

STATIONSNÄRA LÄGE 2.0

GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR ATT STÄRKA
SKÅNES STATIONSNÄRA LÄGEN



POSITIONSPAPPER STATIONSNÄRA LÄGE 2.0

Syftet med detta positionspapper är att lyfta fram gemensamma principer som bidrar till att stärka utvecklingen i stationsnära lägen, både för stationer med och utan spårburen trafik.

Positionspappret och verktygslådan ska ge de skånska aktörerna argument, inspiration och verktyg i sitt arbete. Positionspapprets viktigaste funktion är att visa en gemensam viljeriktning och målbild mellan aktörer som tillsammans har stor möjlighet att styra och driva utvecklingen i stationsnära lägen. Ett arbete som ofta är förenat med en komplicerad planeringssituation. Avsikten är därför att detta positionspapper ska bidra till att stärka kommunernas roll vid denna utveckling. De flesta kommuner arbetar redan i någon form efter positionspapprets frågeställningar, principer och metoder även om arbetet sker på olika sätt och har kommit olika långt. Intentionen är att positionspappret ska ge en överblick av den bredd av frågor som behöver beaktas i den fysiska planeringen. Det ska även lyfta fram betydelsen av ett övergripande strategiskt arbete som sker utifrån en helhetssyn och finns med hela vägen från planering till byggande.

VARFÖR STATIONSNÄRA LÄGE 2.0?

Kommunerna i Skåne, Trafikverket Region Syd, Länsstyrelsen Skåne och Region Skåne har alla ett intresse av att stärka utvecklingen i stationsnära lägen genom en utvecklad samverkan. Därigenom finns potential att bidra till minskad klimatpåverkan och resursanvändning, att tillvarata investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik samt att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbets- och bostadsregion.

Rapporten *Stationsnära läge* släpptes 2010 som resultat av ett samarbetsprojekt mellan Region Skåne, Länsstyrelsen Skåne och Trafikverket. Projektet ville stärka och underlätta den fysiska planeringen i stationsorter samt belysa den stora potential som finns till ett ökat bostadsbyggande i stationsnära lägen. Rapporten visade att Skånes befolkning skulle kunna fördubblas bara genom att förtäta med bostäder i befintliga stationslägen.

Frågan om stationsnära byggande är fortfarande högaktuell. Kollektivtrafiken i Skåne fortsätter att utvecklas

och på senare år har ett flertal nya persontågsstationer öppnats och fler är på gång. Genom det regionala superbusskonceptet utvecklas kollektivtrafiken i de delar av Skåne som idag saknar järnväg. Bostadsbyggandet har ökat markant men det råder fortfarande bostadsbrist i flertalet av de skånska kommunerna. Det finns en fortsatt stor potential till förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Även minskad klimatpåverkan är en framtidsfråga med hög prioritet för Skåne. Målet är att Skåne ska vara klimatneutralt och fossilbränslefritt till 2030 vilket bland annat förutsätter ett effektivt nyttjande av de kollektivtrafiknära lägena.

Strategier för Det flerkärniga Skåne utgår från målbilden att Skåne ska utvecklas utifrån de styrkor som den flerkärniga Ortsstrukturen innebär där de olika orterna kompletterar varandra och hela Skåne lever. I strategierna konstateras att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande.

Genom att förtäta i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk kan tillgängligheten till kollektiva färdmedel stärkas och investeringar i befintliga system användas maximalt.

Strategierna lägger även stor vikt vid att Skåne ska växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning. För att hushålla med marken och använda den så effektivt som möjligt är det avgörande att bebyggelseutvecklingen till stor del sker genom förtätning och samplaneras med andra övergripande strukturer, såsom transportinfrastruktur, kollektivtrafik och grönstruktur.

Även i Skånes regionala utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030* betonas att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur. Detta förutsätter god tillgänglighet,

vilket i sin tur ställer krav på markanvändningen då det inte är möjligt att kollektivtrafikförsörja en alltför utspridd bebyggelse. En balanserad och genomtänkt markanvändning är avgörande för Skånes attraktionskraft och en hållbar utveckling. Genom att tillvarata lägen med goda kommunikationer kan Skåne fortsätta att utvecklas mot en alltmer sammanhållen och integrerad region med positiva effekter för bostadsbyggande, arbetsmarknaden och näringslivet som följd.

Det är mot denna bakgrund som detta positionspaper har tagits fram. Som komplement till positionspaper finns även en separat verktygslåda med planeringsinspiration.

GEMENSAMMA PRINCIPER FÖR PLANERING OCH UTVECKLING AV STATIONSNÄRA LÄGEN

För att tillvarata möjligheterna med ett ökat byggande och ett effektivt nyttjande av de stationsnära lägena ställer sig Region Skåne, Länsstyrelsen Skåne, Trafikverket Region Syd och de skånska kommunerna, genom de fyra hörnsamarbetena, bakom detta positionspaper med följande definierade principer:

EFFEKTIV MARKANVÄNDNING

Värdet av att utveckla och bebygga stationsnära lägen väger tungt trots att det kan vara förenat med intressekonflikter. Att bygga stationsnära gör att fler får tillgång och närhet till kollektivtrafknätet och därmed tillgång till ett större utbud av bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter. Samtidigt skapas ett större befolkningsunderlag som kan ge ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud.

- Skånes tillkommande bebyggelse behöver i första hand prioriteras i stationsnära lägen, det vill säga i anslutning till kollektivtrafiknoder med attraktiv kollektivtrafik.

- Den byggbara marken i stationsnära lägen behöver säkerställas utifrån en helhetssyn. Det finns ett gemensamt ansvar att värna den värdefulla marken, men också ett ansvar att tillvarata de stationsnära lägena genom att säkerställa och prioritera att det finns byggbar mark.
- Bebyggelsen behöver planeras med en täthet som tillvaratar det stationsnära lägets potential och samtidigt tar hänsyn till ortens skala och karaktär. Detta bidrar till attraktivitet och behövs för att skapa underlag för ett ökat kollektivtrafikresande samt för etablering av handel och service i stationens närområde.



HELA RESAN



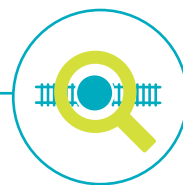
För att människor ska välja hållbara sätt att resa behöver resan från dörr till dörr upplevas enkel, bekväm, trygg, tillförlitlig och effektiv. Det betyder att planeringen måste ske utifrån ett hela-resan-perspektiv, med individen som utgångspunkt.

- Stationerna behöver utformas till attraktiva bytespunkter som är tillgängliga för alla och upplevs trygga under hela dygnet. Det ska vara enkelt att ta sig till bytespunkterna samt att parkera och byta till annan kollektivtrafik eller andra transportmedel. Varje station har sina förutsättningar och betydelse för omlandet. Att kunna erbjuda attraktiva pendelparkeringar är av stor betydelse för landsbygdens befolkning och deras tillgänglighet till stationen. Genom att planera för laddstationer vid bytespunkter kan omställningen till fossilfria drivmedel gynnas.
- Attraktiva gång- och cykelstråk till och från stationen behöver utformas så att de är gena, säkra och upplevs som trygga. Det är även

viktigt att ha en plan för drift och underhåll så resan från dörr till dörr fungerar över tid – oavsett väder.

- Viktiga målpunkter kan lokaliseras längs strategiska stråk och i anslutning till stationen för att göra det än mer relevant att välja cykel och kollektivtrafik. Ett ökat serviceutbud i anslutning till stationen höjer dessutom dess attraktivitet bland kollektivtrafikresenärer.
- Planeringen behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv där både större och mindre åtgärder beaktas. Från strategisk lokalisering av handel och service till att byggherren säkerställer att de bostäder och lokaler som byggs blir minst lika lättillgängliga med cykel som med bil.
- Det är viktigt att utforma en attraktiv kollektivtrafik som är anpassad för resenären och utifrån ortens förutsättningar. Utbud, tillförlitlighet och kvalitet är avgörande för att människor ska vilja resa kollektivt.

STATIONEN I FOKUS



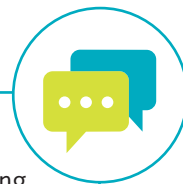
Själva stationen är en nod för trafikinfrastrukturen, för trafiken och för resenärerna och den är dessutom en viktig målpunkt att integrera i orten.

- För att bidra till ortsutveckling, tillvarata befintlig infrastruktur, spara mark och nå fler resenärer är det viktigt att nya stationer i möjligaste mån lokaliseras inom tätorterna.
- Det ligger en stor potential i att integrera stationen som mötesplats i orten, till en plats som attraherar verksamheter och utgör en levande, trygg och inbjudande miljö även för andra än resenären. Samtidigt är stationen en driftplats

och dess funktioner behöver säkerställas. Ett väl fungerande järnvägssystem kräver att olika järnvägsfunktioner ombesörjs, till exempel behov av stickspår för arbetsfordon, uppställningsspår, rangeringsspår, verkstäder, elkraftanläggningar, teknikbyggnader och stängsel.

- Järnväg, såväl som väg, kan utgöra fysiska barriärer som behöver hanteras i den fysiska planeringen. Det är viktigt att säkerställa god tillgänglighet till stationen samtidigt som passagerer behöver vara säkra och trygga.

SAMVERKAN OCH DIALOG



Vid utveckling av stationsnära lägen finns många perspektiv och intressen att hantera. För att varje aktör ska kunna bidra med sin expertis är samverkan och dialog avgörande. Mellan offentliga aktörer – och mellan offentlig och privat sektor. Att på ett konstruktivt sätt föra en tidig dialog kring utvecklingen och avvägningar mellan intressen är en central del i det arbetet.

- Varje plats har unika förutsättningar som behöver beaktas. Tidiga och gemensamma avvägningar mellan intressen behöver göras för att hitta de bästa lösningarna i varje enskilt fall. För att undvika låsningar är det viktigt att varje aktör agerar lösningsfokuserat och proaktivt samt att en diskussion om avvägningar kan föras utifrån ett nyanserat förhållningssätt.
- En ökad samordning mellan olika aktörers planeringsprocesser med kunskap och förståelse för varandras roller, förutsättningar och drivkrafter är nödvändig för att nå framgång. Detta gäller både mellan olika offentliga aktörer och mellan offentlig och privat sektor. När varje aktör bidrar med sin kunskap kan viktiga förutsättningar klargöras i tidigare skeden. Det kan till exempel handla om bostadsbehov, värden kopplat till riksintressen, riskaspekter och störningar från järnvägen.
- Beroende på avstånd till järnvägen kan bebyggelse med anpassad placering och utformning förebygga risker och trafikbuller. Det är viktigt att kommunen, Trafikverket och exploatören samverkar och arbetar med attraktiva bullerdämpande åtgärder.
- Det är viktigt att föra dialog om kollektivtrafikens utbud för att skapa ömsesidig förståelse och rimliga förväntningar om framtida trafikering.

GEMENSAMMA MÅLBILDER



Tydliga och väl förankrade gemensamma målbilder för orten och stationsområdets utveckling är av stor betydelse som stöd för att strategiskt och långsiktigt driva utvecklingen framåt.

- Gemensamma målbilder för utveckling av trafikering, infrastruktur och bebyggelse är viktiga i flera avseenden. De kan bidra till att tydliggöra ambitionsnivå och förväntningar mellan kommunen, Region Skåne och Trafikverket. Även processen när målbilderna tas fram bidrar till att förankra och skapa förståelse. Målbilderna kan även vara användbara vid kommunikation med privata aktörer för att attrahera och involvera dessa.
- En tydlig politisk vilja och långsiktighet i planeringen bidrar till att få aktörer att våga satsa, målbilden behöver därför speglas i all planering. Med utgångspunkt i förankrade målbilder, där tidiga avvägningar är gjorda, finns goda förutsättningar till en konstruktiv dialog i senare skeden.
- Genom att analysera och beskriva orten och stationsområdets framtida funktion och fysiska strukturer utifrån dialoger med olika aktörer kan viktiga avvägningar och prioriteringar göras tidigt i planeringsprocessen. Detta bidrar till att skapa tydlighet i planeringen, samt förankring och samsyn om framtiden.

DEFINITION AV STATIONSNÄRA LÄGE

En viktig utgångspunkt för detta positionspapper är att vad som utgör ett stationsnära läge inte bara handlar om fysiska avstånd, utan att det är tillgängligheten som avgör. Ett stationsnära läge definieras som ett område som har eller planeras ha god åtkomst till en kollektivtrafiknod med attraktiv kollektivtrafik*, spårburen eller inte, där utformning av bebyggelsen och Ortsstrukturen främjar nyttjandet av denna. Olika stationer och orter har olika förutsättningar beroende på stationens funktion och upplevelsen av stationen som nära, tillgänglig och attraktiv.

En stations upptagningsområde är bland annat beroende av: Ortsstruktur och storlek, stationens tillgänglighet, cykelkopplingar och lokal infrastruktur, parkeringsmöjligheter och kollektivtrafikutbud. I detta positionspapper avser en station en kollektivtrafiknod för såväl tåg som buss.

** Vad som utgör en attraktiv kollektivtrafik kan variera mellan olika stationer, men det handlar framförallt om att ha en restid, turtäthet, komfort och bytemöjligheter som möjliggör arbets- och studiependling.*

ARBETSPROCESSEN BAKOM POSITIONSPAPPET

Detta positionspapper tar utgångspunkt från en gemensam workshopserie där Region Skåne inklusive Skånetrafiken, Länsstyrelsen, Trafikverket, sju skånska kommuner samt Sveriges Bygginstrumenter Syd och kommunala bostadsbolag har medverkat. De medverkande kommunerna har varit Båstad, Ängelholm, Bjuv, Svalöv, Lomma, Kävlinge och Vellinge. I dessa kommuner finns totalt tio nya eller framtida tågstationer som har utgjort underlag för diskussionerna i projektet. Diskussionerna har främst utgått från stationslägen i mindre orter men positionspappret ska även vara tillämpligt för större orter och både för stationer med eller utan spårburen trafik.

Positionspappret godkänt av:

Regionala utvecklingsnämnden, den 24 augusti 2018

Trafikverket Region Syd, den 4 oktober 2018

Länsstyrelsen Skåne, den 1 oktober 2018

Skåne Nordost, den 14 juni 2018

Familjen Helsingborg, den 1 juni 2018

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté,
den 17 september 2018

MalmöLundregionen, den 6 december 2018

VÅRA ROLLER I UTVECKLINGEN AV STATIONSNÄRA LÄGEN

Det är kommunerna som har huvudansvaret för den fysiska planeringen men planeringsprocessen bygger på ett samspel med andra aktörer. Kommunerna, Trafikverket, Länsstyrelsen och Region Skåne har alla en viktig roll att spela för att stärka utvecklingen av stationsnära lägen. Utöver dessa aktörer påverkas och styrs utvecklingen även av bland annat stationshusägare, fastighetsägare och exploitörer, operatörer, resenärer och medborgare. Varje part har olika kunskap och perspektiv att bidra med.

Ett involverande arbetssätt med förståelse för varandras olika förutsättningar är väsentligt för att skapa förtroende och för att aktörernas processer ska kunna samordnas. Nedan ges en översiktlig beskrivning av kommunerna, Trafikverket, Länsstyrelsen och Region Skånes roller och ansvarsområden. Samspelet mellan aktörerna behandlas mer i de gemensamma principerna och i verktygslådan.

Kommunerna

I Sverige är det kommunerna som har ansvar för planläggningen av mark- och vattenområden inom sina geografiska gränser. Det är endast kommunen som har befogenhet att anta planer enligt plan- och bygglagen och bestämma om planläggning ska komma till stånd eller inte.

Alla kommuner i Sverige ska ha en aktuell översiktsplan, som beskriver kommunernas långsiktiga utveckling av den fysiska miljön. Översiktsplanen ska bidra till en god miljö och hållbar utveckling. Den ska ge vägledning för beslut gällande mark- och vattenanvändning. Kommunen är även väghållare för kommunala vägar och gator.

Kommunerna i Skåne samverkar genom fyra hörnsamarbeten: Familjen Helsingborg i nordvästra Skåne, Malmö-Lundregionen i sydvästra Skåne, SÖSK (Sydöstra Skånes Samarbetskommitté) i sydöstra Skåne och Skåne Nordost i nordöstra Skåne. Inom de fyra hörnsamarbetena samverkar medlemskommunerna för att skapa tillväxt, effektivitet och utvecklas med mera. Samverkan sker inom områden såsom samhällsplanering, infrastruktur, kollektivtrafik, turism, näringsliv med mera.

Region Skåne

Region Skåne har det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram en regional utvecklingsstrategi samt att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken genomför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken. Samtliga av dessa ansvarsområden är tydligt kopplade till utvecklingen av stationsnära lägen.

I Strategier för Det flerkärniga Skåne konkretiseras den fysiska dimensionen av den regionala utvecklingsstrategin och i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 tydliggörs vägval, mål och prioriteringar för hur infrastruktursatsningar ska kunna användas som ett medel för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Dessa strategier vägleder och ger inriktning för Region Skånes arbete i stationsnära lägen.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart och tar fram Nationell plan för transportsystemet. Utöver detta medverkar Trafikverket vid framtagande av regional transportinfrastrukturplan och ansvarar för planens genomförande. Trafikverkets arbete med att utreda och identifiera behov av infrastrukturåtgärder utgår ifrån fyrstegsprincipen och sker genom bland annat genomförande av åtgärdsvalsstudier. Trafikverket ansvarar för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverkets funktionella ansvar för tågstationer med resandeutbyte omfattar plattformar, plattformsförbindelser och trafikinformation. Trafikverket svarar för byggnation av stationer och för finansiering upp till grundutförande, med möjlighet till kommunal medfinansiering av bland annat tillägg. Utifrån dialog kring regionala trafikeringsplaner, och ansökningar om tåglägen, tar Trafikverket fram tidtabeller för tågtrafiken och beslutar om nya uppehåll. Ur bland annat kapacitets-synpunkt kan Trafikverket säga ja eller nej till anspråk om nya stationer.

Trafikverket yttrar sig över översikts-, detaljplaner och bygglov och medverkar på tidiga dialogmöten i planprocessen. På detta sätt bidrar Trafikverket med kunskap och rådgivning samt bevakar frågor kring riksintresse järnväg ur bl.a. buller-, risk- och säkerhetssynpunkt.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen företräder och samordnar statens intressen i planeringen och ska verka för att nationella mål får genomslag i länet samt nås. De ska bidra med råd, information och underlagsmaterial, till exempel om Länsstyrelsens inkallelsegrunder, allmänna intressen och olika förhållanden som är viktiga att känna till i samhällsplaneringen. Länsstyrelsen kan vid plansamråd och i sina yttranden över kommunernas fysiska planering främja en god bebyggd miljö och långsiktigt hållbara lösningar. I sin myndighetsroll granskar Länsstyrelsen den kommunala fysiska planeringen med hänsyn till riksintressen, miljö-kvalitetsnormer, strandskydd, frågor som rör flera kommuner i länet, människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion. Länsstyrelsen prövar också kommunens beslut om detaljplaner samt bygglov efter överklagande.

POSITIONSPAPPER STATIONSNÄRA LÄGE 2.0 lyfter fram gemensamma principer som ska bidra till att stärka utvecklingen i Skånes stationsnära lägen. Genom ett utvecklat samarbete mellan kommunerna i Skåne, Trafikverket Region Syd, Länsstyrelsen Skåne och Region Skåne finns potential att bidra till minskad klimatpåverkan och resursanvändning, att tillvarata investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik samt att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbets- och bostadsregion.

