda utvecklingsstrategier för olika delar av länet. Det positiva resultatet beror till stor del på det integrerade arbetssättet, där representanter för länsmyndighetens olika delar deltog i fältarbetet (befaringen) och därmed både bidrog till och förstod att använda resultatet.

Fortsatt arbete – tillämpningar i andra skalor och situationer

Inom Trafikverkets ram har metodiken använts inom en handfull planeringsområden. Det är olika tidiga studier av planeringsförutsättningarna för olika åtgärder så som upprustning av en äldre järnvägssträcka (Kinnekullebanan) och vägsträcka (väg 190) samt inledande studier av Västra stambanan. Dessutom har materialet testats som underlag för ett övergripande gestaltningsprogram för E20 genom hela Västra Götaland.

Projektet med Kinnekullebanan är ett intressant exempel på hur en integration av mål för att tillgodose centrala funktionella behov för både natur och människor kan förenas i en landskapsförankrad, regional sektorsplan.

Hur kan den kunskap som tagits fram i den regionala karaktäriseringen tillämpas i ett konkret projekt? Kinnekullebanan är en regional järnväg med stort behov av upprustning, och i en inledande planeringsfas genomfördes en fördjupning av landskapskaraktärsanalysen, kompletterad med en medborgarstudie. Resultaten hittills finns presenterade i två rapporter.

Arbetet präglades av samma integrerade arbetssätt som huvudprojektet:

*"I begreppet landskap inkluderas här perspektiven **ekologi**, **form** och **kultur** samt **sociala dimensioner**. Perspektiven hanteras genom ett integrerat arbetssätt. Arbetet bedrivs utifrån Europeiska landskapskonventionens anda om integrerat arbetssätt och 'landscape as perceived by people'. I projektet 'Landskap i långsiktig planering' ses landskapet som en gemensam arena för de parter som deltagit i åtgärdsvalsstudien. Likaså en arena att samverka kring i efterföljande planeringsprocesser som rör banan och det landskap som banan löper genom."* (Trafikverket 2013c, sid 3)

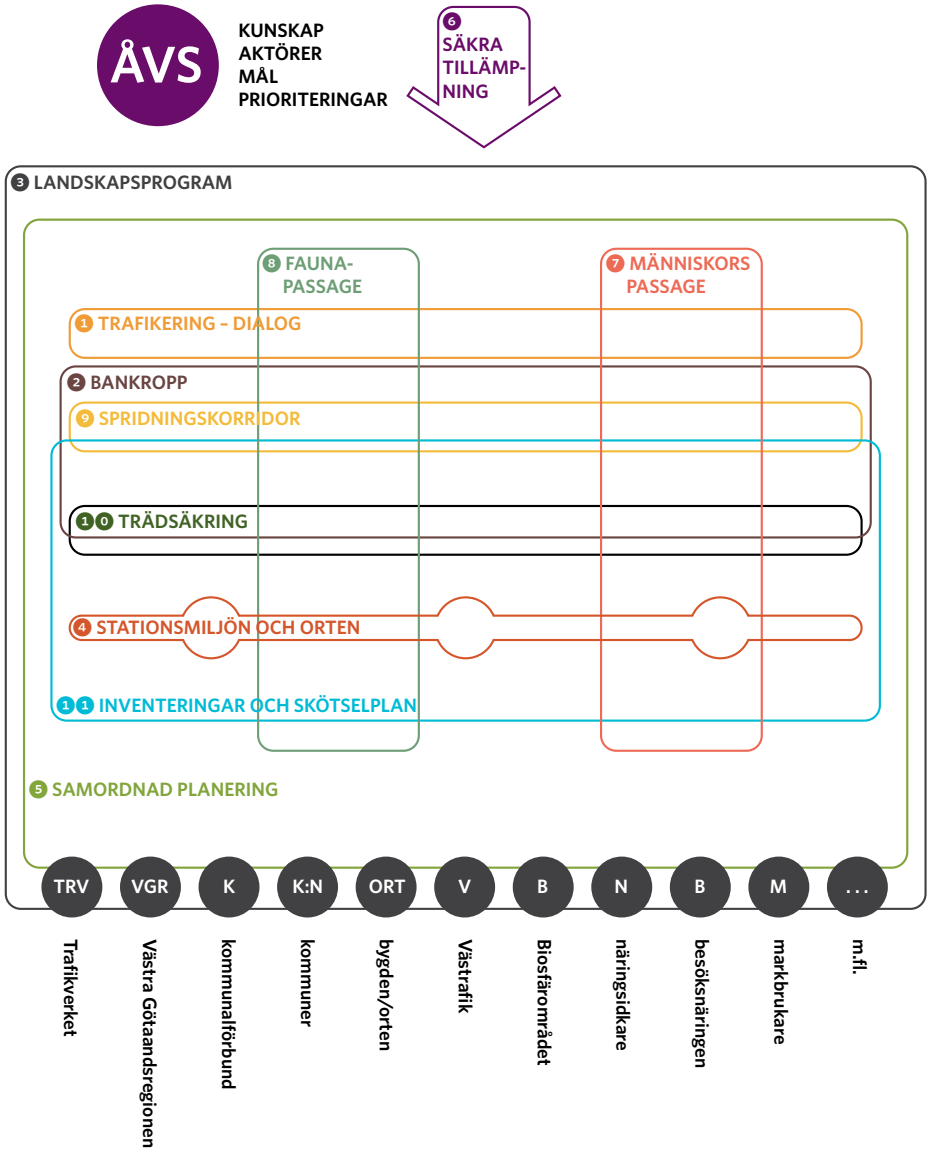
De landskapskvaliteter som identifierats i arbetet – fördjupningen av landskapskaraktärsanalysen och medborgarstudien – ligger till grund för förslag till åtgärder för att *”säkra och gynna Kinnekullebanans landskapskvaliteter i samklang med en framtida utveckling”*. (ibid, sid 3)

Figur 4. *Identifierade landskapskvaliteter som ligger till grund för åtgärdsförslagen (Trafikverket 2013c)*

De 11 konkreta åtgärdsförslagen har förts vidare till den styrgrupp som leder projektet. Vissa åtgärder kan hanteras av en part, men de flesta är beroende av samarbete mellan olika aktörer. Här kan medvetenheten att det någon gör i landskapet påverkar möjligheterna att utveckla de identifierade landskapskvaliteterna som helhet – fungera som arena för samtal och krav på en organisation som kan styra genomförandet.

Fördjupningsstudien visar att en regional karaktärisering – gjord av experter – kan användas och fungera som bas för diskussion om konkreta åtgärder utifrån identifierade landskapskvaliteter.

Studien blottlägger också bristen på samordning – det finns ingen självklar part som kan ta ansvar för att driva processen vidare. Studien initierades av Trafikverket, men en sektorsmyndighet har inte mandat att styra denna process. Åtgärderna kan bara genomföras i samråd med andra, och de olika myndigheternas och organisationernas mandat måste klarläggas. Här saknas den politiska förankringen av och reglerverket kring regionala planer och interkommunalt samarbete.



Figur 5. *En redovisning av de föreslagna åtgärderna, samt de inblandade parterna. Hur ser den organisation ut som har mandat att samordna alla intressen? Lägg märke till att exempelvis önskemålen om faunapassager och passager för människor förstärker varandra, så att behovet och målet för planeringen av dessa vilar på flera anspråk. (Trafikverket 2013c, omslag)*

4 Landskapskaraktärisering i Skandinavien – en jämförelse

Introduktion

Med utgångspunkt i den tidigare diskussionen om utvecklingen av metodik för landskapsanalys de senaste åren är det relevant och intressant att jämföra hur de tre nordiska länderna förhåller sig till integrerade perspektiv på landskapsanalyser på strategisk planeringsnivå (kommun och region).

Först presenteras de danska och norska vägledningarna för landskapsanalys i kommunal planering.

Danmark: "Vejledning om landskabet i kommuneplanlægningen" (2007)

2007 genomfördes en kommunreform i Danmark som reducerade antalet kommuner från 271 till 98. Samtidigt avvecklades amtene (länen), och en mängd plan- och förvaltningsuppgifter överfördes till kommunerna. Bland annat ställdes krav på riktlinjer för planering av landskap som en integrerad del av kommunplanen. Mot denna bakgrund publicerade Miljøministeriet (2007) en "Vejledning om landskabet i kommuneplanlægningen".

Metoden bygger till stor del på den engelska LCA-metodiken (Caspersen 2009) och målet med handboken är att den kan integreras som ett av verktygen i den kommunala planeringen. Den är systematiskt uppbyggd i fyra faser: Kartläggning, Värdering, Strategi och Implementering (Figur 6).

Metodiken bygger på en indelning i karaktärsområden med sin speciella prägel. I nästa fast gör en med detaljerad avgränsning av delområden med värdering av landskapskaraktärens styrka och tillstånd. Detta ger underlag för att utveckla strategier. Ska landskapets karaktär skyddas, vårdas, stärkas/förbättras eller ändras? Dessa expertbaserade strategiska råd kan sedan kopplas till olika förslag till åtgärder i kommunplanen.

Metodiken har använts i en rad kommuner, och är utformad som ett verktyg för professionella planerare. Deltagande från befolkningen och olika intressegrupper har inte varit i fokus. Det finns dock erfarenheter som tyder på att en ökad grad av medverkan skulle ge bättre och mer förankrat beslutsunderlag för att säkerställa landskapshänsynen i kommunplaneringen (Caspersen 2009).

Figur 6. *Översikt over faser och steg (trin) i landskapskaraktärisering i kommunplaneprosesser enligt den danska handledningen för landskap i kommunal planering (Miljøministeriet 2007)*

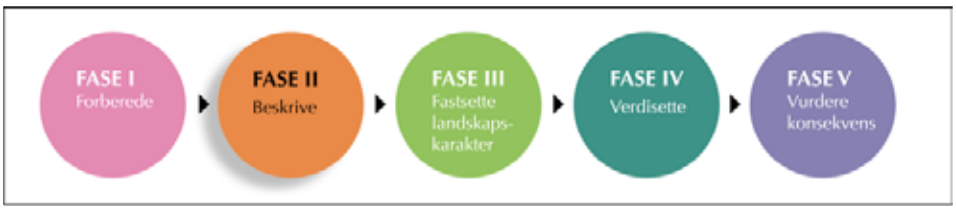
Norge: "Veileder for landskapsanalyse i kommuneplan" (2011)

Arbetet med att utveckla en norsk handbok för landskapsanalys i kommunal planering startade 2008 under ledning av "Riksantikvaren" och "Direktoratet for Naturforvaltning". En första rapport om metodikens uppbyggnad publicerades 2010 (Clemetsen 2010). Metodiken testades i en kommun och publicerades året därpå (Direktoratet for naturforvaltning och Riksantikvaren 2011

Precis som den danska metoden tar den norska sin utgångspunkt i en systematisk och fast lista av väl definierade arbetsuppgifter (se fig 7):

- **Förbereda** – mål för arbetet, analysens skala, behov av medverkan, organisation av arbetet med mera.
- **Beskriva** – inhämtning av basinformation om området, fältstudier och förslag till indelning i karaktärsområden.
- **Bestämma landskapskaraktär** – varje delområde som beskrivits får en bestämd karaktär.
- **Värdera** – varje delområde värderas utifrån en bestämd matris av kriterier som ska användas. Värderingsarbetet mynnar ut i en samlad värdering på en skala stort – litet värde.
- **Bedöma konsekvens** – enligt den process som gäller för norska kommunplaner. Enligt "Plan- og Bygningsloven" är kommunerna tvingade att göra en konsekvensvärdering av kommunplanens arealdel, där landskap och landskapsvärden ingår som eget tema.

Metodiken är detaljerat beskriven, men kräver ändå i hög grad expertkompetens för att kunna genomföras. Det gäller inte minst när det gäller användning av olika begrepp och värderingskriterier. Till stöd för arbetet finns flera illustrationer/scheman för de olika stegen. Landskapsanalysmetoden används såväl i den kommunala planeringen som i olika utredningar och planer i regional skala (1:250 000) och på mer detaljerad nivå (1:10 000).



Figur 7. *Schematisk presentation av fem faser i en landskapsanalysprocess som leder fram till konsekvensbedömning. Ur den norska handboken (Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren 2011).*

Jämförande värdering av dansk, norsk och svensk metodik för landskapsanalys

Vi har gjort en jämförelse av likheter och skillnader mellan de danska, norska och svenska landskapskaraktäriseringsmetoderna. De kriterier som ligger till grund för värderingarna av respektive metod presenteras i tabell 1.

Tabell 1

KRITERIER:	**Danmark** *"Vejledning om landskabsanalyse i kommuneplanlægningen"* Miljøministeriet 2007	**Norge** *"Veileder: Landskapsanalyse i kommuneplan"* Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning 2011	**Sverige** *"Landskap i långsiktig planering"* Trafikverket 2012
Operationaliserade begrepp *- landskapskaraktär* *- funktion* *- territorium*	I huvudsak fokus på landskapskaraktär baserad på naturgeografiskt innehåll, rumslig/visuella förhållanden och kulturprägel. Platsidentitet hanteras inte.	*Landskapskaraktär* dominerar. Läggs ingen vikt vid den *funktionella* förståelsen av landskapet som natur-kultursystem, men både förändringsprocesser och sammanhang är med i kriterierna för karaktärisering, men värderas utifrån hur det funktionella uppfattas. *Territoriella* aspekter är integrerade genom kriteriet "kulturella referenser" som handlar om relationer till landskapet. Stor vikt lagd på medverkan.	Landskapskaraktär dominerar, beskriven utifrån landskapets innehåll, sammanhang och pågående processer. Stor vikt lagd vid den funktionella förståelsen som natur-/kultursystem. Tyngdpunkt på landskapstyper (landscape character types). Territoriella aspekter omnämns som del av landskapets innehåll (kulturella referenser).
Skala (regional/lokal) *Steglös – statisk*	Inriktad på kommunal planering som ett resultat av nya kommunreformen. Skala 1:25 000–1:50 000.	Huvudfokus på kommunnivå, analysskala 1:50 000.	Regional skala 1:250 000 (1:100 000 i delstudier).
Användningsområde allmän vs sektorsbaserad strategisk vs projekt-inriktad	Landskap som sektorsintresse är grunden. Ett vetenskapligt input till kommunala planeringen och även förvaltningen av landskapet.	Allmän användning, analysen ligger till grund för kommunal planering. Analysen används som värderingsunderlag vid konskvensvärderingar av projekt. Lite fokus på strategisk användning.	Pilotstudien framtagen för att användas inom infrastruktursektorn på strategisk nivå. Metoden tillämpades sedan i Västmanland för allmän, strategisk samhällsplanering (länsplan).
Bedömning av landskap värde/funktionalitet	Värdering av landskapskaraktären (svag/stark).	Värdering av karaktärsområden enligt bestämda kriterier och skala (nationell/lokal).	Ingen ny värdering av landskap. Fokus på funktionalitet.

Mål för landskapskvalitet *- skydd/potential* *- resursperspektivet*	Värdering av karaktärens tillstånd och sårbarhet i förhållande till utvecklingstendenser och planerade åtgärder. Strategiska mål sätts för enskilda områden enligt skalan skydda – sköta – ändra.	Specifika kriterier som ska utgöra underlag för att säkra landskapskaraktär och värdefulla egenskaper och innehåll (bevarandefokus med nationellt värde som högsta kategori). Analysen som bas för värdering av resurser nämns i inledningen, men stöds inte av rekommenderat arbetssätt.	Tydligt resursperspektiv, underlag för att i en planeringsprocess bestämma mål för landskapskvalitet. Begreppen utvecklingstendenser, känslighet och potential centrala i bedömningen: vad som kan stärka/hota karaktär och funktion i berört landskap.
Medverkan – grad och typ (konsultation, involvering)	Uppmanar till samarbete mellan flera kommuner i beskrivnings- och analysfaserna. Metodiken är annars expertbaserad och rekommenderar inte medverkan/input från lokalbefolkningen	Fokuserar på medverkan som del av relevant kunskapsinhämtning, särskilt från lokalbefolkningen om förhållanden som har med identitet och platsanknytning att göra. Medverkan ger större legitimitet åt analysresultaten.	Fokus på medverkan av regionala aktörer (region/län, liksom TRV-personal) i fältarbete och bedömningar. Involverar inte allmänheten. Tydligt expertbaserad – den regionala nivån inbjuder inte till lokal medverkan.
”Arenaperspektivet” Indelning i karaktärsområden och betydelsen av gemensam plattform för fortsatt planering	Metodiken är arealbaserad utifrån visuell karaktärisering knuten till de enskilda områdena. Delområdenas avgränsning är anpassade till kommunplaneringens arealbaserade strukturer	En ”gyldighetstest” av områdesindelning och beskrivningar rekommenderas för att säkerställa att karaktäriseringen av landskapet och indelning i karaktärsområden accepteras lokalt som underlag för den fortsatta planeringsprocessen	Fokus på arenaperspektiv, där avgränsningarna spelar en underordnad roll. Används på lokal- och projektnivå för att förklara övergripande innehåll, sammanhang och funktioner.
Tvärvetenskaplighet i rekommenderat arbetssätt – integrerade begrepp, kunskapsutveckling och kommunikation	Landskapskaraktäriseringen är ett sektorsbidrag för att skydda karaktärsfulla landskap och särskilda landskapsvärden	Metoden bygger på en kontrollerad analysprocess med fastställda steg för hur arbetet ska bedrivas vilka teman som berörs och områdena värderas	Arbetar huvudsakligen tvärfackligt, med (försök till) integrerade begrepp (innehåll, sammanhang, pågående processer) utifrån gemensam checklista. Tematiska studier kompletterar.
Ger metoden kunskaper som kan användas för att kunna möta (oförutsägbara) miljö- och samhällsförändringar? Statisk/dynamisk	Metodiken integrerar värdering av de specifika landskap där målsättningen är att förändra karaktären. Detta är integrerat i bestämda förvaltnings-strategier som ska godkännas av kommunerna	Betydelsen av naturgeografiska karaktäristika (landform, vegetationstyp etc) för indelningen i karaktärsområden gör att metoden kommer att ha relevans/vara kompatibel i förhållande till ekosystembaserad förvaltning.	Karaktäriseringens beskrivning av innehåll, sammanhang och pågående processer kan användas för att bedöma nya anspråk på regional nivå

Såväl den danska som den norska och svenska metoden refererar till den engelska ”Landscape character assessment”, men på olika sätt. Varje land har samtidigt sin egen analystradition och inte minst sina egna tolkningar av landskapsbegreppet, vilket gör angreppssätten olika.

Karaktärsbegreppet

I Danmark är karaktärsbegreppet i huvudsak knutet till naturgeografi, kulturprägel och visuella förhållanden. Avgränsningen av karaktärsområden görs i hög grad utifrån markanvändningen. I den norska metodbeskrivningen grundas karaktär också på ingående karaktärsdanande element i en rumslig kontext. Landskapets funktionella egenskaper fångas till viss del upp genom kriterier som ska redovisa pågående förändringsprocesser och rumsliga sammanhang. Dessutom fångas också relationella förhållanden mellan befolkningen som grupp och landskapet upp genom kriteriet ”kulturella referenser”. Detta är ett genuint nytt bidrag till landskapsanalysmetodik i Norge. Det är också en integrerad del av analysen i den svenska metoden (LiLP).

I Sverige har en dessutom också lagt stor vikt på **funktionella förhållanden** knutna till dokumentation av kopplingen mellan naturstruktur och funktionella ekosystem. I norsk och dansk metodik gör man inte det, utan har valt att avgränsa studierna till vegetationens visuella uttryck (vegetationstyp). Fokuset på överordnade funktionella aspekter hos natur- och kultursystemen hänger samman med val av skala för beskrivning och analys; LiLP har en regional utgångspunkt i 1:250 000, medan de danska och norska metoderna fokuserar på kommunnivån, i skala 1:50 000 där man har lagt mindre vikt på ekosystemperspektivet.

Mål för landskapskvalitet

De tre metoderna fångar upp och förhåller sig väldigt olika till ELC:s krav på att fastställa mål för landskapskvalitet. För att göra detta krävs någon form av *värdering* av de landskap som dokumenterats i beskrivningarna. I Norge är metodiken anpassad för behovet av att konsekvensbedöma nya anspråk och planer gentemot landskapet så som det uppfattas och framträder idag. Värderingsinstrumentet bygger på ett antal kriterier som är förklarade och som ska värderas på en skala från lokalt till nationellt värde. I Danmark har man valt en annan tillämpning genom att värdera karaktärens tillstånd och sårbarhet i förhållande till planerade förändringar. Betydelsen (värdet) av det enskilda områdets karaktär, som den framträder idag, ligger implicit i de mål som formuleras för att skydda, vårda eller ändra existerande karaktär. I LiLP har man valt en lösning som har likheter med båda dessa angreppssätt, men betonar i större grad landskapets förändringspotential, baserat på landskapet som en resurs för utveckling. Mål för landskapskvalitet kan utformas med en beskrivning av områdenas landskapskaraktär och utvecklingstendens och en värdering byggd på kriterier som känslighet och potential. Det sistnämnda elementet – potential – gör LiLP till ett proaktivt verktyg för planering som skiljer sig väsentligt från övriga nordiska metoder.

Verktyg i planeringsprocesserna

Metodiken som verktyg i planeringsprocesserna grundar sig på de tre begreppen *deltagande*, *arena* och *tvärfacklighet*. Även här är det en skillnad mellan metoderna, den norska metoden fokuserar på deltagande, speciellt från lokala aktörer och grupper i kommunerna. Här betonas särskilt betydelsen av lokal förankring av indelningen i karaktärsområden, som ska kunna fungera som en lokal diskussionsarena i den fortsatta planeringen. LiLP har, utifrån syftet med metodiken, ett fokus på regionalt, representativt deltagande. Indelningen i landskapstyper och karaktärsområden har fokus på igenkänning och konsensus i förhållande till att kunna diskutera variation och särprägel på ett överordnat, regionalt plan. Den danska metoden lägger däremot i liten grad vikt vid deltagande. Underlaget till analyserna erhålles i stort sätt helt från den kunskapsinhämtning som utredarna gör. Alla metoderna uttrycker behov av ett sektorsövergripande, tvärvetenskapligt synsätt (multi- och interdisciplinaritet), men det är bara det svenska utvecklingsarbetet som har rört sig mot det transdisciplinära fältet, där reellt ny kunskap och nya begrepp kan skapas som ett resultat av arbets- och analysprocessen.

5 Erfarenhet av LiLP i praktiken. Vad säger intervjuerna?

Fyra intervjuer gjordes i olika fokusgrupper, med personer som på olika sätt varit involverade i arbetet. Några hade också egna erfarenheter av att ha tillämpat metodiken i nya projekt. Sammantaget deltog 15 personer i intervjuerna. Samtalen byggde på en intervjuguide med frågelista (Bilaga). Alla intervjuerna dokumenterades på band och som skrivna referat.

Motivet för intervjuerna var att undersöka bredare erfarenheter av metodutvecklingsarbetet och hur resultatet använts. Det har legat till grund för att diskutera forskningsfrågorna som är beskrivna inledningsvis.

Den första gruppen bestod av regionala företrädare från Trafikverket i Västra Götaland och den andra av projektledare och specialister från samma region. Den tredje gruppen var företrädare för länsstyrelsen (regionen) i Västmanland och den sista gjordes med det konsultteam som genomfört arbetet.

Huvudintryck

Ett genomgående intryck hos alla, oberoende av roll och ställning, var att arbetet gett ”aha-upplevelser”, och gett en ny förståelse för vad landskap är och betyder i såväl samhällsplaneringen som för den enskilde. Flera deltagare tillstod att begreppet landskap är svårt att förhålla sig till och konkretisera. Det är inte som det tekniska språk en normalt använder inom Trafikverket. Länsstyrelsen i Västmanland uttryckte det som att landskapet är allt – *”hela geografin därute av alla slag … som en säck som allt finns i …”*. Men även om begreppet landskap uppfattades som svårt att förhålla sig till så upplevde de som varit direkt involverade i arbetet en ny förståelse för landskap – och att det var avgörande för att kunna uppfatta dess förändringspotential och utvecklingsmöjligheter. Och detta inte bara som en bild, utan att djupare utvecklingsprocesser och funktioner som också hör hemma i en helhetlig landskapsförståelse fångas upp av metodiken. *”Landskapskaraktäriseringen fyllde ett tomrum – sammanhanget fanns inte tidigare”* (Västmanland).

LiLP-metodikens logik och relevans i praktisk användning kommenteras på olika sätt. De deskriptiva egenskaperna knutna till karaktärsområdena verkar accepteras, men när det kommer till bedömningarna av känslighet och potential uppfattas de mer spekulativa och oprecisa. De är också ett uttryck för en situationsbestämd uppfattning och kommer att kunna ändra sig över tid (Västmanland). Några undrar också om en annan grupp skulle kommit fram till samma resultat. Detta kommenterades särskilt av representanterna för Trafikverket i Västra Götaland, som också önskade att flera specialister från organisationen kunde få medverka i analysarbetet för att göra metodiken mer tillgänglig. Det kan vara svårt med en metodik som få utanför konsultgruppen kan använda (Trafikverket lokalt) och flera var kritiska till hur de skriftliga landskapsbeskrivningarna fungerade (Trafikverket regionalt). Å andra sidan har de muntliga presentationerna gett stort utbyte; *”Presentationerna viktigast. Svårt med beskrivningen: lite kritiskt hållen till hur man beskriver, jag färgar mina egna beskrivningar, komplexiteten är det intressanta, så det blir flera aspekter”* (Trafikverket lokalt).

Hur förhåller sig de intervjuade till de tre huvudfrågeställningarna – medverkan, arena och tvärfacklighet – som vi inledningsvis beskrev som centrala för att kunna diskutera LiLP:s relevans och lämplighet som metod för integrerad regional landskapskaraktärisering?

Deltagande

De som medverkat i arbetet har varit företrädare för region, län och Trafikverket samt olika specialister. Få kontakter togs med den kommunala nivån. Ändå känner ”folk” igen sig i beskrivningarna, och menar att metodiken kan tillhandahålla en arena för fortsatt planering.

Har de som deltagit uppfattat sig som deltagare i analysprocessen eller mer som mottagare av ett så gott som färdigt material från konsultgruppen? Några kommentarer:

> *”I ÅVS för väg 190 gav LKA underlag för diskussioner från kommunerna och mycket kopplingen till den kommunala planeringen. Kommunerna pratar om stråk och landskap, inte om kommungränser. Samtidigt svårt med underifrån-perspektivet – att fånga in vad medborgare lokalt tycker.”* (Konsultgruppen)

> *”Materialet har lämnats till diktare, teaterproducenter, vindkraftbyggare, kommunchefer osv. Så kan den implementeras och användas. När det är lämpligt ...”* (Länsstyrelsen Västmanland)

> *”Kommunicerar mot andra än planfolk också. Allmänheten kan ta del av denna också ... (kanske är) skolorna en målgrupp? Inte använt. Plockar vi ut gobitar så går det att använda direkt.”* (Länsstyrelsen Västmanland)

> *”Intervjuerna med dom som höll på med turism, näringslivsutveckling, vindkraft osv (fungerade som) representativa medborgare. Vi hade seminarium inledningsvis med dem.”* (Konsultgruppen)

> *”På den regionala nivån passar LKA ihop med fyrstegsprincipen. Kan göra åtgärder inom den trappan – men vi hamnar oftast i detaljplanering till slut”.* (Trafikverket regionalt)

> *”Vårt ansvar är att ta in representanter; beställarens roll att säkerställa att dom är representativa.”* (Konsultgruppen)

Befaringsbyråns medlemmar tycker det är problematiskt att det inte varit möjligt att involvera fler regionala aktörer i nämnvärd grad under utvecklingen av metodiken. Det beror på såväl kapacitetsbegränsningar (tid och pengar) som möjligheterna att motivera och förklara betydelsen av en aktiv medverkan för aktörerna:

> *”Svårt, när vi vill ha in andra representanter, när dom inbjudna vägrar.”*

> *”Kontakt med föreningar är nästa nivå, då närmar vi oss individen.”*

> *”Det är en outnyttjad potential att berätta om den kunskap som vi tar fram – bidrar på lokal nivå.”*

> *”Det finns mycket att testa på regional nivå vad gäller deltagande. Bara börja utforska! Men det kräver troligen annan aktör – Trafikverket är ju en sektorsmyndighet.”*

Arenan – gränsdragningar

Det behövs en gemensam arena när exempelvis Trafikverket vill vidta en åtgärd i landskapet, men är beroende av andra aktörer för att den ska få effekt. Då måste flera parter teckna överenskommelser. Detta är en möjlighet men också en svårighet i allt arbete; när den egna organisationen inte ”äger” arenan blir det mer komplicerat.

Denna undersökning ger stöd för att metodiken/pilotstudien har fungerat så att landskap som arena blivit en reell möjlighet i Trafikverkets planering, se också ovan om medverkan och fyrstegsprincipen. Flera uttrycker en osäkerhet eftersom man inte ”äger” men påverkar andras planeringsprocesser. Är indelningen i landskapstyper funktionell i förhållande till att skapa en gemensam utgångspunkt för att förstå och orientera sig i landskapet?

> *”Landskap blir mer och mer grund för planering utifrån ELC – en grundplattform.”* (Konsultgruppen)

> *”De svenska (landskapsnamnen) är ibland grund för identitet och gränser mot andra. Men i många fall är det andra landskapliga begrepp (storskaliga karaktärsområden som Bergslagen, Mälardalen) som är grund för ’vem jag är’.”* (Länsstyrelsen Västmanland)

> *”LKA fyllde ett tomrum – sammanhanget fanns inte tidigare.”* (Länsstyrelsen Västmanland)

> *”Tidigare avgränsningar, exempelvis avgränsade värdeområden, blev som en filt, man ser inte möjligheter till utveckling. Dessa gränser tar inte hänsyn till administrativa gränser, vilket skapar nya relationer mellan kommuner.”* (Länsstyrelsen Västmanland)

> *”LKA fungerar frigjort från projekten, användbart i alla sammanhang. Titta på landskapet utifrån landskapet! Det sammanhanget finns inte!”* (Trafikverket, region Väst)

> *”… denna (karaktärisering) ger ramen. Kan börja föra ett första resonemang utifrån landskapstyper – sen måste man ner på karaktärsområdena.”* (Konsultgruppen)

> *”… det är det riktigt intressanta. Här finns kopplingen. För oss som jobbar med planering. Hur man redan från början kan tänka känsligheten, potentialpunkterna! Exempelvis väg 190, teckna överenskommelser med andra parter. Här finns ju möjligheter. Helt ny fråga för dom andra parterna!”* (Västra Götalandsregionen)

> *”Med LKA är vi steget före – en gemensam arena, nåt att prata kring: ’vi är en del av detta’. Skapar det en bättre utgångspunkt för sektorsintressena? Ramen för det gemensamma? Kan det fungera i praxis?”* (Trafikverket, region Väst)

Tvärvetenskaplighet

Denna fråga handlar i hög grad om den praxis som teamet av experter utvecklade i metodutvecklingen och testerna i Västra Götaland och Västmanland. I intervjun med Befaringsbyrån framkom det tydligt att den ämnesmässiga integrationen mellan kunskapsområdena har pågått genom hela processen: *”Utgångspunkten är ju en helhet, och inte en räcka tematiska specialrapporter som läggs samman”*. Denna vilja

att sätta ord på landskapet som en helhet visar sig också i områdesindelningen. Påståenden från Länsstyrelsen i Västmanland förstärker i hög grad behovet av denna helhetliga framställning av landskapet – och betydelsen av det för att vara användbar i fortsatt planering och förvaltning inom den regionala ramen;

> *"... tidigare fanns inte en gripbar helhet, här finns flera aspekter. Just helheten finns här, vilket gör det användbart."*

> *"Var och en har sin specialitet, men helheten ska lösas, men måste arbeta tillsammans för att det ska hända. Ofta växer det fram ur samarbetet."*

Även de **regionala specialisterna** inom Trafikverket ser behovet av en helhetlig förståelse av landskap:

> *"... (man) har tagit till sig den som en helhet, minns inte riktigt, men helheten är viktigast, det tvärvetenskapliga."*

Men det integrerade perspektivet är inte oproblematiskt, utifrån de erfarenheter som **Befaringsbyrån** gjort;

> *"Mellan sektorer har det förbättrat samsyn mellan olika områden men skapar också osäkerhet om hur väl olika sakområden verkligen tas med i arbetet med processen. 'Minibusstur' kan ge en förenklad bild av hur det går till; att det kan tolkas som en för enkel oseriös beskrivning istället för att trycka på samsynen i arbetet.*
>
> *Det regionala perspektivet var intressant i första hand för Trafikverket. När vi gjorde en trevare mot en kommun visade det sig svårt att motivera varför vi skulle integrera! Det finns en planeringsvana vid stuprör. Viktigt att motivera, förklara varför integrationen behövs."*

Dessutom är det transdisciplinära ett problem för disciplinerna/de olika experterna, men inte för andra. De ser plötsligt sitt landskap träda fram på ett begripligt sätt. Här har **Befaringsbyrån** mycket att säga:

> *"... inte bara ett 'karaktärsfullt' landskap, utan ett resilient, funktionellt landskap som kan upplevas. Det handlar inte bara om attraktiva landskap osv. Vi har börjat med detta. Karaktär täcker inte in allt! Vi måste förklara funktionerna i landskapet också. I exempelvis arbetet med den internationella landskapskonventionen verkar det som om landskapsarkitekterna tycker att de 'äger' begreppet. Karaktär är ett bekvämt begrepp för oss, men inte för alla andra ..."*

Det är också en kritik av karaktärsbegreppet – som tenderar att bli visuellt i alltför hög grad – och framför allt uppfattas som visuellt av främst ekologer men även historiker. Men:

> *"... karaktär sätter fysik/geografi till funktionaliteten."*

6 Diskussion

Inledningsvis ställde vi frågan på vilket sätt som LiLP bidragit med ny metodkunskap kring landskapskaraktärisering som utgångspunkt för hållbar regional planering:

> *Vilket betydelse har LiLP haft i förhållande till ny metodkunskap inom landskapskaraktärisering, och hur bidrar det till att uppnå nationella förpliktelser att implementera ELC i Sverige?*

LiLP startades som ett metodutvecklingsprojekt utifrån ett regeringsuppdrag, och med ett klart mandat: *”Trafikverket ska också utveckla metodiken för hur miljöpåverkan av olika slag värderas och hanteras samt integreras i åtgärdsplaneringen.”* (Regleringsbrev 2010-03-31). I Trafikverkets tolkning av uppdraget sattes detta in i ett bredare samhällsperspektiv. Man ställde frågan om vilken påverkan infrastrukturåtgärder för närmare 450 miljarder kronor skulle få på det svenska landskapet. Huvuduppgiften för LiLP var därför tudelad – både att utveckla en metodik som sätter infrastrukturåtgärder i en landskapskontext, och att lägga grunden för att integrera det i regional utveckling och miljöförvaltning. Vi har dessutom sett på hur metodiken kan infria landskapskonventionens krav om att varje nation ska fastställa mål för landskapskvalitet. Diskussionen behandlar därför tre frågeställningar:

- Ger LiLP ett relevant landskapsbaserat kunskapsunderlag för regional planering av infrastruktur?
- Lämpar sig LiLP som ett demokratiskt verktyg för bred (tvärvetenskaplig) och transparent diskussion om landskap i regional samhällsutveckling?
- Kan LiLP användas som grund för att formulera mål för landskapskvalitet i landskapskonventionens anda?

Landskapskaraktärisering i regional infrastrukturplanering

Det har visat sig svårt att i praktiken avgränsa en landskapsanalysmetodik med utgångspunkt i Trafikverkets sektorsbaserade uppgifter. Det har bland annat att göra med att landskap som begrepp är till sin natur inkluderande och har av de intervjuade aktörerna uppfattats som *”hela geografin av alla slag”*. Eller som en annan uttryckte det, *”en säck som kan innehålla allt”*.

Landskap är såsom det definieras i ELC och även av Trafikverket, ett fält med flera olika kunskapskulturer och ämnesdiscipliner inom naturvetenskap, samhällsvetenskap och humaniora knutet till sig. Trafikverket engagerade ett team av experter (”Befaringsbyrån”) med kompetenser inom landskapsarkitektur, kulturhistoria, landskapsekologi och samhällsplanering för att utveckla metodiken för regionala analyser. Gruppens engagemang var riktat åt två håll; dels att synliggöra utvecklingstendenser, kvaliteter och brister inom sina respektive teman, dels att sammanställa de samlade egenskaperna och effekterna i landskapsskala. Landskapskonventionens mål om en integrerad planering blev snabbt en grund för arbetet inom ”Befaringsbyrån”. De har därför spelat en väsentlig roll för den riktning som metodiken har utvecklat sig i. Vad representerar denna kunskap och hur har gruppen arbetat?

Här märks att utvecklingen av den svenska metodiken skiljer sig från den i Norge och Danmark; förutom karaktär knutet till områden läggs också stor vikt vid den

funktionella förståelsen av landskap som kulturekologiskt system. Detta beror i hög grad på att gruppen hade landskapsekologisk och biologisk kompetens i teamet, till skillnad för det naturgeografiska fokus man finner i Danmark och Norge.

Landskapsarenan blir därmed mer komplex och dynamisk än om man bara skulle fokusera på landskapets karaktär. Mottagandet inom Trafikverket som myndighet var blandat. I stora organisationer är frågan om vem som har makten att definiera arenan och strategivalen viktig. Med en integrerande metodik såg några specialistgrupper en risk att deras eget kunskapsområde skulle bli otydligt, medan andra tyckte det var frigörande att kunna förhålla sig till en gemensam arena. Denna gemensamma arena visade sig dessutom fungera bra som underlag för den planering Trafikverket anbefaller inom de första stegen i fyrstegsprincipen.

Medverkan och deltagande av olika aktörer på regional nivå inom infrastrukturplanering kommer med nödvändighet att till stor del vara representativ. Det är varken lämpligt eller praktiskt genomförbart att göra enskilda intervjuer eller etablera lokala fokusgrupper. På den regionala nivån är landskapskaraktärisering baserad huvudsakligen på överordnade karaktäristika och strukturer. Därför har inte heller kommunerna involverats i nämnvärd grad.

Vilka är de ”rätta” aktörerna att involvera och vilken nivå och bredd i medverkan är rätt? Här är det skillnader i synpunkter från olika aktörer inom Trafikverket i Västra Götaland och länsstyrelsen i Västmanland. I intervjuerna med länsstyrelsen är man mer intresserad av kommunikationsprocessen och mindre av den faktiska kunskapen.

> *”(Underlaget) tar inte hänsyn till kommungränser – skapar relationer mellan kommunerna, underlag för samtal.”*

Inom Trafikverket ser de olika representanterna mer till hur analyserna kan hjälpa till att styra planeringsprocessen och samordna den med fyrstegsprincipen på ett effektivt sätt:

> *”Tidigare var landskapsfrågan något som ... var upp till projektledaren. Men det här blir ett redskap att använda för oss i den tidigare planeringen! ... passar till fyrstegsprincipen. Vi kan föra in åtgärder inom den trappan.”*

I Sverige är metoder för integrerad och intersektoriell regional planering svagt utvecklade (Nilsson 2006). Mot denna bakgrund är Trafikverkets ambition som sektorsmyndighet intressant. En väl definierad gemensam arena, utvecklad genom analyser av landskapet i samarbete med olika intressenter, utgör ett viktigt bidrag till utvecklingen av en ny integrerad praxis inom regional planering. Men i Sverige är det en gåva utan mottagare, eftersom den regionala planeringsnivån har så svagt stöd i lagstiftning och praktik.

LiLP – från sektorsverktyg till metodik för integrerad regional samhällsplanering?

”Integration is about negotiations – they should be made transparent”, säger Marie Stenseke (2014). Egenskaper och effekter i förhållande till de specifika kunskapsområdena kan inte bedömas tillräckligt om integrationen av kunskap sker för tidigt. Hur kan man operationalisera en holistisk planering?

Utgångspunkten för LiLP har hela tiden varit att den skulle bygga på en förankrad kunskap om landskap och platsanknutna förhållanden, oberoende av anspråket (infrastruktur). Därför tillsattes en extern expertgrupp med bred ämnesmässig

kompetens som fick uppdraget att utveckla och testa metodiken. ”Befaringsbyrån” lade redan från början vikt vid att etablera en gemensam förståelse för landskapets viktigaste karaktärsdrag, variation, funktionalitet och dynamik. Det skedde genom gemensamma fältresor och diskussioner ute i landskapet.

Det integrerade perspektivet fick konkret uttryck genom att söka övergångszoner eller gränser i landskapet som kan vara signifikanta markörer som förklarar landskapets betydelse i förhållande till de olika ämnesområden (natur, kulturhistoria, form etc). Detta var en central del av den öppna och sökande diskussionen och bidrog också till identifiering av regionala landskapstyper och avgränsning av tillhörande karaktärsområden. Detta arbete pågick under en längre period, och inspel gjordes av regionala aktörer som deltog i fältresorna.

En intressant aspekt med ett sådant integrerat arbetssätt är den gemensamma kunskapsprocessen som sker. Representanter för Befaringsbyrån säger att arbetet med att utveckla metodiken inte bara ledde till bättre förståelse för varandras syn på landskapet och vilka värderingar som fanns knutna till det, utan också utvecklade nya gemensamma begrepp och landskapsspråk, vilket framgår av sammanställningarna av gemensamma bedömningsgrunder för landskapets känslighet (se figur 8).

Figur 8. *Sammanläggning av olika begrepp knutna till landskapets känslighet. Med en gruppering i innehåll, sammanhang och markanvändning fördjupades den gemensamma förståelsen av landskapets känslighet: VAD i landskapet är det som är känsligt? (Trafikverket 2013a, sid 26)*

Metodiken leder alltså till en inter- och transdisciplinär arbetsform som i sig själv bidrar till ny kunskapsutveckling! Här ligger också något av LiLP-metodikens centrala bidrag till landskapskaraktäriseringsarbetet i Norden. Samtidigt kan detta också i mångas ögon vara en grund för kritik – i syntetiserande analysprocesser som LCA så kommer de olika ämnesområdenas kunskap lätt att kunna förlora en del av sin ämnesspecifika betydelse och få mindre genomslagskraft i bedömningarna senare i planeringsprocessen. Befaringsbyrån bemöter detta genom att visa att landskap faktiskt är ett eget kunskapsområde som kräver nya begrepp och inte bara en sammanställning av olika ämnesspecifika resonemang och framställningar. Det är inte upp till något enskilt ämnesområde att definiera landskap genom att betrakta landskapskonventionen som ”sin” (jfr uttalande från Befaringsbyrån i kapitel 5 om tvärvetenskaplighet).

I påståendet ligger också en inbyggd kritik av ELC som alltför ensidigt inriktad på begreppet karaktär som uttryck för landskapet, medan egenskaper knutna till funktion är nedtonade. På så sätt är det transdisciplinära i metodiken ett problem

för disciplinerna – men inte inför aktörerna i landskapet, så som en planerare från länsstyrelsen i Västmanland uttryckte det:

> *"... tidigare fanns inte en gripbar helhet, här finns flera aspekter. Just helheten finns här, vilket gör det användbart ... LKA fyllde ett tomrum – sammanhanget fanns inte tidigare".*

Befaringsbyrån upplevde att nya kunskap producerades i arbetet med karaktäriseringen. Vad representerar denna kunskap, och hur skaffade man sig den? För det första kompletterades karaktärsbegreppet med landskapets funktionalitet för att bättre kunna svara upp mot landskapets komplexa dynamik. Trafikverkets reaktion på detta var blandad. En del kände att det integrerade arbetssättet inkräktade på rätten att formulera frågorna inom den egna sektorn. Några experter uttryckte en oro att deras expertområde blev alltför vagt om landskapsbegreppet skulle användas:

> *"Ett lite otydligt begrepp ... vi är vana vid väldefinierade 'tekniska' begrepp. Risken är att det 'spär ut' tydliga distinktioner av de olika delarna som ingår ... Det har ökat förståelsen mellan sektorerna men också skapat osäkerhet i hur de olika specialistkunskaperna är inkluderade i processen. En snabb inventering i minibuss kan ge en alltför stor förenkling av hur det fungerar."* (Naturspecialist, Västra Götaland)

Men regionala planerare upplevde det befriande att kunna relatera till landskap som en inkluderande arena:

> *"För mig var presentationerna viktigast. Texterna kan vara lite svåra, jag är lite kritisk till hur man beskriver. Jag färgar mina egna beskrivningar! Komplexiteten är det intressanta så det blir flera aspekter – inte de enskilda delarna (som biologi, geologi etc) ... har tagit till mig den som en helhet, minns inte riktigt, men helheten är viktigast, det tvärvetenskapliga."* (Regional planerare, Västra Götaland)

Det gjordes en omfattande insats för att förankra och kvalitetssäkra områdesindelningen och landskapstyperna, både i Västra Götaland och i Västmanland. Konsultationerna med de regionala aktörerna i olika samråd bidrog till att ge karaktäriseringen legitimitet. På så sätt etablerades den gemensamma arenan för vidare diskussioner om strategier för landskapsutveckling och förvaltning utifrån bedömningarna av känslighet och potential. Det är intressant att påpeka att denna arena inte är konstant utan kan förändras över tid – den hör hemma i processen och de problemställningar som aktualiserats av deltagarna. Andra strategiska planprocesser med nya aktörer kommer självklart att kunna använda samma underlag, men arenan, dvs landskapskaraktäriseringen, måste accepteras på nytt. Detta är i grunden viktigt för att säkerställa både transparens i processerna och möjligheter att genomföra reella förhandlingar och värderingar av landskapens framtida karaktär, funktion och betydelse för identitet och tillhörighet (relation). Frågan om metodikens repeterbarhet blir därför begränsad till huvudpunkterna i arbetsprocessen och de valda temana, inte till frågan om ett annat expertteam skulle komma fram till samma områdesindelning och karaktärisering.

Beaktar LiLP landskapskonventionens krav om "mål för landskapskvalitet"?

Det hävdas att frågan om transparens i kunskapsunderlag och process är en kritisk faktor för att en landskapskaraktärisering ska kunna användas som grund för förhandlingar om landskapens framtid, dvs utformning av strategier, planer och

åtgärder. Om det krävs en integrerad metodik för att beskriva landskapet, så måste det kunna avgöras när och på vilket sätt denna integration sker i en utredningsprocess. I LiLP sker integrationen mycket tidigt, samtidigt som tematiska analyser tas fram parallellt. De synliggör existerande kunskap om naturförhållanden, kulturmiljö och form.

Trafikverket har tagit fram en beskrivning – ett kunskapsunderlag som kan fungera som bas för en diskussion om samhällsutvecklingen: vad vill vi med detta landskap? Vilka mål för landskapskvalitet ska vi sätta? Dessa mål kan inte sättas av en sektorsmyndighet, utan det måste vara det regionala, politiska organet, i detta fall Västra Götalandsregionen, som formulerar mål om landskapskvalitet (i enlighet med ELC, artikel 6D). Med detta mål kan sedan sektorsmyndigheten – och andra aktörer – bedöma huruvida deras verksamhet och projekt underlättar eller försvårar möjligheterna att uppnå den önskvärda landskapskvaliteten. I detta projekt har bristen på mål för landskapskvalitet varit ett problem vid bedömningen av landskapets känslighet och potential. Bedömningarna fick göras mot dagens landskapskaraktär och vad som kan hota respektive stärka denna.

Mål för landskapskvalitet i en så aggregerad skala som 1:250 000 måste i huvudsak ta sin utgångspunkt i landskapens förändringskapacitet och potential, mer än ett bevarande av existerande karaktär. Eftersom Sverige inte har något system för att utforma bindande regionala planer kan landskapskaraktäriseringen ange riktningen för sektorsplanering och för kommunal och lokal planering.

Landskap är dynamiska och kommer att förändras av yttre och inre krafter. Det innebär också att landskapskaraktären kommer att förändras över tid. En landskapsförvaltning som har som mål att bevara ett speciellt uttryck eller en viss tidsepok, kommer som regel att vara mycket resurskrävande. Ett exempel är det betespräglade landskapet när antalet betande djur minskar kontinuerligt. Landskapsförändringar som ett resultat av mänsklig påverkan visar sig i ökande omfattning i alla skalor. Klimatförändringar på grund av ökande medeltemperaturer i kombination med högt globalt resursutnyttjande påverkar jordens ekosystem i en omfattning som kan leda till dramatiska och oförutsedda händelser: översvämningar, skred, skogsbränder etc.

I framtiden kommer landskapens resiliens, dvs förmåga att upprätthålla vitala livsprocesser och systemfunktioner efter yttre påverkan och stress, att ha större betydelse för mål för landskapskvalitet än landskapens nuvarande karaktär. Det kommer därför att bli allt viktigare att inrikta sig mot en planeringspraxis som gör att landskapet och befolkningen kan möta oförutsedda förändringar, exempelvis genom att ta tillvara och stärka diversitet och mångfald i landskapet. Det behövs också bra metoder för att bedöma hur landskapskaraktären påverkas av de åtgärder som planeras och genomförs idag.

Vi måste med andra ord kunna rikta blicken mot framtiden och bestämma vilka egenskaper och funktioner (kvaliteter) som vi önskar att landskapet ska ha i framtiden, lika mycket som att ta vara på det som finns idag. Det kräver nya metoder för en proaktiv landskapsförvaltning. I LiLP är landskapets potential att utveckla karaktär, funktion och identitet (relation) integrerad som ett bedömningskriterium i metodiken. Det kan vara något viktigt att bygga på för framtiden, som alternativ till platsförankrade framtidsbilder av landskapet. Att utveckla gemensamma framtidsmotiv för landskap är ett processarbete som kräver en reell och inkluderande arena där sektorsintressen och andra aktörs- och befolkningsgrupper kan mötas. Pilotprojektet för Kinnekullebanan (Trafikverket 2013c) visar ett exempel på hur den generella LiLP-metodiken kan anpassas till de behov som är knutna till att säkra viktiga egenskaper och funktioner i landskapet med betydelse för såväl natur och kulturarv som markanvändning och identitet.

7 Slutsatser

Landskap är en multifunktionell och multidisciplinär samhällelig arena, så som landskapskonventionen antar. LiLP är en metodik som i stor omfattning lyckas etablera landskap som en arena för samhällelig planering och utveckling. Det är i första hand det integrerade arbetssättet som hjälper andra att förstå landskapet som helhet och de processer som pågår. LiLP kan fungera som bas för Trafikverkets regionala miljöbedömningar, men metodiken behöver utvecklas ytterligare. LiLP tillgodoser landskapskonventionens krav på verktyg för planering och förvaltning av landskap, men inte kravet på instrument inriktade mot bevarande.

Genom att fokusera på landskapets känslighet och potential skapas en medvetenhet om möjliga effekter av framtida förändringar. Metodiken tillhandahåller en kunskapsbas för diskussioner om framtida visioner för de karaktäriserade områdena för intressenter och andra berörda aktörer. I kombination med den gemensamma arena som metodiken samtidigt tillhandahåller, kan den bidra till att utveckla integrerade, tvärsektoriella regionala strategier. Implementeringen av sådana strategier i Sverige försvåras eftersom de inte har stöd i lagstiftningen – planeringsansvaret åvilar i första hand kommunerna. Därför är det viktigt att de som har planeringsansvar också involveras genom hela processen med landskapskaraktärisering.

Det arbete som utförts i LiLP behöver nu vidareutvecklas och testas i olika landskapstyper och regioner och även baseras på olika planeringsförutsättningar och problemställningar. Det är en stor och viktig uppgift att vidareutveckla det integrerade landskapsperspektivet så att det blir en väg för lärande och en diskussionsarena för att möjliggöra en hållbar utveckling i framtiden.

Fungerar arenan i andra sammanhang, och är den oberoende av skala? Genom ett fortsatt utvecklingsarbete kommer LiLP att ha potential att inspirera till ny praxis för integrerade landskapsanalyser och värderingar där de tre faktorerna karaktär, funktion och relation är jämbördigt representerade. I så fall kommer den att kunna bidra till att fatta beslut som stärker integrerade, hållbara ekologiska och sociala system, där individen blir sedd och värderad.

Det är intressant att se att en så stark sektorsmyndighet som Trafikverket har tagit fram en metodik som är designad för att visa på sambanden mellan alla olika aspekter av landskap; såväl dess karaktär, funktioner och dynamiska förmåga till förändring som dess menings- och identitetsskapande betydelse för individer och samhälle. En följd av en tillämpning av LiLP-metodiken kan vara en mer integrerad, tvärsektoriell strategisk planering på regional nivå. Detta kan i sin tur ha signifikant betydelse för lokal och mellankommunal planering, vilket uppfyller intentionerna i den Europeiska landskapskonventionen.

Litteratur

Angelstam, P, M. Grodzynskyi, K. Andersson, R. Axelsson, M. Elbakidze, A. Khoroshev, and V. Naumov. (2013). *Measurement, collaborative learning and research for sustainable use of ecosystem services: Landscape concepts and Europe as laboratory.* AMBIO. Springer Verlag

Antrop, M , 2005. *From holistic landscape synthesis to transdisciplinary landscape management*. In: Tress, B , Tress, G , Fry, G , Opdam, P. (Eds.), From Landscape Research to Landscape Planning – Aspects of Integration. Education and Application, Springer, pp. 27–50.

Berglund U , M. J. Eriksson, J. Nord, A. Butler, H. Antonson, K. Hammarlund, P. Hedfors and A. Åkerskog (2011) *Om landskap och landskapsanalyse för väg och järnväg – ett kunnskapsunderlag med fokus på begrepp och exempel*. Institutionen för stad och land. Sveriges lantbruksuniversitet, Rapport 1–2011.

Brunetta G , & Voghera, A. (2008). *Evaluating landscape for shared values: Tools, principles and methods.* Landscape Research, 33(1), 71–87

Butler A. (2014). *Developing Theory of Public Involvement in Landscape Planning.* Doctoral Thesis no. 2014:52. Faculty of Landscape Architecture, Horticulture and Crop Production Sciences. SLU.

Caspersen O. H. (2009) *Public participation in strengthening cultural heritage: The role of landscape character assessment in Denmark. Geografisk tidskrift, 109, p. 33 København*

Clemetsen, M. (2010) *Framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi.* Versjon februar 2010. Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning. Hentet11. juni 2015: http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/177000

Clemetsen, M. (2011) *Metodevurdering. Underlagsrapport till "Landskap i långsiktig planering"* 2011:122 Trafikverket. Publikationsnummer: 2012:14020

Clemetsen M. E. Krogh, K.H. Thoren (2011) *Landscape Perception Through Participation: Developing New Tools for Landscape Analysis in Local Planning Processes in Norway.* In: The European Landscape Convention. Challenges of Participation. Eds: M. Stenseke & M. Jones. pp 219–238. Springer Verlag.

Europarådet (2000) *Europeiska landskapskonventionen.* CETS No: 176, Florence 20/10/2000

Countryside Agency & Scottish Natural Heritage 2002. *Landscape Character Assessment. Guidance for England and Scotland*

Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren (2011) *Veileder for landskapsanalyse i kommuneplan.* Trondheim & Oslo

Egoz, S. (2011) *Landscape as a Driver for Well-being:* The ELC in the Globalist Arena, Landscape Research, 36:4, 509–534, DOI: 10.1080/01426397.2011.582939

Falleth, E. & Johnsen, V. (1996) *Samordning eller retorikk? Evaluering av fylkesplanene 1996–1999.* NIBR rapport 1996:20. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.

Fry, G. (2001) *Multifunctional Landscapes – Towards Transdisciplinary Research*. Landscape and Urban Planning 57 (2001) pp 159–168. Elsevier.

Hovik, S. & Stokke, K.B. (2006) *Regional kystsoneplanlegging: et redskap for integrert kommunal kystsoneplanlegging?* NIBR-notat 2006:119 Norsk institutt for by- og regionforskning

Hägerstrand, T. (2001). *A look at the political geography of environmental management*. In A. Buttimer (Ed.), Sustainable landscapes and lifeways. Scale and appropriateness (pp 35–58). Cork: Cork University Press.

Langeland, O , Kvinge, T. (2012). *Globalisering og regionaliering.* I: Det regional Norge 1950–2050. Red.: G.S. Hansen, J.E. Klausen, O. Langeland. Abstrakt Forlag, Oslo. Pp 177–204

Max-Neef, M. (2005) *Foundations of Transdisciplinarity.* Ecological Economics 53 (2005) pp 5–16. Elsevier

Mobjörk, M. (2009) *Crossing Boundaries – the Framing of Transdisciplinarity.* Örebro University, Mälardalen University. Centre for Housing and Urban Research Series. Report 64:2009

Miljøministeriet (2007) *Vejledning om landskabet i kommuneplanlægningen*. 173 pp.

Mose, I. (ed) (2007) *Protected Areas and Regional Development in Europe: Towards a New Model for the 21st century.* Aldershot: Ashgate.

Naveh Z. (2001) *Ten major premises for a holistic conception of multifunctional landscapes.* Landscape and Urban Planning 57:269–284.

Nicolescu, B. (2010) *Methodology of Transdisciplinarity – Levels of reality, logic of the included middle and complexity.* Transdisciplinary Journal of Engineering and Science 1. 1: 19–38.

Nilsson, J.E. (2006) *Regional planering i Sverige*. 12 pp Linköping University. Interdisciplinary Studies No. 6, 2006

Nordisk Ministerråd (1987) *Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen, 2. Forvaltning av ressurser og verdier.* Miljørapport 1987:3.

Norske Parker (2015) *Organisasjon for lokale og regionale parker i Norge*. Webbsida besökt 14.06.2015 http://www.norskeparker.no/

Olwig, K. (2013) *The law of landscape and the landscape of law: The things thatmatter.* In P. Howard, I. Thompson, & E. Waterton (Eds.), The Routledge companion to landscape studies (pp 253–262). London: Routledge.

Primdahl, J. (2014) *Proactive approaches to landscape characerisation – on landscape strategy making as an integrative policy approach.* Föredrag vid KSLA konferens ”The future of landscape characterisation ande the future of landscape”, 3–4 mars 2014.

Phillips, A. (2005). *Landscape as a meeting ground*. I Brown, J , Mitchell, N. & Beresford M (red.), The Protected Landscape Approach. Linking Nature, Culture and Community. IUCN 2005.

Plieninger, T. and C. Bieling (2012) *Connecting cultural landscapes to resilience*. In: Resilience and the cultural landscape. Eds. T. Plieninger and C. Bieling. (pp 3–26). Cambridge.

Reiter, O. (2007) *Det skånska landsbygdsprogrammet*. Länsstyrelsen i Skåne, rapport 2007:10

Schibbye, B. och Pålstam, Y. (2001) *Landskap i fokus. Utvärdering av metoder för landskapsanalys*. Riksantikvarieämbetet, Sverige

Selman, P. (2012) *Sustainable landscape planning. The reconnection agenda*. Routledge London 162 pp.

Selman,P. and Knight, M , (2005) *Landscape as an integrating framework for rural policy and planning*. Research Councils' Rural Economy and Land Use (RELU) Programme (Project: RES 224-25-0119), United Kingdom. Report 35 pp.

Stenseke, M. (2014) *On complications of integrating culture and nature in landscape planning and management*. Föredrag vid KSLA konferens "The future of landscape characterisation ande the future of landscape", 3–4 mars 2014.

Swanwick, C. (2003) *The Assessment of Countryside and Landscape Character in England: An Overview*. In: Countryside Planning. New Approaches to Management and Conservation. Eds: K. Bishop and A. Phillips (pp 109–124). Earthscan, London

Trafikverket (2010a) regeringsuppdrag 2010-05-06

Trafikverket (2010b) *Landskap i långsiktig planering. FUD-projekt dnr 2010/40986, bilaga 2: Projektbeskrivning*. Opublicerat material

Trafikverket (2012) *Landskap i långsiktig planering. Pilotstudie i Västra Götaland*. Publikationsnummer 2011:122

Trafikverket (2013a) *Landskap i långsiktig planering. Kortversion av pilotstudie I Västra Götaland*. Publikationsnummer 2013:099

Trafikverket (2013b) *Landskapskaraktärsanalys för Västmanlands län. En studie inom FOI-projektet "Landskap i långsiktig planering"*. Publikationsnummer 2013:115

Trafikverket (2013c) *Kinnekullebanan och dess närområde. Åtgärdsprogram för landskapskvaliteter*. PM 2013-11-04

Tuan, Y-F , (1977) *Space and Place: The perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press

Vilsmaier, U. (2008) Geographica Timisiensis, Vol 17, nr. 1–2, 2008. Pp 33–43

World Commission on Environment and Development (1987) *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

Bilaga: Intervjuguide

Landskap i Långsiktig Planering

Intervjuguide versjon 30.04.13

Morten Clemetsen
Bengt Schibbye

Fokusgruppesamtaler:
7. mai 08.30 – 11.00 Västmanland, regionale aktører
7. mai 13.30 – 16.00 Befaringsbyrån, Stockholm
13. mai 09.30 – 12.00 Trafikvärket lokalt/ spesialister Gøteborg
14. mai 09.00 – 11.30 Trafikvärket regionalt og Regionforvaltning Gøtaland, Gøteborg

Aktuelle forskningsspørsmål til intervjuguide for fokusgruppesamtaler (NB regional skala, strategisk nivå)

A. Forvaltningen (region, län, regionale faginstitusjoner) V. Götaland /Västmanland

Innledende fra deltakerne rundt bordet (ca 6 personer pr møte)

- Organisasjonstilknytning og stilling/ rolle i organisasjonen
- Aktuelle arbeidsoppgaver
- Faglig bakgrunn, (utdanning)
- Har du deltatt i analyseprosessene, og i så fall på hvilken måte

Generelle spørsmål om landskapsbegrepet

- Hva er landskap? – hvordan definerer du begrepet (hva omfatter det og hva inngår ikke?)
- Hva karakteriserer landskapet i Västmanland – er det noe spesielt som skiller det fra andre län?
- Hvilken betydning har landskap i samfunn og hverdagsliv?
- Er landskap et tema (på hvilken måte) i planstrategier i länsstyrelsen?

Generelle spørsmål om Landskapsanalyse i planleggingen

- Hvilken landskapskunnskap behøves? (karakter, funksjon, opplevelse)
- Hvilke metoder og verktøy har dere tidligere benyttet for å få dokumentere landskap?
- Sterke / svake sider ved metodene?
- Er kunnskap fra den nye landskaspkarakteranalysen relevante og nyttige i planlegging på strategisk nivå?
- I hvilke faser av arbeidet trengs kunnskapen?
- Hva savnes av kunnskap?
- På hvilken måte bidrar landskapskunnskap til å styrke bærekraftig samhällsplanering?

Læringsutbytte fra landskapsanalysene knyttet til egen rolle/arbeidsoppgave

- Har kunnskap fra analysene ført til endringer i din måte å løse oppgavene på?

Om landskapsanalysenes struktur, innhold og kvalitet

- Skala – er kunnskapen som framkommer i 250 000 relevant og tilstrekkelig som grunnlag for planlegging?
- Er det behov for mer detaljert kunnskap (annet skalanivå), og hvordan kan man få dokumentere den kunnskapen (ekspertanalyser, intervju, observasjoner etc)
- Er de tre kunnskapsfeltene form, natur, kultur tydelig avgrenset mot hverandre?
- Er bruken av kunnskapsfeltene godt integrert, skapes det en helhetlig forståelse/ representasjon av landskapet?
- Oppnås tilstrekkelig kunnskap gjennom analysene til å fatte beslutninger (og hvilke type beslutninger)?
- Gir analysene grunnlag for bedre beslutninger enn før?

Kommunikasjonsspørsmål internt(tverrfaglighet/transdisciplinaritet)

- Har eller vil det gi deg bedre grunnlag for kommunikasjon intern i organisasjonen i strategidiskusjoner og planutforming?
- Har landskapskunnskapen fra analysene gitt bedre faglig kommunikasjon i teamet/organisasjonen?
- Har analysene ført til endret oppfatning av landskapets betydning og rolle?
- Vil landskapsanalysene gi et bedre grunnlag for å synliggjøre «real world» problemstillinger og utfordringer (sted og kontekst)?
- Oppstår det et (nytt) felles kunnskapsfelt som ikke eksisterte tidligere innenfor de enkelte fagenes tradisjoner/kultur?

Medvirkning og ekstern kommunikasjon

- Er medvirkning ivaretatt i analysene, i så fall på hvilken måte?
- Er ulike brukergrupper involvert – hvilke i såfall?
- Hva betyr medvirkning på et regionalt og strategisk nivå i planlegging?
- Er sammensetningen av ekspertgruppen (befaringsbyrån) god og med tilstrekkelig faglig bredde/dybde?
- Har analysene gitt et bedre grunnlag for kommunikasjon med andre organisasjoner/ forvaltningsinstitusjoner/brukere
- Er landskapsmetodikken egnet til å skape et felles «språk» eller kommunikasjonsplattform ?

Landskapsanalyse som prosess

- Er analysene egnet til å drive fram kunnskap om området/regionens potensial for utvikling (egnethet)?
- Analyseprosessen som faglig/politisk debattgrunnlag?

B. Særspørsmål til befaringsbyrån:

- Skala – hvordan fungerer de definerte analysenivåene? Fanger de opp de vesentlige egenskaper og innhold innenfor de tre hovedtemaene?
- Kunnskapsfeltene - dekkende eller er det noe som mangler?
- Prosessen – kommunikasjonsgrunnlaget på tvers av fagområder (felles språk , felles metodikk, felles arena)?
- Landskapskarakter – fordel og ulemper med dette begrepet. Er det operasjonelt i planlegging og forvaltning av landskap
- Hva med andre forhold som framtrer i landskapsskalaen (funksjon, dynamikk, endringsprosesser etc)
- Andre spørsmål - verdsetting av landskap, er metodikken egnet til bærekraftig planlegging?

C. Nasjonalt nivå (Direktorater) enkeltintervju

- Er landskap et prioritert kunnskapsområde med integritet i samfunnsplanleggingen?
- På hvilken måte har landskap blitt integrert i statlig politikk
- Hvilket ansvar har din sektor i forhold til landskap
- Har dere tilstrekkelig og relevant kunnskap om landskap

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET. PUBLIKATIONSNUMMER: 2015:155. ISBN: 978-91-7467-818-5. UTGÅVA: 1. NOVEMBER 2015.