

# STATIONSNÄRA LÄGE 2.0

VERKTYGSLÅDA FÖR PLANERING OCH  
UTVECKLING AV STATIONSNÄRA LÄGEN

2019





**Layout:**

Länge Leve kommunikation

**Foto:**

Totte el Siddig /Länge Leve kommunikation  
om inget annat anges.

**Uppdragsgivare:**

Region Skåne, Strukturbild för Skåne  
Therese Andersson, projektansvarig  
Jesper Borgström, samhällsplanerare  
Inger Sellers, samhällsplanerare

**Konsult:**

Susanne Klint och Johanna Hellsten, Tyréns AB

**Utgiven av:**

Region Skåne, avdelningen regional utveckling 2019

## Innehållsförteckning

INLEDNING.....	s. 4
<b>EFFEKTIV MARKANVÄNDNING</b>	
Ortsutveckling och täthet utifrån ortens förutsättningar, skala och karaktär.....	s. 6
<b>HELA RESAN</b>	
En smidig och attraktiv kollektivtrafikresa från dörr till dörr.....	s. 14
<b>STATIONEN I FOKUS</b>	
Hantera barriäreffekter och störningar utmed järnvägen.....	s. 22
<b>SAMVERKAN OCH DIALOG</b>	
Ta taktpinnen!.....	s. 28
<b>VISIONER OCH MÅLBILDER</b>	
Målbilder som gemensam plattform.....	s. 34

## INLEDNING

Avsikten med denna verktyglåda och positionspappret Stationsnära läge 2.0 är att ge de skånska aktörerna argument, inspiration och verktyg i sitt arbete och därigenom bidra till ett ökat bostadsbyggande i Skånes stationsnära lägen och till ett ökat hållbart resande.

Materialet baseras på en workshopserie som Region Skåne genomförde under 2016-2017 med Länsstyrelsen, Trafikverket och de sju skånska kommunerna Båstad, Ängelholm, Bjuv, Svalöv, Kävlinge, Lomma och Vellinge. De medverkande kommunerna har alla nya eller planerade tågstationer för person-tågtrafik. Även Sveriges Byggindustrier Syd och kommunala bostadsbolag deltog i diskussionerna. Med utgångspunkt från workshopserien har ett positionspapper med gemensamma principer för planering och utveckling av stationsnära lägen i

Skåne tagits fram. Som ett komplement till positionspappret har Region Skåne tagit fram denna verktyglåda, som utgör ett planeringsunderlag med avsikt är att inspirera till arbete utifrån positionspapprets principer.

Verktyglådan består av fem tematiska avsnitt som bygger på positionspapprets fem övergripande ställningstaganden: Effektiv markanvändning, Hela resan, Stationen i fokus, Samverkan och dialog samt Gemensamma målbilder.

Varje tematiskt avsnitt i verktyglådan innehåller reflektioner och lärdomar från projektets diskussioner tillsammans med ”krossade myter” – föreställningar om utmaningar och möjligheter för stationsorternas utveckling som vi vill slå hål på. Varje avsnitt följs sedan av exempel och lästips om olika metoder och arbetssätt.

## SAMSPELET VID PLANERING OCH UTVECKLING AV STATIONSNÄRA LÄGEN

Vid planering och utveckling av stationsnära lägen finns, utöver Trafikverket, kommunerna, Region Skåne och Länsstyrelsen, ett flertal aktörer involverade i olika skeden. Dessa består framförallt av stationshusägare, fastighetsägare och exploatörer, operatörer och resenärer. Varje part har olika kunskap och perspektiv att bidra med.

Innan beslut om att anlägga en ny station fattas, är dialog och samverkan avgörande för att skapa bra förutsättningar för ett lyckat resultat. Beslutet föregås vanligtvis av en lång process med diskussioner utifrån läge, framtidsplaner, bevarandevärden, störning med mera. Viktiga aktörer i detta skede är framförallt Trafikverket, kommunen, Länsstyrelsen och Region Skåne inklusive Skånetrafiken.

Oavsett om det handlar om öppnande av en ny station eller utveckling av en befintlig är ett öppet och involverande arbetssätt med förståelse för varandras olika förutsättningar väsentligt. Detta för att skapa förtroende och ge bättre förutsättningar att aktörernas processer ska kunna samordnas väl. Det är viktigt att milstolpar som kräver särskild samordning identifieras. En gemensam bild av den önskade utvecklingen kopplat till orten, infrastrukturen och trafikens utveckling är av stor vikt, inte minst för att aktörerna ska se sig själva som ambassadörer av ett gemensamt projekt.

### ETABLERINGSFAS

**Etablera samverkan**  
Gemensam bild av arbetssätt och förutsättningar.

### PLANERINGSFAS

**Staden**  
Omhändertagna nyttorna av ökad tillgänglighet.

**Bytespunkt**  
Effektiv transportnod.

**Järnvägens kärnfunktion**  
Järnvägens infrastruktur, plattform, plattformsförbindels, trafikinfo järnväg.

FÄRDIG STATION



Illustration över olika faser i planeringen av en station samt syftet med respektive fas – Exempelillustration från Trafikverkets PM Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer (2017).

## EFFEKTIV MARKANVÄNDNING

# ORTSUTVECKLING OCH TÄTHET UTIFRÅN ORTENS FÖRUTSÄTTNINGAR, SKALA OCH KARAKTÄR

*Att bygga stationsnära möjliggör att fler får tillgång och närhet till kollektivtrafiknätet och till det regionala utbudet av bostäder och arbetsplatser, samtidigt som det skapar underlag till ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud.*

Förtätning är en viktig del av dagens samhällsplanering både för att hushålla med mark och för att nyttja och möjliggöra samhällsfunktioner och samhällsservice av olika slag. Detta gäller inte minst i anslutning till tågstationer och andra starka kollektivtrafiknoder. För att tillvarata stora investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik behöver bebyggelsen och Ortsstrukturen i stationsnära lägen främja ett ökat kollektivt resande.

Att planera tät bebyggelse i stationsnära lägen och vid andra starka kollektivtrafiknoder är ett sätt att tillvarata lägets potential. Det möjliggör såväl fler boende och sysselsatta som ökad etablering av handel och service kopplat till kollektivtrafiken. Men det kan samtidigt vara svårt att förverkliga, dels då rådigheten över olika frågor är uppdelad mellan flera olika aktörer och dels då utveckling av dessa områden ofta är förenat med olika intressekonflikter kring markanvändningen.

I Skåne finns alla förutsättningar för att skapa ett bärkraftigt samhälle.



## INTERVJU

Samtal med **Stina Westlin** tidigare utvecklingsstrateg på enheten för samhällsplanering på Länsstyrelsen Skåne.

### Hur ser du på betydelsen av att bygga tätt i stationsnära lägen för att hushålla med värdefull mark?

– I Skåne finns alla förutsättningar för att skapa ett bärkraftigt samhälle, bland annat då länet har ett väl utbyggt kollektivtrafiksyst<sup>em</sup> som stödjer en hållbar mobilitet i länet. Att förtäta bebyggelsen i de stationsnära lägena där det finns goda pendlarmöjligheter är inte bara ett sätt att minska på klimatutsläppen utan också ett sätt att gynna en långsiktigt hållbar markanvändning och hushålla med den goda jordbruksmarken.

## HÅLLBARA LÖSNINGAR FÖR NY BEBYGGELSE

Bebyggelseutveckling och förtätning i stationsnära lägen är ofta förenat med flera utmaningar och intressekonflikter. Till exempel finns ofta värdefull jordbruksmark eller områden som omfattas av riksintressen av bevarandekaraktär. Markägoförhållanden med ett markinnehav som är uppdelat mellan flera olika markägare är också en fråga som kan försvåra kommunens arbete. En utmaning handlar också om att större nybyggnadsprojekt med ökad täthet och nya strukturer kan vara svåröförelig med den karaktär och efterfrågan som finns i mindre samhällen med en småskalig bebyggelsestruktur. Detta är några av de frågor som diskuterats inom projektet.

En viktig utgångspunkt har handlat om att diskutera definitionen av ett stationsnära läge. Det kan vara svårt, och är kanske inte heller önskvärt, att fastställa ett generellt och statistiskt avstånd i meter. Vad som är stationsnära handlar istället om upplevelse och tillgänglighet och kan förändras över tid i takt med att bebyggelsen och strukturen utvecklas på ett sätt som främjar nyttjandet av stationen.

Som grund för diskussioner om de medverkande orternas utvecklingspotential har ortsinventeringar gjorts. Syftet var att beskriva platsspecifika förutsättningarna och värden samt att peka ut möjliga stationsnära utvecklingsområden. Detta kan vara ett sätt att lägga gamla föreställningar åt sidan och diskutera olika utvecklingsmöjligheter som är välförankrade i platsen, dess förutsättningar och utvecklingsbehov.

Ökad täthet i en stor stad inte är samma sak som i en liten ort, täthet behöver definieras och konkretiseras i sin lokala kontext. Förtätningmöjligheter och potentiella områden för ny bebyggelse har i någon mån funnits i alla projektets ingående stationsorter, ofta förenade med mer eller mindre stora utmaningar och intressekonflikter. I utvecklingsarbetet gäller det att agera konstruktivt, innovativt och lösningsfokuserat och olika angreppssätt har diskuterats.

Strategisk etappindelning kan vara ett sätt att få igång önskad utveckling – att till exempel identifiera utvecklingsområden som inte berörs av försvårande intressekonflikter eller utmaningar och börja där. Därtill kan områden för strategiska markinköp identifieras för att ge kommunen större rådighet över utvecklingen.

## EXEMPEL PÅ METODER OCH ARBETSSÄTT

### Ortsinventering

Ett sätt att arbeta med ortsutveckling och täthet utifrån ortens förutsättningar är att inleda med en ortsinventering och utifrån denna analysera och diskutera ortens utveckling i förhållande till olika mål och behov.

En ortsinventering kan beskriva ortens markanvändning och markrestriktioner, planberedskap och markägande, struktur och karaktär.

Inventering och analys av orten handlar om att förstå och lära känna ortens historia, nuläge och förutsättningar och genom detta bättre kunna möta en framtida utveckling utifrån en helhetsbild. För kommunen medför detta en bättre handlingsberedskap för frågor av olika karaktär, inte bara för fysisk utveckling utan även för frågor i gränssnittet mellan fysisk och social samhällsutveckling samt med samhällsekonomiska konsekvenser som följd. Ur ett regionalt och statligt perspektiv medför det

ett bra dialogunderlag som kan underlätta och påskynda processer.

Ortsinventeringen handlar om att ha tydliga och konkreta analysteman och ställa frågor som ska spegla kommunens mål. Vilka mål, behov och krav finns att förhålla sig till för ortens utveckling? Hur mycket ska orten växa? Hur stort resandeunderlag behövs/krävs för den nya stationen? Hur stor är efterfrågan/kö till bostäder? Hur stor yta för nya bostäder behövs utifrån olika täthetsgrader? Vilken täthet behövs för att skapa underlag till handel och service? Hur ser behovet och underlaget ut för offentlig och kommersiell service? Vilka funktioner behöver få plats?

### KROSSADE MYTER

- ⚡ **Stationsnära läge handlar inte bara om fysiskt avstånd till stationen, det handlar minst lika mycket om vad som upplevs stationsnära.**
- ⚡ **Det råder inte brist på potentiellt byggbar mark, även om det finns intressekonflikter att hantera. Det finns ofta fler möjligheter än vi tror.**
- ⚡ **Täthet behöver inte betyda höga hus. Täthet betyder olika saker i olika orter.**

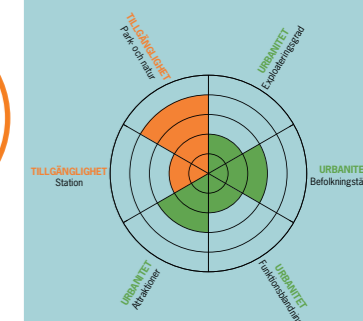
## LÄSTIPS!



### Tätare Skåne

(Region Skåne 2013)

Rapporten *Tätare Skåne* från 2013 innehåller en metod för att analysera orter eller områdens täthet baserat på sex indikatorer för förtätning: exploateringsgrad, befolkningstäthet, funktionsblandning, attraktioner samt tillgänglighet till kollektivtrafiknod respektive grönområde. För att pedagogiskt förklara analysresultaten och vilka effekter förslag till förtätning uppnått, används en så kallad värderos.



Värderosen ger en generell bild av studieområdets urbanitet och tätortens tillgänglighet till valda indikatorer.



### Täthetsmått för effektiv kollektivtrafik (Sveriges kommuner och landsting, 2016)

Rapporten **Täthetsmått för effektiv kollektivtrafik** från 2016 kan användas som inspiration och diskussionsunderlag vid planering och analys av ny bebyggelse eller förtätning av befintlig. Rapporten lyfter fram olika schablonvärden, bland annat för boende, anställda och besökare per ytenhet för olika verksamheter. Värdena kan till exempel användas för att bedöma vilken typ av verksamhet som ska prioriteras längs ett kollektivtrafikstråk.

TABELL 1. Schablonvärden för boende

Antal boende per bostad	Genomsnittlig bostadsyta per lägenhet (m <sup>2</sup> )	Genomsnittlig bostadsyta per person (m <sup>2</sup> )	Antal personer per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Antal bostäder per 1000 m <sup>2</sup> BTA
2	100	50	20	10

TABELL 3. Schablonvärden för antalet anställda och besökare per ytenhet, för olika verksamheter

	Antal anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Antal besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Total
Kontor	30	4	34
Industri	15	2	17
Handel	17	60	77
Externhandel	15	70	85
Resturang	15	70	85
Vård	15	30	45
Låg/mellanstadie	25	85	110
Högstadie/gymnasium	25	100	125

## Det fanns ett behov av att konkretisera förtätningssidén

### INTERVJUER

Samtal med **Johanna Kaaman** samhällstrateg i Kävlings kommun.

#### Vad var anledningen till att Kävlings be- stämde sig för att ta fram en förtätning- strategi?

–Den gällande översiktsplanen är ganska inriktad på förtätning eftersom orterna i Kävlings kommun omges av högklassig jordbruksmark och tätortsnära natur. Det fanns ett behov av att konkretisera förtätningssidén samt vilka värden som är viktiga att ha med. En GIS-analys gjordes för att få en mer objektiv bedömning av vilka ytor som finns.

#### Vad ser du som den främsta nyttan/nyttor- na med att ta fram en förtätningstrategi?

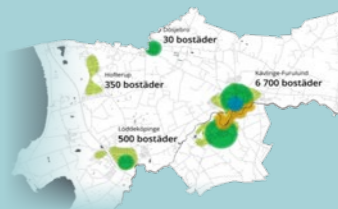
–Att kommunen kan börja jobba med att konkreti- sera den förra översiktsplanens idé om förtätning. Det finns ett material att utgå ifrån som ger

drivkraft och argument. Strategin är teoretisk och resonerande och tar upp varför, vilka nyttor förtätning har och vilka drivkrafter och begränsningar som finns. GIS-analys visar på vilka ytor som det går att jobba vidare med. Både strategin och analysen är ett underlag inför kommande översiktsplanarbete. Den främsta nyttan är att kunna ringa in vad som kan bli förtätat och att det finns en så pass stor potential.



### Förtätningstrategi (Kävlings kommun, 2017)

Kävlings kommun antog 2017 en förtätningstrategi som ska visa var och hur kommunen vill förtäta fram till 2035. Förtätningstrategin bygger på en noggrann analys av förtätningmöjligheterna i kommunen, baserat på kommunens egna mål och riktlinjer men också fysiska och juridiska begränsningar.



- Utveckla stadskärnan
- Bygg Å-nära stad
- Bygg central småstad
- Bygg kollektivtrafknära villastad

Identifierad förtätning- potential per område (Spacescape 2016)

## Utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen sammanfaller med många fördelar.

### Strategiska mark- och fastighetsförvärv

Ett sätt att skapa förutsättningar för förtätning är att göra strategiska mark- och fastighetsförvärv. Översiktsplanering som kopplas samman med en aktiv markpolitik är ett viktigt verktyg för att stimulera byggande och kan även ge kommunen en

större rådighet över utvecklingen. Vad gäller markbehov för ortsutveckling i stationsnära lägen eller för utveckling av järnvägen är dialog mellan kommunen och Trafikverket viktig.



### INTERVJU

Samtal med **Torsten Helander** stadsarkitekt i Eslövs kommun.

**Eslövs nya översiktsplan har fokus på förtätning och att Eslöv och byarna ska växa i kollektivtrafiknära lägen. Varför har ni sett det som viktigt?**

–Hållbarhet är det mest uppenbara skälet men det handlar om mer än så. Utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen sammanfaller med många fördelar, oftast finns en befintlig bebyggelsestruktur, skola och teknisk infrastruktur m.m. som gör utbyggnaden mer ekonomiskt effektiv. Även social hållbarhet gynnas när människor samlas. En bidragande faktor till att utbygganden i Eslöv till stor del har skett genom förtätning handlar också om en lyhördhet gentemot marknadsaktörer, som själva önskat en utveckling av centrala lägen i Eslöv. Kommunen har arbetat för att stötta denna utveckling, genom bland annat en sänkt parkeringsnorm för centrala delar och ett faciliterande och dynamiskt förhållningssätt till omvärlden och önskvärda förändringar.

*Det har också inneburit att Malmö stad vågat ta risker vid infrastrukturutbyggnaden.*

### INTERVJU

Samtal med **Magnus Alfredsson**, enhetschef på Malmö stad och projektledare för Hyllie.

**Vad har det kommunala markinnehavet betytt vid utvecklingen av Hyllie?**

–Att Malmö stad ägde marken vid Hyllie har varit en avgörande förutsättning för området utveckling som inneburit en större möjlighet att styra planläggning och utbyggnadsordning. Det har också inneburit att Malmö stad vågat ta risker vid infrastrukturutbyggnaden. Men markinnehavet har också medfört ett större ansvar och det har varit viktigt för Malmö stad att gå före och tydligt visa att vi velat satsa på området. Vi har också varit noga med att hålla fast vid det som har sagts. Många av aktörerna som finns med idag har varit med sedan ett tidigt skede och de lyfter fram staden som samlande kraft och drivmotor som en viktig del.

### Strategisk etappindelning

Vid utveckling av stationsnära lägen kan strategiska etappindelningar vara ett sätt att få igång en bebyggelseutveckling och därigenom fungera som katalysator för vidare

utveckling. En strategi kan vara att börja utveckla de områden som är mest attraktiva på grund av läget eller på grund av att de inte berörs av försvårande intressekonflikter.

*I takt med att Hyllie utvecklats har man tydligt kunnat se gränserna för vad som anses stationsnära utökas.*

**Hur har Malmö stad arbetat strategisk med etappindelning vid utvecklingen av Hyllie?**

–Kännetecknande för utbyggnaden av Hyllie har varit en god framförhållning vid utbyggnad av infrastrukturen. Att man vågat ta tunga investeringar tidigt var en stor styrka. Den första etappen, närmast stationen, handlade om säkerställa och trygga lokalisering närmast stationen för regionala funktioner såsom en Park & Ride-anläggning, en mässsa och arena samt ett köpcentrum. Vi ville få service på plats tidigt samt markera att här bygger vi stad. Infrastrukturen och serviceutbudet gjorde att området snabbt blev attraktivt för kontorsetableringar och det var tydligt att

stationsnärheten var avgörande för dessa. I takt med att Hyllie utvecklats har man tydligt kunnat se gränserna för vad som anses stationsnära utökas. I nästa etapp låg fokus på bostadsutbyggnad. En viktig fråga handlade om att identifiera och bygga upp de värden som Hyllie skulle stå för.

### LÄSTIPS!



**Lär känna din ort (Boverket, 2006)**

I rapporten Lär känna din ort från 2006 går det att läsa om olika analysmetoder för platsen, livsmiljön och ortens relation till omgivningen.

## HELA RESAN

# EN SMIDIG OCH ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIKRESA FRÅN DÖRR TILL DÖRR

*För att människor ska välja hållbara sätt att resa räcker det inte med att det finns en station. Resan från dörr till dörr behöver upplevas som enkel, bekväm, trygg, tillförlitlig och effektiv. Planeringen behöver ske utifrån ett hela-resan-perspektiv.*

Att utveckla Skånes stationsnära lägen handlar om att skapa en samhällsutveckling som stärker användningen av kollektivtrafik och hållbara transporter. För att tåget, eller annan kollektivtrafik, ska vara ett attraktivt val i människors vardag räcker det inte med att själva tåg- eller bussresan fungerar bra. Hela resan – från dörr till dörr – behöver upplevas bekväm, enkel, trygg och effektiv. Det är därmed mycket viktigt att tidigt i planeringen och utformningen av stationsnära läge ta hänsyn till de parametrar som skapar denna upplevelse. Tre viktiga planeringsaspekter för stationsorter och andra kollektivtrafikhoder är att utforma attraktiva, trygga och säkra gång- och cykelstråk till/från stationen, att lokalisera viktiga målpunkter längs dessa stråk eller i anslutning till stationen, samt att utforma en attraktiv bytespunkt där det är smidigt att byta mellan transportslag och trevligt att vänta på tåget eller bussen.





Det handlar om  
normer och vanor.

## INTERVJU

Samtal med **Jonas Hedlund**, strateg hållbart resande, enheten för samhällsplanering, Region Skåne.

**Vad är viktigt för att förändra attityden till kollektivtrafiken och öka stationens attraktivitet? Hur skiljer sig förutsättningarna för mindre respektive större orter?**

–Det är viktigt att utveckla identiteten som stationsort för att öka tågresandet. Tågtrafiken ska så klart fungera och anslutningarna vara genomtänkta, men att skapa en känsla av att bo i en stationsort ska inte underskattas. Ett bra exempel på detta är Kävlings identitetsskapande arbete kring stationsstaden. Det är även viktigt att inse att cykelns och kollektivtrafikens attraktivitet är relativ till bilens. I mindre orter har man ofta inte längre till sina målpunkter än i större orter, men med gratis och garanterad bilparkering hemma, på jobbet och vid affären blir det betydligt enklare att välja bilen. Hur bra cykelinfrastrukturen är. Det handlar om normer och vanor.

## CYKELINFRASTRUKTUR HAR STOR PÅVERKAN PÅ TILLGÄNGLIGHETEN MED KOLLEKTIVTRAFIK

Diskussioner om att stärka användningen av kollektivtrafiken handlar ofta vilka trafikeringen, turtäthet och pålitlighet, detta är viktiga frågor som behöver diskuteras tidigt. Men det finns även andra viktiga utvecklingsområden att arbeta med, som kan ge stora effekter på såväl restid som resenärens upplevelse och beteende. Det handlar till exempel om cykelinfrastruktur, bytespunktens funktioner som resenärsservice samt information och tjänster - att påverka resan innan den börjat genom att arbeta med mobility management.

Inom projektet Stationsnära läge 2.0 har inventeringar tagits fram för tillgänglighet för cykel inom tre kilometer från de medverkande orternas stationer. Inventeringen har även innefattat en kartläggning av vilka strategidokument och åtgärdsplaner som finns och hur arbete sker med dessa.

Ett upptagningsområde på tio minuter ökar från cirka en till tre kilometer om resenären cyklar istället för går. En cykelinventering kan fungera som utgångspunkt för diskussion om en Orts potential att utveckla en bebyggelse- och cykelstruktur utifrån ett hela-resan-perspektiv. Genom inventeringen kan befintliga kvaliteter, brister och utvecklingsbehov identifieras som grund för planerings- och strategidokument om utvecklingen av cykelinfrastrukturen.

För de ingående orterna har det konstaterats att det varken råder brist på strategier och åtgärdsplaner för utveckling av cykelinfrastrukturen eller kunskap om vad som stärker och främjar användning av cykel och kollektivtrafik. En utmaning är dock att gå från kunskap till konkreta insatser och genomförande, samt att följa upp genomförda insatser.

## KROSSADE MYTER

- ⚡ **Att underlätta kollektivtrafikresande handlar inte bara om bättre kollektivtrafik, utan också om lokala funktioner och cykelinfrastruktur.**
- ⚡ **Det räcker inte att det finns kunskap och strategier för vad vi behöver göra, dessa behöver omsättas i konkret genomförande.**



## EXEMPEL PÅ METODER OCH ARBETSSÄTT

### Cykelinventering

En cykelinventering kan bidra till att skapa en heltäckande bild av nuläget för cykelinfrastrukturen kopplat till stationen utifrån vilka brister och åtgärder som kan identifieras och prioriteras.

Cykelinventeringen kan i karta och text redovisa och beskriva cykelinfrastrukturen utifrån perspektiv så som tillgänglighet

(upptagningsområdet och genhet), trygghet (belysning och överblickbarhet), trafiksäkerhet (separerade cykelvägar och hastighetsbegränsning), orienterbarhet (skyltning), parkeringar (antal och kvaliteter) samt befintligt strategiskt utvecklingsarbete (strategier, åtgärdsplaner, uppföljning etcetera).



### EXEMPEL: GIS-ANALYSER STATIONSNÄRA LÄGE 2.0

Inom projektet Stationsnära läge 2.0 har det gjorts en cykelinventering för var och en av de nio stationsorterna. En del i inventeringen har varit att analysera tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet genom GIS-analys utifrån underlag från NVDB (nationell vägdata), ett underlag som finns tillgängligt för alla kommuner. Underlaget är inte med säkerhet heltäckande och kommuner kan själva ha mer detaljerade kartunderlag att komplettera med.

Framtagna kartor har använts som underlag för diskussioner om stationsorternas utvecklingspotential vad gäller cykelinfrastrukturen och "hela-resan"-perspektivet. Vilka områden har goda cykelförbindelser till stationen och utgör därmed bra potentiella utbyggnadsområden utifrån ett "hela-resan-perspektiv"? Vilka länkar i cykelvägnätet behöver kompletteras för att andra eventuella utbyggnadsområden ska få större tillgänglighet med cykel till stationen?

Kartan visar resultatet av tillgänglighetsanalysen i Förslöv, hur cykelvägnätet ser ut och vilka nya länkar som behövs för att skapa ett kontinuerligt, sammanhängande nät.



## LÄSTIPS!



### Bytespunkten som mötesplats i Skåne (Region Skåne, 2011)

Tillgänglighet och trygghet är alltid centralt för en välfungerande bytespunkt, men för att göra bytespunkten till mer än en trafikplats behöver flera aspekter beaktas. Gehl Architects har tagit fram kvalitetskriterier för en välfungerande och attraktiv bytespunkt. Kriterierna kan användas som analysverktyg för existerande bytespunkter eller som checklista för nya. Läs mer i rapporten Bytespunkten som mötesplats i Skåne.



## Stråkanalys

Ytterligare ett sätt att arbeta med perspektivet ”hela resan” är att göra en stråkanalys för gång- och cykelinfrastrukturen mellan stationen, bostadsområden och andra viktiga målpunkter. Hur ser rörelsestråken ut? Längs vilka stråk ligger viktiga målpunkter? Saknas bra gång- och cykelframkomlighet i viktiga och gena stråk till stationen? En stråkanalys

är ett underlag för att identifiera befintliga målpunkter och stråk likväl som att fungera som underlag för lokalisering av målpunkter och skapandet av nya, bättre stråk. Etableringen av en tågstation innebär inte minst en ny mycket viktig målpunkt och därmed ändrade rörelsemönster och behov av nya stråk.

## Bytespunkt

En viktig del av att arbeta med perspektivet ”hela resan” handlar om att utveckla stationen till en attraktiv bytespunkt, där det är trivsamt och tryggt att vistas samt enkelt att parkera och byta mellan transportmedel.

## EXEMPEL: LÅST CYKELGARAGE VID ÄNGELHOLMS STATION

Som ett led i Ängelholms kommuns arbete med att uppmuntra till gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafikåkande erbjuder kommunen ett cykelgarage vid stationen i Ängelholm. Där kan cyklister tryggt låsa och förvara sina cyklar i samband med sina tågresor. Låssystemet är kopplat till kollektivtrafiken och dess resekort. Med resekortet kan man använda garaget mot en 30-dagarsavgift. I garaget finns förvaringsskåp med kodlås och el-uttag för att kunna ladda el-cyklar.



Foto: Lars Johansson

## EXEMPEL: STRÅKANALYS KOPPLAT TILL ÄLMHULTS TÅGSTATION

Mot bakgrund av att IKEA omlokiserats i Älmhult har det tidigare dominerande nordsydliga rörelsestråket ersatts av östvästliga rörelseströmmar. Kommunen har låtit göra en stråkanalys som omfattar gång- och cykeltrafikanter i centrala Älmhult. Resultatet utgör underlag till strukturella beslut så som placeringen av spårövergången vid stationen och placeringen av regionbussterminalen.

Stråkanalysen genomfördes i tre steg:

- 1) målbildsformulering
- 2) nulägesanalys utifrån befintliga förutsättningar
- 3) pröva lägen för spårövergång och regionbussterminal utifrån målbild och utifrån olika scenarier.

För- och nackdelar lyftes fram och presenterades inom respektive scenario.



Karta och foto Tyréns AB

## LÄSTIPS!



### Stationshandboken (Trafikverket, 2013)

Stationshandboken är ett led i Trafikverkets kunskapsutveckling kring planering och utformning av stationer. Handboken är en vägledning för Trafikverkets medarbetare men också för andra aktörer som deltar i arbetet med stationer. Boken ger en bred belysning av hur man kan skapa bättre utformade, mer funktionella och effektivare stationer för resenärerna.

## LÄSTIPS!



### Planera för cykeln i småstaden (Region Skåne, 2015)

Rapporten *Planera för cykeln i småstaden* är en vägledning och inspiration som bland annat innehåller en handbok med fyra identifierade fokusområden; cykelnät, säkerhet, skyltning och bekvämlighet. Den innehåller även tips om arbetssätt för att gå från idé till verklighet. Rapporten lyfter bland annat fram sju kriterier för att nå en hög andel cykelresor.

### EXEMPEL: BOKALER LÄNGS ROSENGÅRDSSTRÅKET

Rosengårdsstråket är ett gång- och cykelstråk som sträcker sig från station Triangeln till Rosengård. På en del av sträckan har den befintliga bebyggelsen kompletterats med bokaler, en kombination av bostad och lokal. Malmös kommunala bostadsbolag (MKB) som är fastighetsägare beskriver projektet som ett exempel på urban akupunktur – en mindre, lokal förändring som kan påverka ett helt område. En upprustning av Örta-

gårdstorget och "Rosens röda matta" som tidigare var en parkeringsplats är andra mötesplatser som tillkommit längs stråket.



### Igångsättare och attraktionshöjande insatser

Stationen är i sig själv inte en tillräckligt stark attraktionsfaktor som drivkraft för ortsutveckling. Det behövs även ett attraktivt kollektivtrafikutbud och insatser på lokal nivå. För att attrahera byggaktörer kan kommunen exempelvis vara först ut med att bebygga ett område, genom allmännyttan. Även lokalisering av publika funktioner

och offentliga verksamheter så som förskola i strategiska lägen kan bidra till att skapa intresse. Att arbeta med attraktionshöjande insatser som etablering av service och handel, grönområden och gång- och cykelvägar är även av stor betydelse.

### EXEMPEL: BROSCHYR SOM BESKRIVER "DEN PERFEKTA CYKELPARKERINGEN"

Västerås stad vill att det byggs cykelparkeringar som inspirerar fler till att cykla. Därför har kommunen tagit fram en broschyr för exploatörer och fastighetsägare som vad som ska ingå vid bygge av cykelparkeringar, både på en grund- och guldnivå. Broschyren ska ge inspiration till att bygga riktigt bra cykelparkeringar.



### Ställa krav på gestaltning, utformning och funktion

Kommunen kan ställa krav på och uppmuntra till en gestaltning, utformning och funktion som bidrar till en utveckling som stärker och främjar "hela-resan-perspektivet". Det kan handla om verksamhetslokaler i en byggnads bottenvåning eller attraktiv cykelparkering. Kommunen kan till exempel arbeta med kvalitets- och gestaltningsprogram som komplement till detaljplaner.

## Mobility management

Ett sätt att arbeta med perspektivet "hela resan" är mobility management, en metod som syftar till att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Kärnan i mobility management är "mjuka"

mobilitetsåtgärder, såsom information och kommunikation, med syfte att påverka resan innan den har startat. Det handlar ofta om att underlätta för och göra hållbara färdssätt (gång, cykel, kollektivtrafik, samåkning) mer attraktiva än övriga färdssätt.



### EXEMPEL: MALMÖS KAMPANJER FÖR ATT FRÄMJA DE HÅLLBARA TRANSPORTSLAGEN

Malmö stad har sedan år 2000 arbetat aktivt med mobility management och olika typer av informations- och påverkanskampanjer i syfte att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. För att förändra attityder och beteenden krävs vilja, kunskap och förståelse. Malmös arbete med beteendepåverkan tar fasta på detta genom att synliggöra konsekvenser av individers eller organisationers handlande

och peka på möjligheter genom att kommunicera visioner samt alternativa res- och transportsätt. Utifrån detta kan Malmö stad hjälpa till att erbjuda lösningar och inspirera till nya resvanor i vardagen för både privatpersoner och näringsliv.

Malmös kampanjer har riktats mot olika målgrupper och därmed har kommunikationskanalerna skiljt sig åt beroende på vilka målgrupper som man önskat nå. I kampanjen Inga löjliga bilresor, som haft en bred målgrupp och varit en återkommande kampanj under flera år, användes Facebook-annonsering, kampanjvårdar på stan, annonser i tidningar och billboards samt annonsering på tåg och bussar.



Bilder: Malmö stad

## LÄSTIPS!



### Vägen till ett cyklande samhälle – goda exempel på kommunal cykelparkering (SKL, 2012)

Idéskriften har tagits fram av SKL för att sprida goda exempel på kommunal cykelplanering. Den innehåller inspirerande exempel på planering för cykeln och kompletterar TRAST (Trafik för en attraktiv stad) och GCM-handboken (gång- cykel och mopedtrafik). Skriften kopplar handböckerna till den praktiska planeringsprocessen och de planer som används i den kommunala processen.

## STATIONEN I FOKUS

# HANTERA BARRIÄREFFEKTER OCH STÖRNINGAR UTMED JÄRNVÄGEN

*I utvecklingen av stationsnära lägen behöver stationen vara i fokus, som nod för trafikinfrastruktur, för trafiken och resenärerna samt som en viktig målpunkt att integrera i orten.*

Järnvägen och stationen ger möjligheter att stärka en orsts attraktivitet. Stationen är, förutom en transportnod också en viktig målpunkt och mötesplats i orten. Samtidigt behöver järnvägens funktion och utvecklingsmöjligheter säkerställas. I den driftplats där stationen ingår, kan det finnas behov av

uppställningsspår, godsspår, stickspår för arbetsfordon eller verkstad. Menskapar också en fysisk barriär i samhället och medför buller och risker. Dessa utmaningar behöver hanteras i planeringen av det stationsnära området för att det ska vara säkert och samtidigt upplevas som attraktivt och tillgängligt.

## KOSTNADER BEHÖVER VÄGAS MOT NYTTOR

I projektets diskussioner har järnvägens barriäreffekt och bullerpåverkan varit centrala aspekter. Flera olika möjliga lösningar har diskuterats och det kan konstateras att det inte är fysiska och tekniska lösningar som är de största utmaningarna. Järnvägens barriäreffekt kan till exempel minskas genom passager i form av över- och undergångar.

Bullerstörningar kan hanteras på flera olika sätt. Ett sätt är att arbeta med mindre känslig bebyggelse som handel och verksamheter, parkering och p-hus samt parker och grönstråk närmast järnvägen. Ett annat är att utforma en bebyggelsestruktur med slutna kvarter och ljuddämpande tyst sida av byggnaden.

Kunskap och lösningar finns, men kostnaden kan bli stor. Därmed blir frågan om nyttan i relation till kostnaden av de åtgärder som minskar de negativa effekterna intressant. Vilka åtgärder ger nytta för järnvägens funktion och vilka barriärreducerande åtgärder behövs för att skapa god tillgänglighet och attraktivitet i orten? När möjliga fysiska och tekniska lösningar samt nyttor och kostnader för dessa är utredda behövs diskussioner mellan berörda parter om finansiering. Kan åtgärder för sam- och medfinansiering identifieras mot bakgrund av vilka nyttor det ger samhället i övrigt?

## INTERVJU

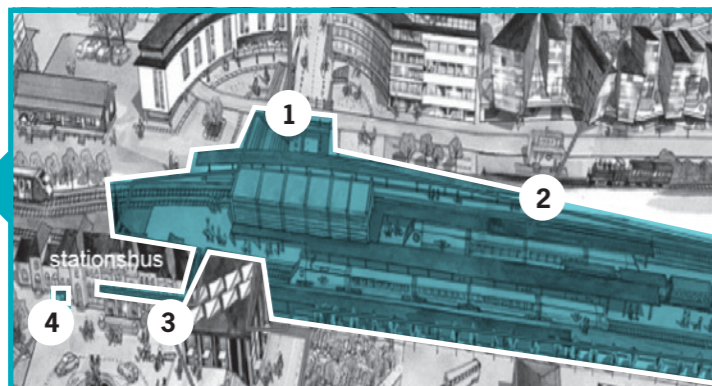
Samtal med  
**Helena Rosenlind**  
samarbetsplanerare på  
Trafikverket Region Syd.

**Hur ser ansvarsfördelningen ut för tillgänglighetsförstärkande åtgärder till stationen? Vilka nyttor ser Trafikverket med åtgärder som syftar till att öka tillgängligheten och överbygga järnvägens barriär?**

–Generellt gäller att Trafikverket svarar för tillgängligheten till plattformar på stationen och kommunen för tillgängligheten mellan olika delar av orten. Trafikverket/regionen svarar för den regionala tillgängligheten och kommunen för den lokala tillgängligheten på statliga vägar genom orten. Nyttor för den statliga infrastrukturen med en planskildhet kan även vara ökad trafiksäkerhet och minskade driftkostnader vid slopning av en plankorsning. När dessa nyttor sammanfaller får en nyttofördelning tas fram som underlag för fördelning av finansiering i ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och kommunen.

## KROSSADE MYTER

- ⚡ **Det saknas inte möjligheter till fysiska och tekniska lösningar, men lösningarna kostar.**
- ⚡ **Staten ansvarar för finansiering av åtgärder i den statliga infrastrukturen men region och kommun kan sam- och medfinansiera om det finns en stor kommunal och regional nytta.**



**Trafikverkets ansvar:**  
**1.** Plattform med väntfunktioner **2.** Plattformförbindelser **3.** Trafikinformati-  
onssystem **4.** Ev. mötesplats  
för ledsagning samt fast  
skyltning för personal med  
funktionsnedsättning.

Illustration avseende Trafikverkets riktlinje TDOK 2015:0085, om  
Trafikverkets finansiella ansvar på stationer

## EXEMPEL PÅ METODER OCH ARBETSSÄTT

### Kostnadsnyttoanalys

Ett sätt att arbeta med hantering av buller och barriärer är att göra en kostnadsnyttoanalys som studerar ekonomiska kostnader i relation till samhällsnyttor.

En kostnadsnyttoanalys kan utreda hur en järnvägsstation påverkar samhället genom att identifiera vilka externa effekter som uppstår samt vem nyttorna och kostnaderna tillfaller. I sammanhanget är det viktigt att skilja på skyddsåtgärder vid utbyggnad av bebyggelse som kommunen/exploatören ansvarar för och skyddsåtgärder vid infrastrukturutbyggnad som Trafikverket ansvarar för. I det senare fallet ska Trafikverket välja lösningar som är tekniskt möjliga och samhällsekonomiskt motiverade. En kostnadsnyttoanalys kan göras med olika detaljeringsgrad beroende på syftet med analysen. Analysen kan användas för att utvärdera olika alternativa lösningar, exempelvis olika åtgärder för bullerdämpning eller för att minska barriäreffekten av järnvägen. Ofta används samhällsekonomiska bedömningar för att avgöra om

en åtgärd är samhällsekonomisk lönsam. Om de samlade nyttorna är högre än de samlade kostnaderna är åtgärden samhällsekonomiskt lönsam.

### Passager över eller under järnvägen

Passager i form av över- och undergångar i anslutning till stationen är ett sätt att minska järnvägens barriäreffekt och öka tillgängligheten till stationen. Tunnlar är generellt bättre än broar när det gäller cyklisters framkomlighet och kan också bidra till att knyta samman olika delar av en ort på ett annat sätt än en gångbro. Det är viktigt att beakta flödet från cykel till tåget, att lokalisera cykelparkeringen på vägen och inte som en omväg. Det är också viktigt att avgränsa cykelparkeringen tydligt så den inte flödar ut med felparkeringar.

## EXEMPEL: GÅNG- OCH CYKELTUNNEL VID LOMMA STATION

Förverkligandet av Lomma station inleddes med framtagandet av ett planprogram 2010 och senare detaljplan med MKB 2014. År 2016 färdigställdes en gång- och cykeltunnel vid stationsområdets södra del och hösten 2017 färdigställdes planskildhet mellan Vinstorpsvägen och Lommabanan. Genomförandet föregicks av omfattande utredningsarbete, gestaltungsarbete

samt framtagande av förfrågningsunderlag och bygghandling under ett antal år. Lomma kommun har arbetat med stort fokus på platsidentitet, historisk förankring och sammanlänkning av stråk. Parkmiljöer, angöringar och nya funktioner skapar nya upplevelsevärden i området.

Gång- och cykeltunnel under Lommabanan, testkörning av ljussättning sommaren 2016.  
Foto: Tyréns AB



## INTERVJU

Samtal med  
**Peter Axelsson**  
projektledare på Lomma  
kommun:

**Vilka tips och lärdomar kan du dela med dig av från arbetet med gång- och cykeltunnel vid Lomma station?**

–Det är viktigt med ett noggrant förarbete där man löser så många frågor som möjligt i ett tidigt skede, innan projektet börjar. En tydlig roll- och ansvarsfördelning mellan kommunen och trafikverket är viktigt, inte minst vid avtalsskrivning. Att ta stöd från andra kommuner med liknande erfarenheter tror jag också är en viktig del. Lomma kommun hade erfarenhetsutbyte med Kävlinge. Jag tror att det är särskilt viktigt för mindre kommuner som inte har samma resurser som de större.

## LÄSTIPS!

### Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer (Trafikverket, 2017)

Utvecklingen av bytespunkter är en komplex process där samverkan och förståelse för de olika parternas ansvarsområden är avgörande. Varje stationsprojekt är unikt men som en generell utgångspunkt har Trafikverket tagit fram en bild av hur processen kan se ut när nya stationer planeras eller befintliga utvecklas.

Syftet med den inledande etableringsfasen är bland annat att beskriva och komma överens om:

- parternas roller, mandat och mål
- principer för ansvarsfördelning avseende funktioner, anläggningar och finansiering
- gemensamma mål och syften med projektet
- arbetssätt för den fortsatta processen och att identifiera milstolpar som kräver särskild samordning.

Genom rätt planeringsförutsättningar och god samverkan kan stationen:

- skapa mervärden i reskedjan
- bidra till stadsutveckling
- bidra till ökat kollektivtrafikresande.

Illustration från Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer

### ETableringsfas

**Etablera samverkan**  
Gemensam bild av arbetssätt och förutsättningar.

### Planeringsfas

**Staden**  
Omhändertade nyttorna av ökad tillgänglighet.

**Bytespunkt**  
Effektiv transportnod.

**Järnvägens kärnfunktion**  
Järnvägens infrastruktur, plattform, plattformsförbindels, trafikinfo järnväg.

FÄRDIG STATION

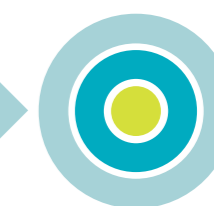


Illustration över olika faser i planeringen av en station samt syftet med respektive fas - från Trafikverkets PM Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer (2017).

## Bebyggelse som möter riktvärden för bullernivåer

Ett sätt att hantera buller vid stationsnära utveckling är att, på olika sätt anpassa den bullerutsatta bebyggelsen. Det handlar både om val av fönster och fasader för att förbättra ljudmiljön inomhus, och om bebyggelsestrukturer som kan förbättra ljudmiljön utomhus.

I stationsnära läge överskrider ofta tillåtna ljudnivåer utanför fasad och det kan vara svårt att klara riktvärden för uteplats. Bebyggelse och utemiljöer behöver därmed

anpassas på ett sätt som möter uppsatta riktvärden, vilket kan göras på flera sätt. Den vanligaste och troligen enklaste lösningen för bostadsbebyggelse i stationsnära läge är att bygga hus där hälften av bostadens rum vetter mot ljuddämpande sida. Om bebyggelse ligger mellan järnväg och trafikerad väg kan ett alternativ vara att förlägga verksamheter, kontor och butiker i området eller annan markanvändning så som parkering eller park.

## LÄSTIPS!

### EXEMPEL: KRINGBYGGD GÅRD

Bostadshus med kringbyggd gård där minst hälften av rummen per lägenhet vetter mot en ljuddämpad sida är en möjlig bebyggelsestruktur för att klara riktvärden för ljudnivå utanför fasad. Under förutsättning att byggnaden är minst 3-4 våningar uppfylls då i princip alltid också riktvärdet för uteplats.

## LÄSTIPS!

### Stationsnära läge (Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket, 2010)

I rapporten Stationsnära läge från 2010 finns en modell för att vägariskaspekter med stationsnära byggande mot samhällsnyttan. Modellen ska ge en tydligare värderingsgrund genom att fördelarna med stationsnära byggande tydliggörs och värderas vilket ger bättre incitament för att med god planering hantera nackdelarna och se stadsutvecklingen i ett bredare perspektiv.

Aspekt	Viktning	Värde (-5 till +5)	Värderingsunderlag
Näringsliv & Sysselsättning			
Resurshushållning			
Miljöpåverkan			
Tillgänglighet ur ett socialt perspektiv			
Trygghet			
Buller			
Säkerhet			
Summa	1,0	YZX	

### Buller i planeringen (Boverket, 2008)

I rapporten Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik går det att läsa om allmänna råd och exempel. Rapporten är avsedd att användas vid planläggning för bostäder i områden som utsätts för trafikbuller. Här finns bland annat en mängd principskisser för hur olika typer av bebyggelse påverkar bullernivåerna.

## SAMVERKAN OCH DIALOG

# TA TAKTPINNEN!

*I utvecklingen av stationsnära läge finns många perspektiv och intressen att hantera. För att varje aktör ska kunna bidra med sin expertis är samverkan och dialog avgörande. En tidig konstruktiv dialog kring utveckling och avvägningar mellan intressen är avgörande.*

Planering och utveckling i stationsnära läge involverar en mängd aktörer såsom: Trafikverket, Region Skåne och Skånetrafiken, Länsstyrelsen Skåne, kommunerna och privata aktörer. Det innebär att det finns många perspektiv och intressen att väga samman, och de olika aktörernas handlingsutrymme och förutsättningar påverkas av varandras agerande. Det finns ibland en otydlighet vad gäller

roller och ansvarsfördelning. Ovissheten om andra aktörers agerande kan medföra en passivitet där de olika aktörerna väntar in varandra. Detta kan vara hämmande för den önskvärda samhällsutvecklingen. Att varje aktör tar ansvar för att agera proaktivt och bjuda in till dialog är avgörande.

## BETYDELSEN AV SAMVERKAN OCH DIALOG

Inom projektet Stationsnära läge 2.0 har diskussionerna tydligt visat på att samtliga aktörer, såväl offentliga som privata, värdesätter och har viljan att samverka och föra dialog kring utvecklingen av stationsnära lägen. Viljan till samverkan är stor, så även tron på att detta är en viktig faktor i utvecklingsarbetet av Skånes stationsorter.

Att ta initiativ till samverkan och dialog kan göras på en mängd sätt, i olika skeden och med olika syften. Det kan handla om att delge och få respons på sina idéer och planer, att efterfråga hjälp och kunskapsförmedling från andra, att ha förhandlingar eller rådslag för att bli överens i olika frågor.

Kommunen kan med fördel initiera dialog med såväl privata som regionala och statliga aktörer i olika skeden av det kommunala planerings- och strategiarbetet. Kommunen kan även efterfråga dialog med Region Skåne om tolkning och applicering av allt ifrån de regionala strategierna till olika kunskapsma-

terial som regionen tagit fram. På samma sätt kan dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket efterfrågas för kunskapsinhämtning och tolkning av olika statliga intressen till exempel av värdetexter för riksintressen. Det finns mycket kunskap och kompetens att ta del av vad gäller stadsutveckling generellt och stationsorter specifikt. Bjud in kollegor och aktörer till diskussioner och workshoppar utifrån olika teman och kunskapsmaterial. Uppmuntra och efterfråga även att andra, såväl offentliga som privata aktörer, tar tag i taktpinnen.

Samverkan och dialog är initialt ett resurskrävande arbetssätt även om det i längden kan spara mycket tid och resurser. Det ställer både krav på personella resurser och på kompetens att leda och driva dialogprocesser. Det är viktigt att beakta att i en allt för långdragen och arbetskrävande process kan det vara svårt för mindre aktörer, såsom små privata byggaktörer, att delta.

### KROSSADE MYTER

- ⚡ **Det saknas inte brist på vilja att samverka, men initiativ behöver tas!**
- ⚡ **Olika aktörers perspektiv behöver inte betyda oförenliga motsättningar, det går ofta att hitta kompromisser och lösningar i dialog**



## EXEMPEL PÅ METODER OCH ARBETSSÄTT

### Workshoppar och dialog

Ett sätt att arbeta med samverkan och dialog är att genomföra workshoppar, det vill säga arbetsmöten med ett tydligt mål där ett begränsat antal deltagare bjuds in utifrån sin roll och kompetens för att tillsammans diskutera och arbeta för att uppnå mötets mål. Ett tydligt mål tillsammans med god planering, struktur och mötesledning är

viktigt. Arbetsformen skapar delaktighet och möjliggör att de deltagande aktörernas infallsvinklar och idéer kan fångas upp på ett effektivt sätt. Förståelsen och tillit för varandras roller och perspektiv kan därmed öka och gemensamma mål, strategier och prioriteringar kan hittas.

### EXEMPEL: WORKSHOPSERIE STATIONSNÄRA LÄGE 2.0

Grunden i arbetet med att ta fram gemensamma ställningstaganden för utvecklingen av Skånes stationsnära lägen har varit en workshopserie där representanter från de deltagande aktörerna har träffats vid fyra tillfällen. Genom workshopparna har aktörerna gemensamt tagit del av kunskapsunderlag och diskuterat utmaningar och möjligheter. Workshopparna har anordnats av en utomstående processledare. Ingen av de deltagande aktörerna har därmed behövt agera diskussionsledare eller sammanställa och tolka resultatet.

Ett verktyg som har använts i workshopserien är en variant av **Edward de Bonos "tänkande hattar"**. Olika hattar representerar olika perspektiv utifrån olika färger. Hattarna används för att tydliggöra för deltagarna vilket perspektiv de ska ha och inte, och möjliggör för deltagarna att på ett avdramatiserat och lättsamt sätt hjälpa varandra att hålla sig till önskat perspektiv.





## LAHOLMS KOMMUN

### EXEMPEL: LAHOLMS KOMMUN TAR INITIATIV TILL DIALOG OM STATIONSORTERS UTVECKLING

–Utifrån våra mål kring ökad delaktighet och inkludering men också utifrån forskningserfarenheter ser vi det som självklart med dialogbaserade arbetsprocesser. Strategier och utvecklingsambitioner måste vara lokalt förankrade och framförallt inspirera våra lokala aktörer för att nå önskad utveckling.

**Linda Svederberg**, översiktsplanerare Laholms kommun

–Region Halland och Laholms kommun har träffat en avsiktsförklaring om samplanering för persontrafik på Markarydsbanan. Laholms arbete med utvecklingsprogram för Veinge och Knäred är ett bra sätt att ta tillvara på potentialen av nya stationer och se till att få utväxling av de satsningar som görs på infrastruktur och kollektivtrafik. Genom utvecklingsprogrammen kan orternas attraktivitet för boende och företag öka, samtidigt som det ger ett ökat underlag för kollektivtrafiken. En ny station är ingen garanti för samhällsutveckling och därför är det viktigt att regionen och kommunens arbete kan gå hand i hand.

**Arne Ingemansson**, Region Halland

–För att skapa en järnvägsstation som är attraktiv och bidrar till ökad andel kollektivresande krävs en god samverkan med den omgivande bebyggelsen. Därför var det guld värt att Laholms kommun tog initiativ till att samverka med oss och andra kring utformning av stationsområdet i ett mycket tidigt skede. Workshoppen var väldigt välplanerad och blev också mycket lyckad!

**Elsa Andersson**, Trafikverket

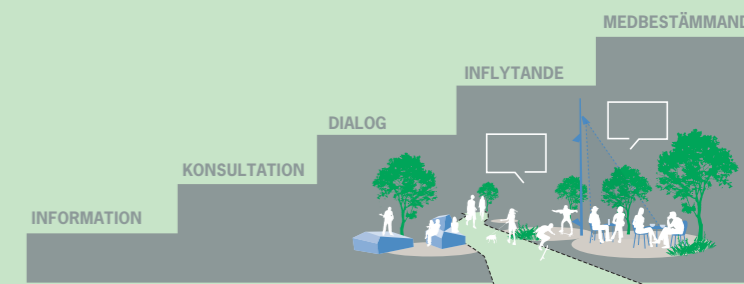
De små orterna Veinge och Knäred i Laholms kommun ligger längs Markarydsbanan mellan Hässleholm och Halmstad, vilken nu utreds för införande av persontågstrafik med stopp i orterna Veinge och Knäred. I mars 2017 tecknade kommunen en avsiktsförklaring med Region Halland och Halmstads kommun om samplanering av ny persontrafik på Markarydsbanan och bebyggelse vid de aktuella stationerna. Detta togs fram som ett led i Region Hallands modell för samplanering. Mot bakgrund av detta bjöd kommunen under hösten 2017 in Region Halland och Trafikverket till att delta i en workshop tillsammans med kommunens politiker och tjänstemän för att diskutera visionen för de båda orternas utveckling kopplat till införandet av persontågstrafik. Parallellt med detta genomförde kommunen även en invånardialog på plats och digitalt i de båda orterna för att fånga upp invånarnas tankar kring utvecklingen. Resultatet av dialogerna arbetar kommunen nu in i utvecklingsprogram för de båda framtida stationsorterna.

Laholms kommun har etablerat en organisation och ett arbetssätt som på ett bra sätt möjliggör dialogarbete i strategiska frågor. Samtliga förvaltningschefer ska enligt sin arbetsbeskrivning ägna 20 procent av sin tid till strategiska frågor av olika slag. Kontinuerliga möten med förvaltningscheferna och kommunens politiker finns inbokade för detta. Olika förvaltningar inom kommunen har möjlighet att använda dessa mötestillfällen för att lyfta viktiga strategiska frågor till diskussion. Ett av dessa mötestillfällen användes för att hålla workshop med Trafikverket och Region Halland om stationsorterna Veinge och Knäred.



#### Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer (Trafikverket, 2017)

Utvecklingen av bytespunkter är en komplex process där samverkan och förståelse för de olika parternas ansvarsområden är avgörande. Varje stationsprojekt är unikt men som en generell utgångspunkt har Trafikverket tagit fram en bild av hur processen kan se ut när nya stationer planeras eller befintliga utvecklas.



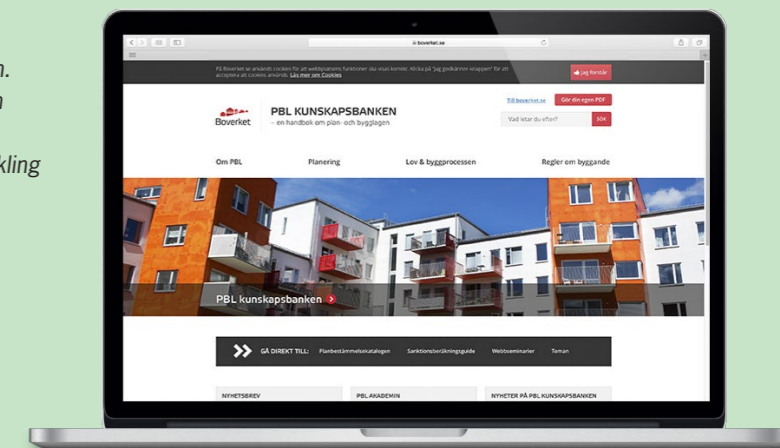
#### Delaktighetstrappan

Delaktighetstrappan illustrerar olika grad av inflytande som deltagare i en dialogprocess kan ha. Ofta är det inte en skarp gräns mellan de olika nivåerna och en dialogprocess kan innehålla olika nivåer samtidigt. Det viktiga är att vara medveten om syftet med dialogen och vilken grad av inflytande man önskar skapa samt att kommunicera detta till dem som deltar.

## LÄSTIPS!

#### Boverkets digitala handbok

På Boverkets hemsida går det att ta del av PBL Kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen. Där går det bland annat att läsa om de tre arbetssätten Aktiv dialog, Integrerad process och Tvärsektoriellt arbetssätt – Se Planering, Översiktsplan, Hållbar utveckling i översiktsplaneringen, Process för hållbar utveckling.



## MÅLBILDER SOM GEMENSAM PLATTFORM

*Visioner och målbilder baserade på analys och dialog pekar ut viljeriktningen och är verktyg för genomförande och agerande i arbetet med stationsnära utveckling. De hjälper oss att tillsammans kraftsamla och dra åt samma håll om de används på rätt sätt.*

Att ha en tydlig och välförankrad vision eller målbild över stationsortens utveckling är av stor betydelse för att strategiskt och långsiktigt kunna driva utvecklingen framåt. En gemensam bild av vad man vill uppnå kan skapa drivkraft och underlättar avvägningar, beslut och prioriteringar om vilka satsningar som behöver göras av samtliga aktörer.

## MÅLBILDER ÄR VIKTIGA OCH BEHÖVER ÄGAS AV MÅNGA

Arbete med visioner och målbilder kan ofta mötas med misstro och avfärdas som tomma fraser. I diskussionerna inom projektet Stationsnära läge 2.0 har dock funnits en samsyn om betydelsen av brett förankrade målbilder lokalt och regionalt för utvecklingen av stationsorterna.

Strategiska mål- och visionsdokument för utvecklingen av Skånes stationsorter kan tas fram på olika sätt och i olika form. Den kommunala översiktsplanen är ett viktigt verktyg där kommunen kan tydliggöra och lyfta fram sin framtidssyn för stationsorternas utveckling. Kommunen kan även ta fram andra former av utvecklingsprogram där till exempel en övergripande målbild för platsens framtida

känsla, funktion och karaktär kan formuleras. Ett annat komplement till översiktsplanen kan vara tematiska visions- och strategidokument. Olika aktörer kan även ta fram gemensamma målbilder om ortsutveckling, infrastruktur och trafikering med mera. Om en gemensam problem- och målbild tas fram tidigt underlättas den fortsatta planeringsprocessen.

Oavsett form så behöver de strategiska mål- och visionsdokumenten tas fram i dialog med såväl offentliga som privata aktörer och invånare. De behöver även kommuniceras brett. Det är många som ska bidra till att visionen förverkligas, då är det även många som behöver känna ett ägande och ett engagemang för visionen och hålla den levande.

### KROSSADE MYTER

- ❗ **Visioner och målbilder är inte tomma fraser. Om de används på rätt sätt är de ett kraftfulla verktyg för att få flera aktörer att driva utvecklingen mot det gemensamma målet.**
- ❗ **Att hålla alla dörrar öppna är inte det bästa sättet att skapa möjligheter för privata aktörer, det medför osäkerhet. En tydlig viljeriktning bidrar till att byggaktörer vågar satsa.**



## EXEMPEL PÅ METODER OCH ARBETSSÄTT

### Översiktsplan

Ett sätt att arbeta med visioner och målbilder är att i kommunens översiktsplan tydligt inkludera hur stationsnära lägen och andra starka kollektivtrafiknoder ska utvecklas. På

detta sätt är målbilden för stationsutvecklingen tydligt formulerad och beslutad i kommunen, vilket skapar tydlighet även för andra aktörer.

### EXEMPEL: BÅSTADS ÖVERSIKTSPLAN

Båstad kommun har i sin översiktsplan tydliggjort prioritering av stationsnära utveckling, bland annat med dessa formuleringar:

*"De största utbyggnadsområdena för såväl boende som verksamheter skall finnas där trafikförutsättningarna för kollektivtrafiken är bäst. Tyngdpunkter vid de kommande stationslägena i Båstad/Hemmeslöv och Förslöv."*

*"Ny bebyggelse koncentreras främst till områden nära lägena för järnvägsstationer, i Båstad/Hemmeslöv, Förslöv och eventuellt också Grevie. Båstad och Förslöv blir kommunens två huvudsakliga centralorter dit kommunikationsstråk av olika slag dras och möts."*



## KOMMUNALA VISIONSARBETEN

Med tidiga visions- och strategidokument kan de stora dragen i utvecklingsprojekt

testas och utredas för fortsatt arbete i till exempel översiktsplan.

### LÄSTIPS!

### EXEMPEL: VISION FÖR STATIONSUTVECKLING I SJÖLUNDA OCH FOSIEBY I MALMÖ

I Malmö studeras på en övergripande nivå förutsättningar för etablering av stationer på Kontinentaltalbanan vid Fosieby och på Södra stambanan vid Sjölundaviadukten, ur tekniskt och ekonomiskt hänseende samt ur ett stadsutvecklingsperspektiv. Möjliga framtidsscenarioer för utvecklingen av staden i anslutningen till de nya stationerna beskrivs för 2030 och 2060. Studien ska ligga till grund för tidiga ställningstaganden inom ramen för översiktsplaneringen av Malmö. Visionsarbetet är ett sätt för staden att börja diskutera sina visioner, inför vidare visions- och utredningsarbeten i samverkan med andra aktörer, däribland Trafikverket.

Frågor som utreds är var och hur stationerna bäst kan anläggas med hänsyn till järnvägstekniska villkor och topografiska förutsättningar, samt i vilken omfattning en sådan investering kan nyttjas för stadsutveckling med ny bebyggelse. Kopplingar till övrig kollektivtrafik beaktas och en övergripande kostnadsuppskattning tas fram för respektive stationsetablering.



### EXEMPEL: VISION FÖR ALNARPS STATIONSUTVECKLING, LOMMA STATION

Vintern 2018 påbörjar Lomma kommun arbetet med att ta fram en studie för Alnarps station, en av flera studier som ska utgöra underlag för framtagandet av ÖP 2020. Möjligheten att anlägga en station vid Alnarp längs Lommabanan har ökat genom Sverigeförhandlingen och genom att den statliga jordbruksmarken kring Alnarp kan vara aktuell att sälja till kommunen för bostadsexploa-

tering. Finansieringen av en tågstation är inte löst. En del i uppdraget med förstudien är att bedöma de ekonomiska förutsättningarna för att finansiera en tågstation med ny bebyggelse liksom att översiktligt beskriva och bedöma möjligheterna att lokalisera bostadsbebyggelse, kompletterad med eventuell lokal service, i anslutning till den nya tågstationen längs Lommabanan.

## AKTÖRSGEMENSAMMA VISIONER OCH PLACEMARKETING

Ett sätt att arbeta med visioner och målbilder är att flera aktörer tillsammans formulerar framtidsbilden. Ett visionsdokument av denna karaktär är inte nödvändigtvis officiellt beslutat av till exempel kommunfullmäktige, utan ges legitimitet och är förpliktigande genom att det bygger på förtroende och tillit mellan olika aktörer. Genom att många aktörer känner ägarskap och tilltro till visionen är det många som på olika håll arbetar med att kommunicera och förverkliga den.

### EXEMPEL: DRÖMMEN OM BORÅS

I Borås har fastighetsägare i centrum, organisationen Fastighetsägarna samt Borås City tillsammans med staden och aktörer i stadskärnan arbetat med visionsprojektet Drömmen om Borås, ett initiativ som kom från Centrumfastighetsägare i Borås. Projektägare är Borås City, ett centrumbolag där kommunen finns representerade i styrelsen. Visionen är inte ett officiellt politiskt beslutat dokument men genomsyrar planering och utveckling av stadsmiljön. Visionsbilderna visar vägen för vilken känsla och innehåll de olika stråken ska ha vad gäller etableringar och utsmyckningar.

Med den brett förankrade visionen har Drömmen om Borås börjat bli sann. Placemaking – att kommunicera framtidsbilden – har spelat en viktig roll. Med visionsbilden för Hötorget i sin hand lyckades till exempel fastighetsägare med tomma lokaler vid "det bortglömda torget" få krögare att vilja och våga satsa och etablera sig här. Nyckeln var att de kunde se vad kommunen och stadens aktörer hade för målbild för torget – ett restaurangtorget. Övriga parter, däribland kommunen, hjälpte sedan snabbt till med sina pusselbitar så som tillstånd och fysiska förutsättningar för uteservering.



Före (2012)



Vision



I dag



### LÄSTIPS!

#### Förverkliga en vision, steg ett – lärande och styrbarhet (Mistra Urban Futures, 2015)

Rapporten syftar till att kartlägga och analysera den inledande förverkligandefasen av Vision Älvstaden efter politiska beslut. Den fokuserar på hur visionen spreds och översattes till huvudorganisationen, samt att analysera viktiga nyckelfrågor i detta projektskede.

## INTERVJU



Samtal med **Anna Liljenby**, ansvarig näringspolitik och expert stadsutveckling, Fastighetsägarna GFR

### Vad ser ni från Fastighetsägarnas sida för nyttor med att arbeta med visioner och gemensamma målbilder?

–En tydlig nytta har varit att arbetet med att ta fram visioner har gett mod och styrka att göra val och se nya möjligheter och genomföra idéer. Nyttan är att ha en gemensam syn på vart både staden och fastighetsägarna vill och vad de vill åstadkomma. Det finns en stolthet att få vara med och bidra till att skapa staden. Det finns också en annan öppenhet att var med och bekosta t ex gatuumläggningar och vilja vara med och planera i tidiga skeden. Initiativet att arbeta med "Drömmen om Borås" kom från fastighetsägarna och processen har också drivits därifrån tillsammans med centrumbolaget Borås City. Det har varit ett mycket stort engagemang i att forma en gemensam målbild om vad Borås stadskärna kan bli.

### Hur har arbetet tagits vidare?

–Processen påbörjades 2012 och är nu inne i sin tredje fas. Efter arbetet med visionen har en handlingsplan utformats. Detta steg togs i stort sett av fastighetsägarna och näringsidkarna själva. Eftersom många kan vara lite trötta på att arbeta visionärt är det viktigt att gå vidare och konkretisera arbetet. Arbetet tas nu vidare tillsammans med Borås City och Borås Stad genom att använda pilotprojekt för att kunna testa nya idéer i stadsmiljön. Stadskärnan fungerar då lite som en testarena och detta görs i form av exempelvis poppubbyggen. Pilotprojektens syfte är att skapa aha-upplevelser och nyfikenhet till stadskärnan och testa hur platser kan användas på ett nytt sätt, ex. om en parkering kan omvandlas till en uteservering. Processen pågår mellan 2018-2020 med en målsättning att genomföra 5-10 pilotprojekt per år. Finansieringen kommer från deltagarna själva utifrån sin egen budget.

