



# ORTSUTVECKLING LÄNGS SKÅNEBANAN



[skane2030.se](http://skane2030.se)



**Trivector**

**Gehl**

*Uppdragsgivare:*

**Region Skåne**

Therese Andersson

Sofie Larsson

Moa Åhnberg

Jesper Borgström

*Konsult:*

**Trivector**

Karin Neergaard

Niklas Tengheden

Joel Hansson

Kristoffer Levin

**Gehl**

Ola Gustafsson

Martin Nelson

*Deltagande kommuner:*

Helsingborg, Bjuv, Åstorp, Klippan, Perstorp,  
Hässleholm, Kristianstad, Bromölla

*Övriga deltagare i workshopar:*

Region Skåne, Trafikverket, Länsstyrelsen i  
Skåne, Sveriges Byggindustrier Syd

*Foto & illustrationer:*

Gehl, Trivector om inte annat anges

*Utgiven av:*

Region Skåne, Avdelningen för regional  
utveckling, 2019

*Tryck:*

Exakta Print AB, 400 ex

# Innehåll

4-8

## Inledning

- Projektet och processen 5
- Vikten av ett gemensamt utvecklingsarbete längs Skånebanan 6
- Trafikering och pågående planer för Skånebanan 7
- Resande i de åtta studerade orterna 8

9-13

## Hur bytespunkten kan utvecklas

- Gemensamma utvecklingsmöjligheter 9
- Kvalitetskriterier för bytespunkter 12

14-61

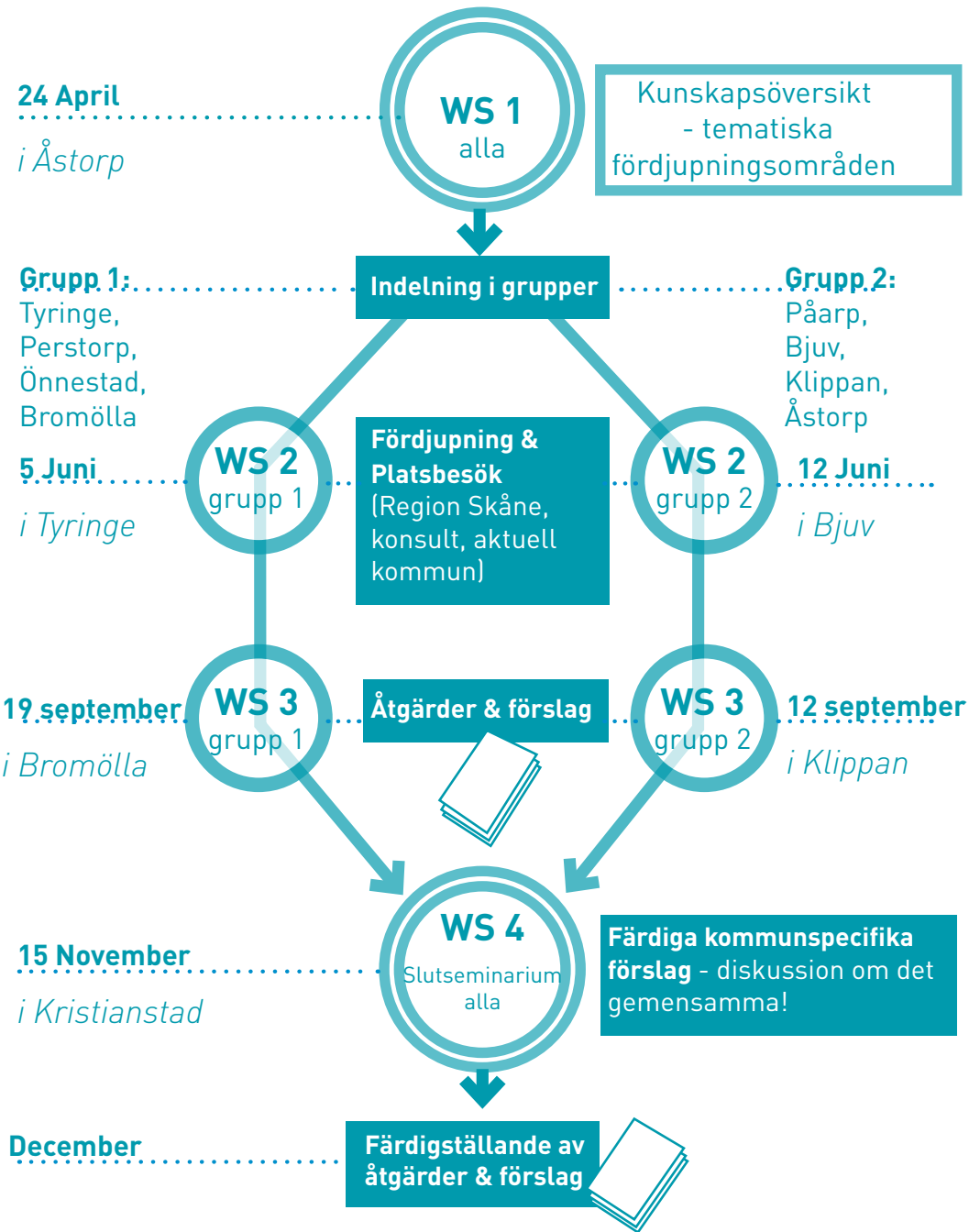
## Ortsvis presentation

- Påarp 14
- Bjuv 20
- Åstorp 26
- Klippan 32
- Perstorp 38
- Tyringe 44
- Önnestad 50
- Bromölla 56

62-68

## Samverkan

- Vikten av samverkan 62
- Idéer till gemensamma projekt 63



Översikt av arbetsprocess

# Projektet och processen

Denna rapport är resultatet av en workshopserie som arrangerades under 2018 av Region Skåne, Trivector och Gehl Architects inom ramen för Strukturbild för Skåne. Under workshopserien diskuterades ortsutveckling med utgångspunkt från åtta utvalda stationsorter längs Skånebanan och delar av Blekinge kustbana.

Med rapporten vill Strukturbild för Skåne lyfta fram betydelsen av en tydlig koppling mellan planeringen av infrastruktur, kollektivtrafik och ortsutveckling. Ett särskilt fokus har lagts på att identifiera åtgärder som kan genomföras på lokal nivå för att stärka det stationsnära läget och öka det hållbara resandet. Rapporten innehåller både åtgärder för enskilda kommuner men också åtgärder som förutsätter ett samarbete mellan flera aktörer. Förslagen är inte beslutade utan ska ses som inspirationsmaterial för fortsatt planering.

En viktig del av arbetet har handlat om att kommunerna, Region Skåne, konsulterna och andra viktiga aktörer tillsammans har diskuterat projektets teman och inriktning.



# Vikten av ett gemensamt utvecklingsarbete längs Skånebanan

## Bakgrund

Detta arbete tar sin utgångspunkt i vetenskapen om att välfungerande stationsområden och stationsnära lägen är betydelsefulla för att stärka Skånes utveckling. God tillgänglighet till kollektivtrafik skapar förutsättningar för att minska antalet bilresor, vilka både genererar utsläpp och tar plats. Det bidrar även till att stärka den flerkärniga ortstrukturen med kollektivtrafiknoder samt ger större potential för en effektiv markanvändning. Att arbeta med de här perspektiven är något som lyfts som viktigt i strategiska dokument som till exempel den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, i Strukturbild för Skånes *Strategier för Det flerkärniga Skåne* och *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* med sitt mål om en förändrad färdmedelsfördelning.

Skånebanan med sin funktion som sammanbindande länk i norra Skåne är i sammanhanget central att arbeta med både ur ett lokalt, regionalt och även nationellt perspektiv. Idag begränsas tillgängligheten längs banan av kapacitetsbrist, störningskänslighet och långa restider.

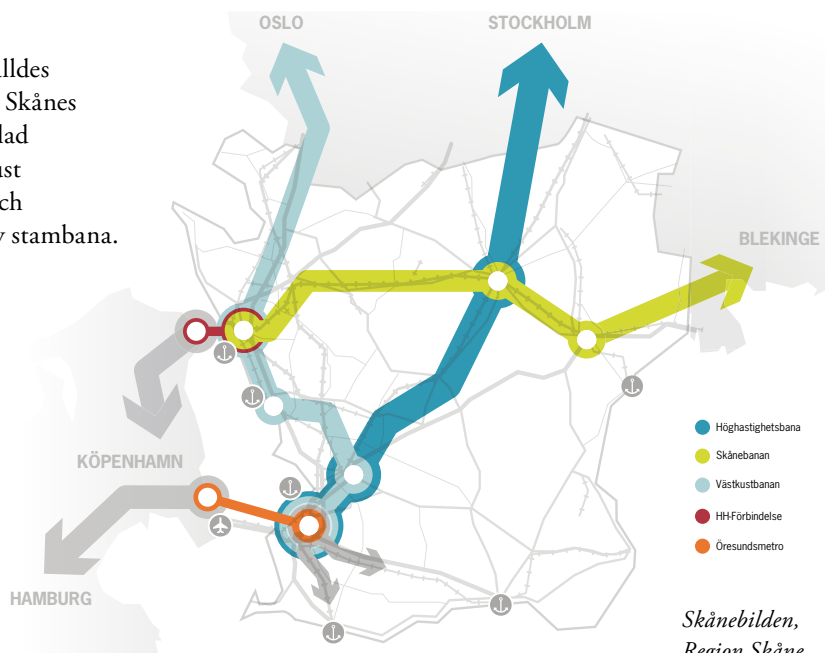
I samband med Sverigeförhandlingen fastställdes ett antal utgångspunkter som är centrala för Skånes infrastruktur, vilka visualiserades i en så kallad Skånebild. I den framhålls vikten av en robust och snabb förbindelse mellan Helsingborg och Kristianstad för att nå full potential av en ny stambana.



Överenskommelse om stärkt Skånebana, 2017.

Med målet att korta restiderna mellan dessa orter har en åtgärdsvalsstudie för Skånebanan genomförts av Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Region Skåne och Trafikverket. Kommunerna längs sträckan och Region Skåne har därefter träffat en överenskommelse om banans utveckling, vilken innehåller en gemensam målbild samt utgångspunkter för det fortsatta arbetet. I överenskommelsen betonas, utöver mål för utveckling av transportinfrastruktur och trafikering, vikten av att regional och kommunal planering tillvaratar möjligheterna med en stärkt Skånebana. Stationslägen pekas ut som områden med stor betydelse för utvecklingen.

Inom Strukturbild för Skåne har flera arbeten gjorts som helt eller delvis berör utvecklingen av stationsområden och stationsnära lägen. Det handlar dels om statistik och kunskapsunderlag, dels om strategiska inriktningar och gemensamma målbilder. Ambitionen i det här arbetet har varit att utifrån tidigare arbeten ta fram platsspecifika strategier för utveckling i åtta av orterna längs banan.



Skånebild, Region Skåne.



# Trafikering och pågående planer för Skånebanan

## Trafikering

Skånebanan trafikeras av Pågatåg och godståg och har på senare år haft en positiv utveckling av tågresandet. Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad trafikeras dessutom av Öresundståg och är med mer än 100 tåg per dygn ett av Sveriges högst trafikerade enkelspår. Kapaciteten på Skånebanan är idag ansträngd och det finns ett behov av investeringar för att öka banans robusthet och för att kunna utveckla trafikeringen.

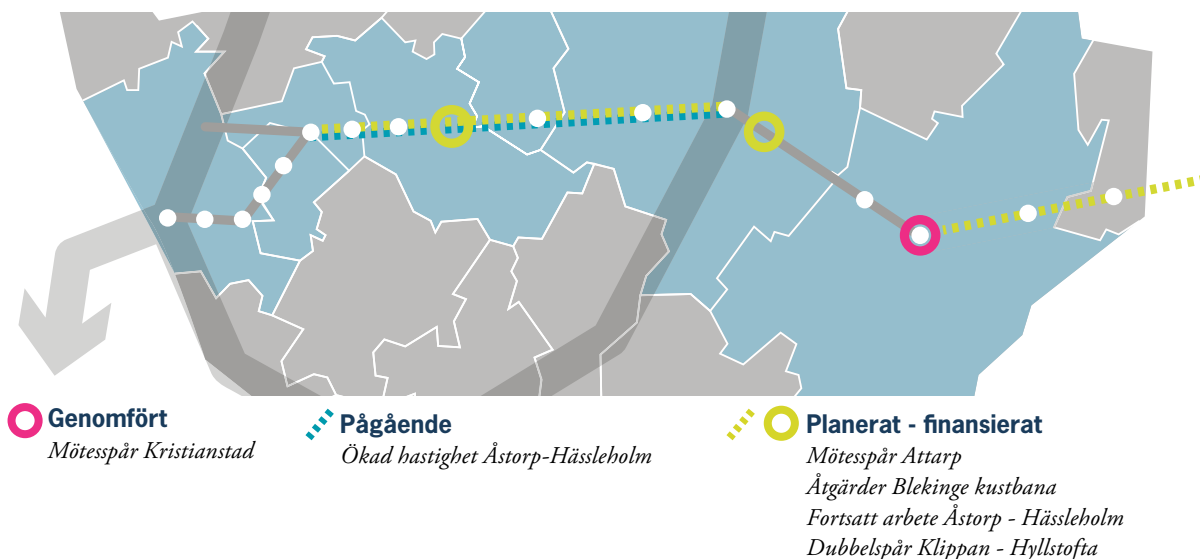
Region Skåne och kommunerna längs banan har gemensamt identifierat investeringar för att möjliggöra en utvecklad trafikering och därigenom skapa förutsättningar för ökad attraktivitet, bostadsbyggande och näringslivsutveckling i orterna längs stråket. I samband med framtida infrastruktursatsningar är Region Skånes ambition att utveckla den regionala tågtrafiken med halvtimmestrafik till samtliga nuvarande stationer, taktfasta tidtabeller, minskad restid och förbättrad pålitlighet. För att kraftigt kunna minska restiden mellan de större orterna krävs direkttåg (via Kattarp) med största tillåtna hastighet 200 kilometer i timmen. Det kräver dubbelspårsutbyggnad på större delen av Skånebanan, vilket inte finns med i Nationell transportplan 2018-2029. Med dubbelspårsutbyggnad

på sträckan Hässleholm-Kristianstad och hastighetshöjning Åstorp-Kattarp, kan direkttåg trafikera med 160 km/h. Direkttåg via Kattarp kräver även dubbelspårsutbyggnad av Väst kustbanan in mot Helsingborg, vilket finns med i nationella transportplanen.

## Pågående och planerade åtgärder

År 2016 startade arbetet med förlängt mötesspår i Kristianstad vilket omfattar 900 meter nytt spår. Mellan 2018 och 2020 beräknas arbete mellan Åstorp och Hässleholm pågå med olika åtgärder för ökad största tillåtna hastighet på sträckan från 130 till 160 kilometer i timmen. Exempelvis borttagande av vissa plankorsningar och gångfällan i Tyringe, förbättrat signalsystem, spårväxelbyte och plattformsförbättringar.

År 2020 fortsätter arbetet med anpassning för ökad hastighet mellan Åstorp och Hässleholm och arbete med förlängt mötesspår vid Attarp öster om Hässleholm påbörjas. Dubbelspår, alternativt förlängt mötesspår, för sträckan *Klippan-Hyllstofta inklusive hastighetshöjning Bjuv-Åstorp* är med i Nationell transportplan 2018-2029. För Blekinge kustbana planeras mindre åtgärder.



# Resande i de åtta studerade orterna

## Klippan högst tågresande

Av de åtta studerade orterna har de flesta mellan 5 000 och 10 000 invånare (Tyringe, Bjuv, Klippan, Åstorp, Bromölla, Perstorp). Bjuv med drygt 10 000 invånare är den största av orterna. Påarp med cirka 3 000 invånare och Önnestad med cirka 1 400 invånare är de minsta. När man jämför på- och avstigandestatistik i tågtrafiken har dock Bjuv lägst resande av de fem största orterna. Istället är det Klippan som ligger högst. Räknat per invånare sticker Önnestad ut med 43 resor per 100 invånare och dag, vilket troligtvis kan förklaras av en hög inpendling till folkhögskolan.

## Tågresandets andel av in- och utpendlingen

För de orter som är huvudorter i kommunen är det också intressant att jämföra tågresandet med kommunens in- och utpendlingsstatistik eftersom den ger en fingervisning om kollektivtrafikens andel av pendlingsresorna. Den jämförelsen visar att Perstorp och Bromölla har högst antal på- och avstigande i tågtrafiken i förhållande till in- och utpendlande. Åstorp och Bjuv har minst antal på- och avstigande i förhållande till både invånare (orten) och till in- och utpendling (kommunen). Det kan dock bero på att både Åstorp och Bjuv har flera busslinjer, något som flera av exempelorterna saknar.

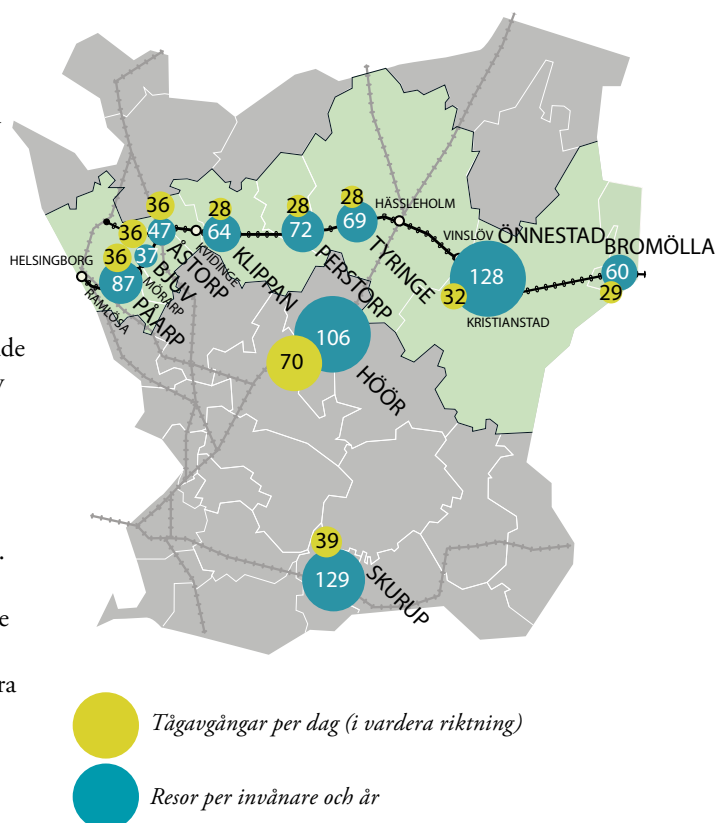
## Höör och Skurup intressanta orter för jämförelser

Intressanta orter att jämföra med är Höör och Skurup. De har betydligt högre resandetal för tåg än orterna längs Skånebanan, både i absoluta tal och i förhållande till pendling och invånarantal. Det högre resandet i Höör och Skurup kan bero på ett större omland. Andra faktorer som kan påverka och som är intressanta för detta projekt är också: fler tågavgångar (Höör), bra cykel- och bilparkering vid stationen i Höör, att 85

procent av Skurupsborna bor inom en kilometer från stationen (en av de mer kompakta orterna i Skåne) och att en stor del av inpendlingen sker till Malmö och Lund som båda har mål och åtgärder för att minska inpendlingen med bil.

## Stark resandeutveckling i Tyringe och Klippan

Tyringe och Klippan är de som haft bäst resandeutveckling. Mellan 2012 och 2017 ökade resandet i dessa orter med 70 respektive 80 procent. Övriga orter hade under samma period en resandeutveckling på mellan 35 och 45 procent.





# Gemensamma utvecklingsmöjligheter

Orterna längs Skånebanan har olika förutsättningar beroende på storlek och roll i sina respektive kommuner. Men det finns en rad gemensamma drag och utvecklingsmöjligheter. I många av orterna finns en bilkultur och ett högt bilberoende, som delvis också avspeglar sig i infrastrukturen med sämre tillgänglighet eller säkerhet för gående och cyklister. I flera av orterna är järnvägen inte bara en tillgång utan också en barriär. Gestaltningen kring stationen är splittrad. Platsen har i flera fall svag identitet och svag koppling till centrum och övriga orten. Det är brist på liv, vilket kan upplevas som otrött under vissa tider. I många fall beror bristen på liv på att det saknas attraktiva platser att slå sig ner på eller andra aktiviteter på stationen eller i dess närhet som gör att människor dröjer sig kvar. Bilkulturen bidrar också, med fler gående och cyklister som rör sig i lägre tempo blir det fler människor på platsen samtidigt.

## Stationsnära förtätning

I många skånska stationsorter ligger inte stationen centralt i orten. Det är ett historiskt arv. Ofta har ena sidan av spåren använts till olika typer av



Avstånd från stationen i Åstorp. Yttre cirkel representerar 2 kilometer, som är ett bekvämt cykelavstånd.

industriverksamhet, mark som idag inte används på samma sätt eller drar nytta av närheten till spåren. Dessa områden har en stor potential när det gäller stations- och centrumnära förtätning, men här finns det också en rad utmaningar när det gäller till exempel buller- och riskavstånd.

Förtätning med bostäder och arbetsplatser har inte bara potential att stärka ett mer hållbart resande i regionen utan ger också underlag för mer lokal handel och en mer levande stadskärna. Förtätning i centrumnära lägen, på gammal industrimark eller tidigare bebyggd mark, ger också möjlighet att bevara åker- och naturmark som bidrar till orternas attraktivitet. För att hantera svårigheterna kring utveckling av dessa områden krävs en tidig dialog med både Länsstyrelsen och Trafikverket. Här kan samverkan mellan de olika orterna bidra till att kunna hantera dessa utmaningar.

Som ett exempel kan låga bullerskydd nära spåren vara lika effektiva som höga bullerplank längre från spåren. Bebyggelsens utformning kan i sig också skapa bullerskydd för bakomliggande platser och byggnader - med rätt utformning kan bebyggelse nära spåren möjliggöras.



Lågt bullerskydd nära spåren, Roslagsbanan.

## Gör det enkelt att gå och cykla till stationen

Gemensamt för flera av orterna är att tillgängligheten med gång och cykel till stationen kan förbättras. Generellt finns också ett behov av hastighetsöversyn i flera av orterna. Lägre hastigheter ger bättre samspel, högre säkerhet och mer liv till en plats. Erfarenhetsmässigt är det ofta en stor andel som kan tänka sig att cykla till stationen istället för att ta bilen om det finns bra förutsättningar att cykla. Försök vid regionala bussar visar att andelen anslutningsresor med cykel till hållplatser ökar med i genomsnitt 14 procent när det anläggs cykelparkering där.

Målet bör vara att det vid en station längs Skånebanan ska vara möjligt att parkera sin cykel nära perrongen på ett tryggt och säkert sätt. För att göra stationerna mer attraktiva för cyklister behöver det finnas möjlighet att låsa fast ramen och till väderskyddad parkering. Parkeringen behöver också vara väl synlig, upplyst och inbjudande. Tänk på att närhet är den viktigaste faktorn, så hellre flera små parkeringar än en stor. I orter där många parkerar nattetid kan ett låsbart utrymme behövas, och bör då finnas inom 100-150 meter.

Anslutningarna till stationen är minst lika viktiga. Det handlar om gena förbindelser och att gatan ska vara utformad utifrån gående och cyklisters villkor, med cykelbana eller som lågfartsgata och på ett naturligt sätt leda fram till bytespunkten. Men det handlar också om den relativa attraktiviteten. Genom att placera cykelparkeringen närmre perrongen än bilparkeringen blir cykeln ett enklare val än bilen.



*Synliggör cyklister på knutpunkten, exempelvis med cykelräknare (Höör).*



*Pump och möjlighet till gör-det-själv-service är tjänster som höjer cykelns status och synlighet ytterligare (Göteborg, Höör).*



*Enkla cykelställ (med möjlighet till ramlåsning) bör finnas inom 25-35 meter. Väderskyddad parkering med möjlighet till ramlåsning bör finnas inom 50 meter.*



## Enbart fysiska åtgärder räcker inte för att öka resandet

Flera av orterna präglas av en bilkultur och vanor sitter i ryggmärgen. Det är alltid mindre ansträngande att göra som man alltid har gjort. För att nå en större förändring av resande och färdmedelsval krävs därför ofta ett informations- och påverkansarbete, ofta kallat Mobility Management eller MM, utöver de fysiska insatserna. Det kan exempelvis handla om att involvera större arbetsplatser i ett arbete med grön resplan. En sådan kan innehålla alltifrån informationskampanjer om att pendla med tåg och delta i ”cykelvänlig arbetsplats” till infrastrukturförbättringar såsom cykelparkering vid arbetsplatsen. Det kan också handla om att införa parkeringsavgifter. Det är väl dokumenterat att gratis och obegränsad tillgång till parkeringen vid arbetsplatsen påverkar färdmedelsvalet. Att arbeta med kommunen som förebild kan vara ett första steg. Den här typen av kampanjer bör ses i ett större perspektiv. Stora orter med en stor andel inpendlande har ett stort ansvar. Genom att avgiftsbelägga parkeringen i större städer och arbeta med gröna resplaner kan de andra färdssätten bli mer attraktiva.



*En kombination av åtgärder kan ge en stor förändring av resande och färdmedelsval.*

Att arbeta för ökad aktiv mobilitet – det vill säga mer gång och cykel – är även positivt för folkhälsan. Vardagsmotionen har visat sig vara särskilt viktig för hälsan. Med regelbunden fysisk aktivitet – motsvarande 30 minuters cykling per dag – halveras risken för stroke och diabetes.

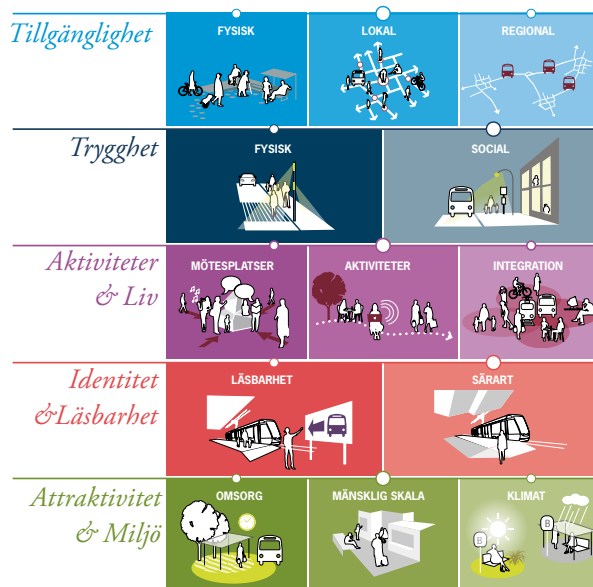
## Gestaltning kring stationen

Även om vissa delar av stationsområdena i orterna kan vara upprustade och väl gestaltade, så dras ofta helhetsintrycket ner av överblivna ytor, byggnader och parkeringar som upplevs som oomhändertagna. En utmaning är de olika aktörernas roller, där både Trafikverket, kommunen och enskilda fastighetsägare har olika ansvarsområden som inte alltid är synkade. För att höja attraktiviteten i och kring stationsområdet krävs en dialog och ett samarbete mellan de olika aktörerna för att både stämma av ambitionsnivå, pågående planering och möjligheter till gemensamma projekt. Gestaltningen bör fokusera inte bara på att skapa en generisk stationsmiljö enligt Skånetrafikens mall, utan också relatera till platsens och ortens historia och bidra till större vistelsekvaliteter för både resenärer och andra som vistas på platsen.

# Kvalitetskriterier för bytespunkter

## En checklista för stationsområden

Region Skåne har i samarbete med Gehl tagit fram rapporten *Bytespunkten som mötesplats i Skåne*, som beskriver bytespunktens potential som viktig plats i både regionen och lokalorten. En serie med kvalitetskriterier för bytespunktens utveckling togs fram. Dessa har använts som både analysverktyg och checklista för åtgärder i detta arbetet. Kvalitetskriterierna (i en uppdaterad variant) presenteras översiktligt här. I tillägg till de fem kategorierna som berör upplevelsen av platsen finns också en sjätte kategori gällande samverkan. I stationernas nulägesbeskrivningar på efterföljande sidor används en så kallad värderos för att illustrera hur väl stationerna lever upp till kvalitetskriterierna. Betygsättningarna är antingen gjorda av kommunerna själva eller av Gehl och Trivector efter platsbesök.



### Tillgänglighet

Försäkra god tillgänglighet för alla användargrupper. Erbjud en bra och trygg miljö för både cyklister och fotgängare då detta är de två vanligaste sätten att ta sig till och från kollektivtrafik. Se till att pendlingsparkeringarna är effektivt utnyttjade med överlappande funktioner för tidpunkter med färre bilar, och gör dem attraktiva för att ge ett bra första intryck av orten.



### Trygghet

Fokusera på att skapa en trygg miljö kring bytespunkten, både trafikalt genom att skapa en fotgängarprioriterad miljö kring bytespunkten, genom god belysning som ger överblick och genom att förtäta med funktioner och bostäder för att säkra mänsklig närvaro på platsen och "ljus i fönstren".







### Liv & aktivitet

Ge förutsättningar för ett enklare vardagsliv för pendlare och övriga invånare genom att koncentrera service, funktioner och aktiviteter kring bytespunkten. Utnyttja bytespunktens potential som samlingspunkt för olika grupper genom att uppmuntra människor till att vistas på platsen, inte bara i samband med resande men också som generell mötesplats.



### Identitet & läsbarhet

Bytespunkten behöver ha en tydlig och läsbar identitet som kollektivtrafikplats, för att underlätta orientering för tillfälliga besökare och ovana resenärer.

Detta gäller tillgången till information om både kollektivtrafik och lokalmiljön, men också att platsen ska vara lätt att läsa utan skyltar. Därutöver bör bytespunkten också spegla den lokala miljön, och vara en port till samhället och ett skyltfönster för den lokala identiteten!



### Attraktivitet och miljö

Bytespunkterna behöver erbjuda en behaglig och attraktiv miljö som gör att väntetiderna känns kortare och skapar en positiv bild av resandet och orten. En omsorg i designen, behagliga och taktila material, en väl underhållen miljö, en mänsklig skala på rum och byggnader och ett gott mikroklimat bidrar till en positiv upplevelse. Låt platsen spegla småstadens unika kvaliteter.



### Samordning & samarbete

Se till att det finns en samsyn hos de olika aktörerna om platsens funktion och betydelse. Engagera regionala och nationella aktörer såväl som de lokala fastighetsägarna, byggherrarna och resenärerna i en dialog kring utvecklingen av platsen och stimulering av hållbart resande i regionen.



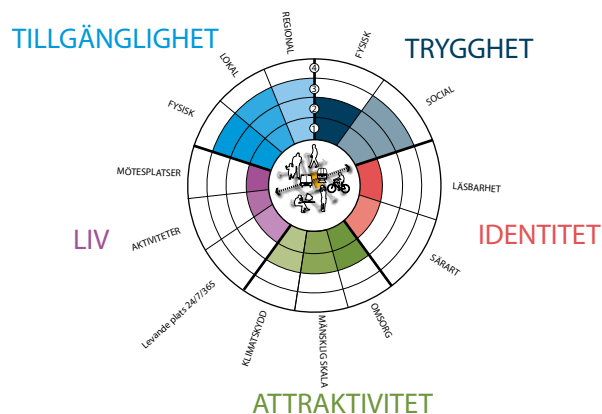
# Nuläge Påarps station

## Var ligger centrum?

Påarp växer, delvis tack vare tågstationen som ger goda kommunikationer till centrala Helsingborg och vidare i regionen. Orten ligger huvudsakligen norr om stationen och är kompakt med gångavstånd till de flesta destinationer. Med cykel kan du klara av alla ärenden på ett enkelt sätt. Dock är dagens Påarp bildominerat, mycket på grund av att många pendlar ut med bil och därmed också utträttar många vardagsärenden med bil.

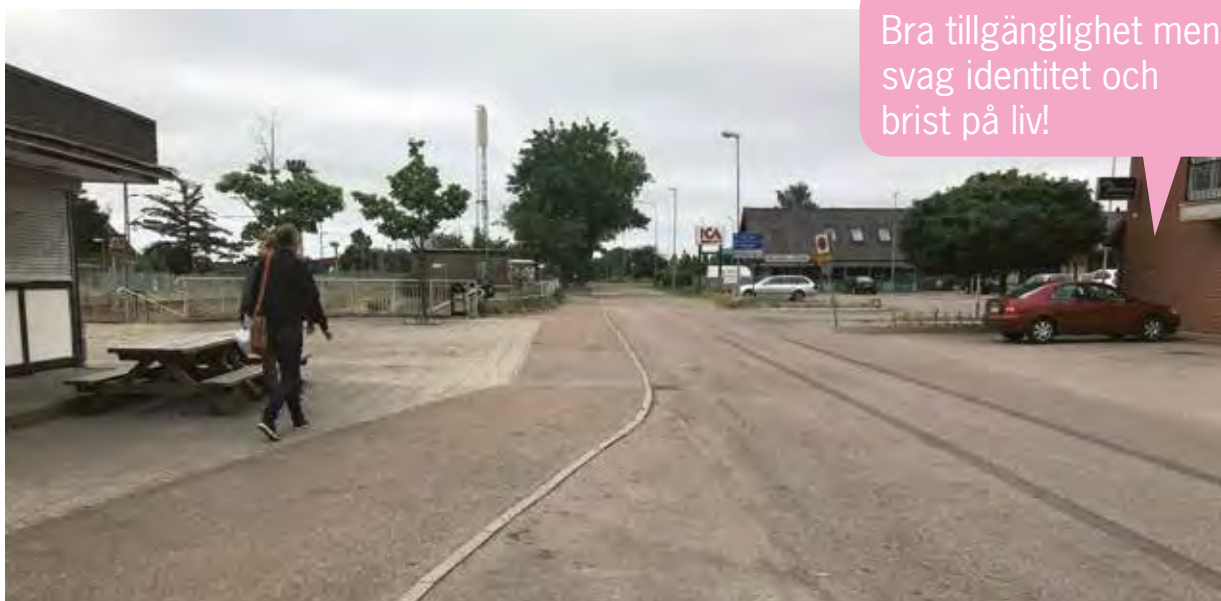
Påarps station saknar många av de egenskaper som kan göra det till en mötesplats i samhället. Miljön kring stationen är inte inbjudande och den saknar vistelsekvaliteter. Det finns en kiosk och grill i direkt anslutning till perrongen men själva byggnaden är sluten. ICA och pizzerian ligger väldigt nära men platsen framför domineras av bilparkering. Helsingborgsvägen som passerar stationen är odefinierad och upplevs inte som säker av oskyddade trafikanter. I övrigt upplevs platsen inte som speciellt otrygg men öde och utan karaktär. Generellt saknar Påarp ett definierat centrum och en mötesplats för olika användargrupper.

Platsen kring Påarps station och ICA besöks av många Påarpsbor i vardagen och har potential att utvecklas som en riktig mötesplats för hela Påarp.



Värdering av kvalitetskriterier - Påarps station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet



Bra tillgänglighet men svag identitet och brist på liv!



# Utvecklingsförslag Påarp

## Utveckla en mötesplats för alla i Påarp

Fokus i utvecklingsförslaget för Påarp ligger på att utveckla området från stationskiosken till ICA och pizzerian för att skapa ett centrum och en mötesplats inte bara för resenärer utan alla Påarpsbor. De åtgärder som föreslås handlar om att ändra karaktär på Lokföraregatan för att minska den upplevda bildominansen och sänka hastigheten. Åtgärderna handlar också om att skapa fler möjligheter till aktiviteter för olika användargrupper, både kring stationen och platsen framför ICA och pizzerian, samt att öka attraktiviteten på platsen. Målet är en plats som kan användas av alla Påarpsbor.

### Redan planerat

- Detaljplaner för nya bostäder och lokaler både väster och söder om järnvägen - skapar större underlag för resande och liv i centrum
- Stationsortsprojekt - utveckling av alla stationsorter i Helsingborgs kommun

### Åtgärder på kort sikt

- Utred parkeringsbehovet idag och i framtiden kopplat till pendlingsparkering och parkeringsbehov för verksamheterna
- Utred ytbehov och genomförbarhet för planskilda passager under Skånebanan
- Genomför mindre förbättringsåtgärder såsom utökad cykelservice, flyttat cykelskåp och förbättrad belysning.
- Måla gångbana på norra sidan av Lokföraregatan - för större upplevd trygghet och visuell avsmalning av gatan inklusive markerad korsning. Avsmalning av körfält i korsningen Godtemplaregatan för ökad trafiksäkerhet
- Genomför övergripande trafikutredning med stöd från Trafikverket - ger möjlighet till hastighetsdämpning/utveckling av till exempel Lokföraregatan
- Testa aktivering av parkeringsplatsen framför ICA vid speciella evenemang/sommartid - exempelvis med lekmöjligheter, tillfällig möblering och torgverksamhet/loppmarknad i samarbete med föreningsliv och handlarna
- Inrätta tillfälligt projektkontor för stationsortsarbetet på plats i centrala Påarp - för bättre möjlighet till dialog med boende och ökad närvaro och förståelse för orten i utvecklingsarbetet
- Bjud in till dialogarbete med Trafikverket och Länsstyrelsen för att underlätta genomförande av detaljplanerna

### Åtgärder på längre sikt

- Skapa en upphöjd, markerad köryta från Påarps Pizzeria till Godtemplaregatan med 30-zon, breda övergångsställen markerade med stenläggning och ordentliga trottoarer för ökad centrumkänsla
- Utveckla kioskfastigheten med en ny, mer öppen och inbjudande byggnad kombinerad med väntsal
- Utveckla litet stationstorg med väntmöjligheter och grönska för en attraktivare ankomst
- Utveckla parkeringsplatsen framför ICA till Påarps torg - en mer attraktiv och grönare plats med större entréplatser framför ICA och pizzeria, möjligheter till lek, uppehåll och med flexibel utformning för att ge möjlighet till större events

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Påarp

Lokföraregatan avsmalnad vid korsning för bättre sikt/trygghet för cyklister/gående från GC-stråk



Nytt torg - med bänkar och grönska. Aktivera med lekplats och marknadsyta



Milt upphöjd körbana/platågupp, annan beläggning vid gångpassage. Lägre hastighet (30) hela upphöjda sträckan




Säker gång- och cykelkoppling västerut

Tillbyggnad till äldreboende med orangeri/växthus - ger kvaliteter till de boende och platsen



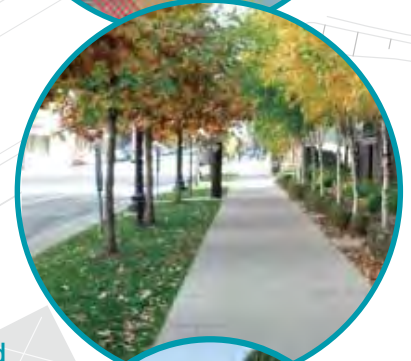
Kiosk med integrerad väntytta och uteservering



Målad gångbana  
längs norra sidan av  
Lokföraregatan samt  
Godtemplaregatan



Möjlig parkyta för  
framtiden



Låg växtlighet och träd  
kring parkering - för grön  
upplevelse och bra uppsikt.  
Komplettera med lågt  
placerad belysning



Utökad cykelservice, flytta  
på det befintliga cykelskåpet  
närmare stationen



Potential för utåtriktad funktion  
i gamla mejeribyggningen  
- kontorsplatser, cafe med  
mera. Öppna dialog med  
fastighetsägare





# Visionsbild Påarp

GRÖN TORGPLATS  
MED SITTMÖJLIGHETER

Före



UPPGLASAD  
VÄNTSAL/CAFÉ

TYDLIGT MARKERAD:  
ENTRÉ TLL CENTRUM:

KOMBINERAD PARKERING/  
AKTIVITETSUTA



UPPHÖJD/MARKERAD 30-YTA MED  
ÖVERGÅNGS- ZONER I DESIRE LINES



# Nuläge Bjuvs station

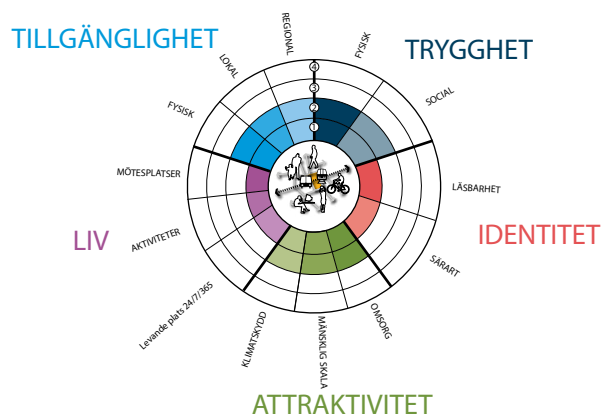
## Anonym ankomst

Bjuvs station ligger lite vid sidan av centrala Bjuv, och även om avstånden är korta så är kopplingen till centrum otydlig. Det finns inte heller någon information om orten eller bra vägvisning. Även kopplingen till gamla Findusområdet och vidare till Billesholm och Söderåsbanan är väldigt viktig för den lokala tillgängligheten.

Stationsområdet har enkel omstigning till regionbussarna och har en stor pendlarparkering. Cykelparkering finns men saknar väderskydd och belysning. Det är brist på trevliga väntmöjligheter, här finns enbart Skånetrafikens standardkur.

Stationsbyggnaden, som är privatägd, ger karaktär till stationsområdet och skapar liv till platsen med både kontorsplatser, en frisörsalong och en kiosk. Kiosken ligger i direkt anslutning till perrongen men är svår att upptäcka och har inga väntmöjligheter varken utomhus eller inomhus. Utemiljön kring stationen upplevs som dåligt omhändertagen, den är "lappad och lagad".

På den sydöstra sidan av spåren finns inget som aktiverar platsen och Höganäs Bjuvs anläggning blir dominerande. Anläggningen utgör även en barriär till stationen, vilket stärks av brister i gång- och cykelnätet.



Värdering av kvalitetskriterier - Bjuvs station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet





# Utvecklingsförslag Bjuv

## En ny framsida i Bjuv

Utvecklingsarbetet kring Bjuvs station handlar om att skapa en tydligare och mer levande koppling till centrum både i form av vägvisning och med en aktivering av stationsplatsen. Ett stort fokus har också legat på att aktivera den sydöstra sidan av stationen, där möjligheterna att både engagera medborgare och utnyttja Bjuvs tradition av odling och utveckling kan lyftas genom kort- och långsiktiga projekt. Genom detta kan man stärka både livet på platsen och tydliggöra Bjuvs identitet.

### Redan planerat

- Nya bostäder norr om Kvarngatan (vid parkstråket) - ger fler boende i stations- och centrumnära läge

### Åtgärder på kort sikt

- Bygg större cykelparkeringsytor med väderskydd och tillgång till cykelservice
- Måla Järnvägsgatan som en tillfällig åtgärd för att skapa platskänsla och hastighetsdämpning
- Aktivera stationsområdet med exempelvis bänkar, en minilekplats och farmers market för att skapa mer liv och en mer välkomnande plats för både lokalbor och besökare
- Bjud in och engagera folk till medborgarodling i det gamla spårområdet - använd Bjuvs odlingstraditioner för att stimulera sammanhållning och möten mellan människor
- Sätt upp tydlig vägvisning, som är anpassad för gående, mot centrum och andra destinationer i Bjuv
- Inled en dialog med Trafikverket om markförvärv av det nedlagda spårområdet
- Verka för ett samarbete mellan Bjuvs kommun, Food Valley of Bjuv, Höganäs Bjuv och Region Skåne för att skapa en grön resplan för både kommunens och företagens anställda

### Åtgärder på längre sikt

- Bygg cykelväg till Billesholm och utnyttja möjligheten med två stationer, till exempel med hyrcykel mellan orterna för att stimulera både pendling och besökscykling
- Förändra beläggning och sänk hastigheten på Järnvägsgatan och undersök möjligheten till enkelriktning - för bättre gång- och cykelmiljö, men också för att signalera centrum på ett bättre sätt
- Sätt upp ny belysning som markerar vägen mot centrum för ökad trygghet och bättre vägvisning
- Utveckla området sydost om spåren till ett parkstråk med industriinslag, inspirerat av exempelvis Natur-Park Schöneberger Südgelände, Berlin

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Bjuv

Annand beläggning/målad väg. Lägre hastighet/shared space. Markera platsen med träd utmed vägen



Cykelparkering, cykelservice, laddstation och låncyklar



Öppna upp/tillgängliggör gården vid stationshuset. Uteservering, miniväxthus/odlingsutställning

Grön resplan - kommunen i samarbete med Foodhills, Höganäs Bjuv och regionen

Träd och grönt längs vägar skapar en mer välkomnande och mjukare miljö för gående



Upplysta vägar med ikoniska lyktor som fungerar som riktmärken mot centrum

Aktiveringszon - bänkar, träd och säsongsbaserad 'farmers market'. Eventuellt mindre lekelement. Involvera Food Valley of Bjuv

Gång- och cykelstråk längs de gamla spåren, inspirerat av The High Line, New York

Större cykelparkering i anslutning till cykelstråk

Medborgarodling i lådor på gamla spårområdet söder om stationen - i samarbete med Food Valley of Bjuv och andra aktörer

Cykelbana till Billesholm

Tydlig skyltning mot centrum och andra destinationer





# Visionsbild Bjuv

## Före



MÅLAD YTA FRAMFÖR STATIONEN  
FÖR ATT MARKERA PLATSEN

TORGyta framför stationen/  
Möjlighet till torg-  
marknad

NY Belysning markerar väg  
mot centrum



LÅNECYKLAR FÖR KOMMUNEN +  
ANDRA VERKSAMHETER

# Nuläge Åstorps station

## Tillgängligt men otryggt

Åstorps station ligger i direkt anslutning till centrum - men utformningen av miljön framför stationen och på de anslutande gatorna gör att centrum inte upplevs från stationen. Busshållplatsen med anslutande bussar ligger i direkt anslutning till stationen och det finns cykelparkeringar, men de saknar väderskydd och läsmöjligheter samt är anonyma. Det saknas också cykelbanor och vägvisning för cyklar både lokalt och till regionala destinationer (exempelvis mot Perstorp).

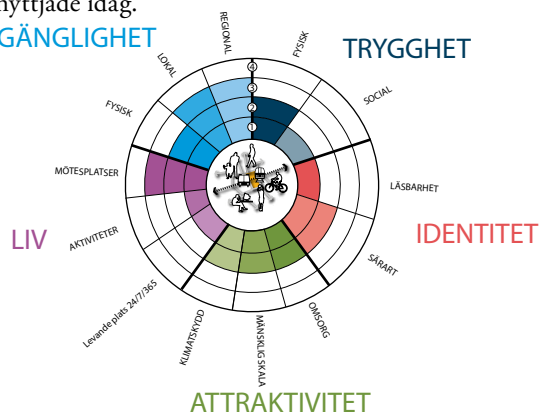
Björnekullaområdet på sydöstra sidan av spåren, som är under planering, kommer skapa helt nya rörelsemönster och förskjuta centrum i riktning mot stationen. Det finns information om Skåneleden och Söderåsen på nordvästra sidan om stationen, dock skapar utvecklingen av Björnekullaområdet en möjlighet till en tydligare koppling mot Nationalparken och Makadamen.

Stationsbyggnaden innehåller både kommunal verksamhet och en väntsal som var obemannad och fick

stänga på grund av otrygghet. Nu finns bara en väntkur och ingen annan service förutom en mindre närbutik tvärs över gatan. Det finns en del grönytor på västra sidan av stationen som skulle kunna erbjuda rekreativa kvaliteter eller ge möjlighet till förtäring, men de är inte utnyttjade idag.

### TILLGÄNGLIGHET

### TRYGGHET



### Värdering av kvalitetskriterier - Åstorps station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet



Nära centrum men svårt att se. Platsen upplevs som otrygg och utan liv.



# Utvecklingsförslag Åstorp

## En utvidgning av centrum i Åstorp

För att möjliggöra en utvidgning av centrum i Åstorp mot stationen, ligger fokus i utvecklingsförslaget dels på att stärka kopplingarna mellan Björnekullaområdet, stationen och centrum, dels på att aktivera stationsområdet mer för att skapa en till nod i centrumområdet. Gångbron som kopplar centrum och stationen med Björnekulla Ås och vidare mot Söderåsen är en viktig förutsättning, men själva platsen behöver också bli mer inbjudande och levande med nya funktioner och stationsnära förtätning.

### Redan planerat

- Detaljplan för Björnekullaområdet - ny stationsnära stadsdel
- Planering och funktionsutredning för ny gångbro över spåret. Läget utreds av Trafikverket kopplat till detaljplanen för Björnekulla Ås, då p-hus söder om järnvägen förutsätter gångbro (läget i idéskissen är preliminärt)

### Åtgärder på kort sikt

- Skapa trygga och tilltalande gång- och cykelbanor förbi stationen, i och till centrum, med hjälp av exempelvis belysning, speglar vid korsningar och växtlighet som inte skymmer sikten
- Åska medel till att utveckla stationsområdet och centrumkärnan
- Åska medel till cykelplan
- Sätt upp ny skyltning till målpunkter runt om Åstorp för bättre vägvisning
- Facilitera en dialog om stationsområdets roll mellan politiker, förvaltningar med flera
- Utveckla närbutiken och platsen intill stationen för ökad service och större närvaro av människor på platsen
- Gör en fördjupad utredning av området inom ramen för detaljplan för Björnekulle Ås, inklusive hastighetsutredning i centrum - för en cykel- och gångprioriterad miljö

### Åtgärder på längre sikt

- Etablera och utveckla centrumkärnan inklusive stationsområdet för ökad attraktivitet, stärkt handel och högre prioritet för gång, cykel och kollektivtrafikåkande
- Bygg om busshållplatsen med tak och koppling till station och gångbro för att förbättra för kollektivresenärer och skapa en tydligare identitet på platsen
- Rusta upp och omvandla Köpmansgatan och Storgatan, exempelvis med en flexibel beläggning som ger möjlighet till gågata under vissa tider - för en tydligare centrumkänsla
- Ta fram en ny cykelplan - för ökad cykling i hela Åstorp
- Utöka cykelparkering med väderskydd och service på båda sidor av spåren
- Utred möjlighet till ytterligare förtätning i centrum av bostäder och verksamheter för att utnyttja det stationsnära läget

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Åstorp

Busstation med grönt tak



Förplats till kommunens kontor med väntsal och kiosk



Upphöjd korsning med skyltning mot centrum

Aktiviera Torggatan efter efterfrågan - säsongsbaserat och vid evenemang, men lättföränderligt så det kan bli "vanlig" gata under lågsäsong



Kiss and ride

Ny cykelbana förbi stationen

Väderskyddad cykelparkering med service

Möjlig placering av nytt stationsnära kommunhus

CENTRUM

Köpmansgatan





Möjlighet till stationsnära förtätning

Gångbro med egen identitet och grön karaktär

"Grön genväg" som kopplar till den gröna lekplatsen. Addera grönska och belysning. Behåll en del av parkeringarna

Gemensamhetsbyggnad för området (för odling, fest, uthyrning med mera)

Torg utformat med natur och lek i fokus

Kiosk och låst, inglasad cykelparkering, möjlighet till cykeluthyrning sommartid

Utvecklat stråk stationen - Söderåsen (skyltning, plantering)

Odlingsmöjligheter för de boende och tillgång till laddstationer för elbilar och elcyklar

Hastighetsutredning i centrum - ambition om hastighetsdämpning på exempelvis Järnvägsgatan





# Visionsbild Åstorp

Före



UPPHÖJD KORSNING  
OCH NY BELÄGGNING  
MOT CENTRUM:

NYTT GRÖNT TAK ÖVER  
BUSSTERMINAL, MÖJLIGHET  
TILL VÄDERSKYDDAD PASSAGE  
TILL GÅNGBRO/ STATION

NY GÅNGBRO TILL  
BJÖRNEKULLA MED  
GRÖNA INSLAG



CYKELBANA FÖRBI  
STATIONEN

VÄGVISNING  
MOT CENTRUM

ENTRÉPLATS FRAMFÖR  
STATIONSBYGGNAD FÖR  
KIOSK OCH VERKSAMHET

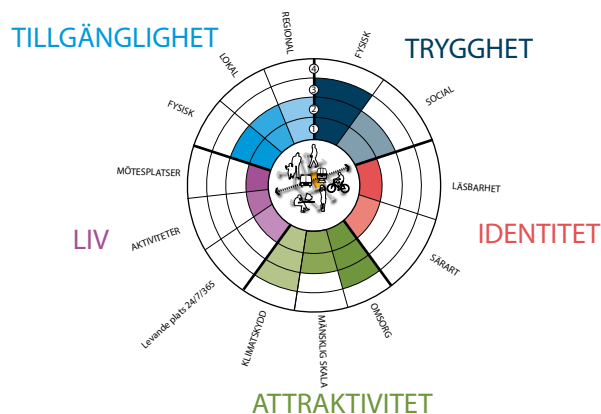
# Nuläge Klippans station

## Lång väg till centrum

Klippans station ligger i södra änden av orten, 600 meter från centrum (Storgatan), men har andra destinationer som gymnasieskola, allaktivitetshus och simhall på närmare avstånd. Stora flöden idag går österut på Ängelholmsvägen, men övergångsställen och gångstråk är inte anpassade efter de önskade gångriktningarna och vägen upplevs bildominerad. Järnvägsgatan som leder mot centrum, upplevs som anonym och ödslig, och det är svårt att uppfatta att man rör sig mot centrum. Vid stationen stärks Ängelholmsvägens barriäreffekt av den breda asfalten för avlämning och upphämtning. Bussparkeringen på västra sidan om stationen är överdimensionerad och skapar stora avstånd till pendelparkeringen i väster som är nästan oanvänd. Direkt söder om stationen ligger verksamhetsområdet Åbytorp som har cirka 500 arbetsplatser. Som en följd av de befintliga passagerarna över järnvägens placering har de som arbetar här en omväg till stationen på cirka 2 kilometer vilket leder till spårsprung redan idag. Dessutom planeras nya bostadsområden söder om stationen vilket ökar behovet av en bättre koppling till stationen.

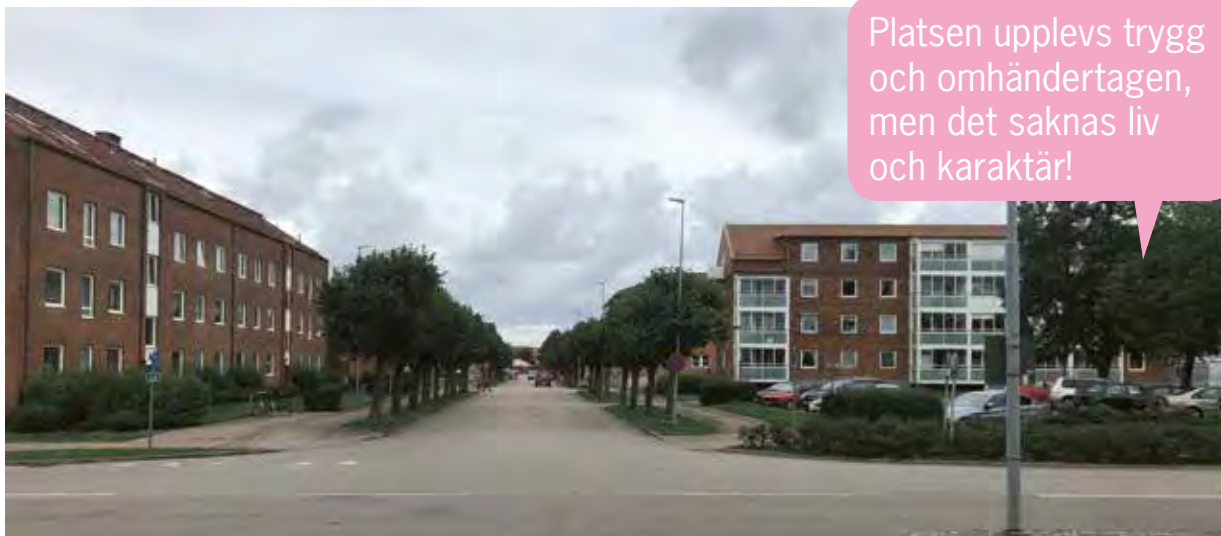
Grönytan på norra sidan av Ängelholmsvägen mitt emot stationen används enbart för boendeparkering,

men har potential att utvecklas som stationspark. Stationsbyggnaden är karaktärsfull och innehåller både resebyrå och matställe/kiosk, men speciellt matstället är svårt att upptäcka. Platsen öster om stationen är relativt ny och upplevs som väl omhändertagen med både bra beläggning, gamla träd, nya planteringar och väderskyddad cykelparkering, men det finns behov av fler fler sittplatser och annat som ökar attraktiviteten.



Värdering av kvalitetskriterier - Klippans station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet





# Utvecklingsförslag Klippan

## Knyt ihop centrum

En av målsättningarna med utvecklingsförslagen har varit att minska det mentala avståndet mellan stationen och centrum, dels genom ett fokus på de olika förbindelserna, dels genom att utveckla stationen som en egen plats i stadsrumsnätverket med större vistelsekvaliteter. Dessutom leder en utveckling av området söder om stationen till ett mer kompakt och "rundare" Klippan med både bostäder och arbetsplatser i stations- och centrumnära läge, vilket stärker både kollektivtrafiken och attraktiviteten för Klippan. Planering av Sågenområdet och andra infilltomter i centrum är redan igång. Med ett större fokus på utveckling av stationsområdet och Järnvägsgatan kan de olika områdena knytas ihop på ett bättre sätt.

### Redan planerat

- Trafikutredning för att kartlägga trafiksituationen i Klippan, med syfte att minska genomfartstrafiken med bil och öka attraktiviteten för gång och cykel
- Åtgärdsvalsstudie för stationsområdet, med utredning kring möjlig gångbro (pågående)
- Grönstrukturanalys med syfte att öka kvaliteten på grönytorna och därmed attraktiviteten
- Förstudie för Sågenområdet, detaljplan Valhalla, planering för förtätning exempelvis Merkurius, Polstjärnan
- Påbörjat arbete med ett planprogram för en ny stadsdel söder om Skånebanan, öster om Bruksallén

### Åtgärder på kort sikt

- Skapa en temporär plats framför stationen - för uteservering, väntplatser, korttidsparkering av cykel samt flyttbara planteringskärl - ger en mer attraktiv ankomst till Klippan
- Öppna upp för gång- och cykelbana under viadukten för att förbättra förbindelserna för gående och cyklister
- Flytta staket vid utbyggnad i samband med utbyggnad av sågenområdet, för att skapa genare väg för gående och cyklister i de östra delarna och snabbare väg till stationen
- Ta fram ett detaljerat förslag för Järnvägsgatan och korsningen Järnvägsgatan-Ängelholmsgatan - för att skapa en mer attraktiv länk till centrum med låg hastighet och prioritet för gående och cyklister
- Verka för ny gångbro från stationen till södra sidan - för att stärka tillgänglighet till stationen och centrum för både nuvarande och tillkommande arbetande och boende i Åbytorp och området kring Bruksallén

### Åtgärder på längre sikt

- Övergripande förändring av ankomstplats och nya gång- och cykelstråk längs Ängelholmsgatan
- Utveckling av ny stationspark i korsningen Ängelholmsgatan/Järnvägsgatan, ger mer plats till uppehållsaktiviteter för boende och besökare
- Mobility managementprojekt inom kommunen som arbetsplats
- Utveckling av området söder om spåren - ny blandad stadsdel i Klippan med stationsnära arbetsplatser och bostäder
- Flytt av busstation - utveckling av området kring Aktivitetshallen för mer utomhusaktiviteter

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Klippan



Bibehåll grön parkkaraktär vid framtida utveckling



Dagvattenhantering i gatan

Identitetsskapande beläggning längs Järnvägsgatan kopplar samman Storgatan och stationen



Mini-fickparker längs Järnvägsgatan -

Cykelparkering och service  
Pendelparkering



Ny plats framför stationen och en ny gångbro som kopplar till södra delarna av Klippan



Väderskyddad cykelparkering.

Flexibel pendelparkering, potentiellt nytt grönområde

Skylltning för gående och cyklister vid viktiga lägen



Busshållsplats byter plats med pendelparkering

Utveckling av Åbytorp och Bruksallén med verksamheter och boende

Lek för alla åldrar vid Stationsplatsen och aktivitetshuset



Tryggare koppling mellan bad- och aktivitetshus med gångfartsgata



Lek för mindre barn



Flexityta - parkering/lek och sport för ungdomar



Gång och cykelväg under bron

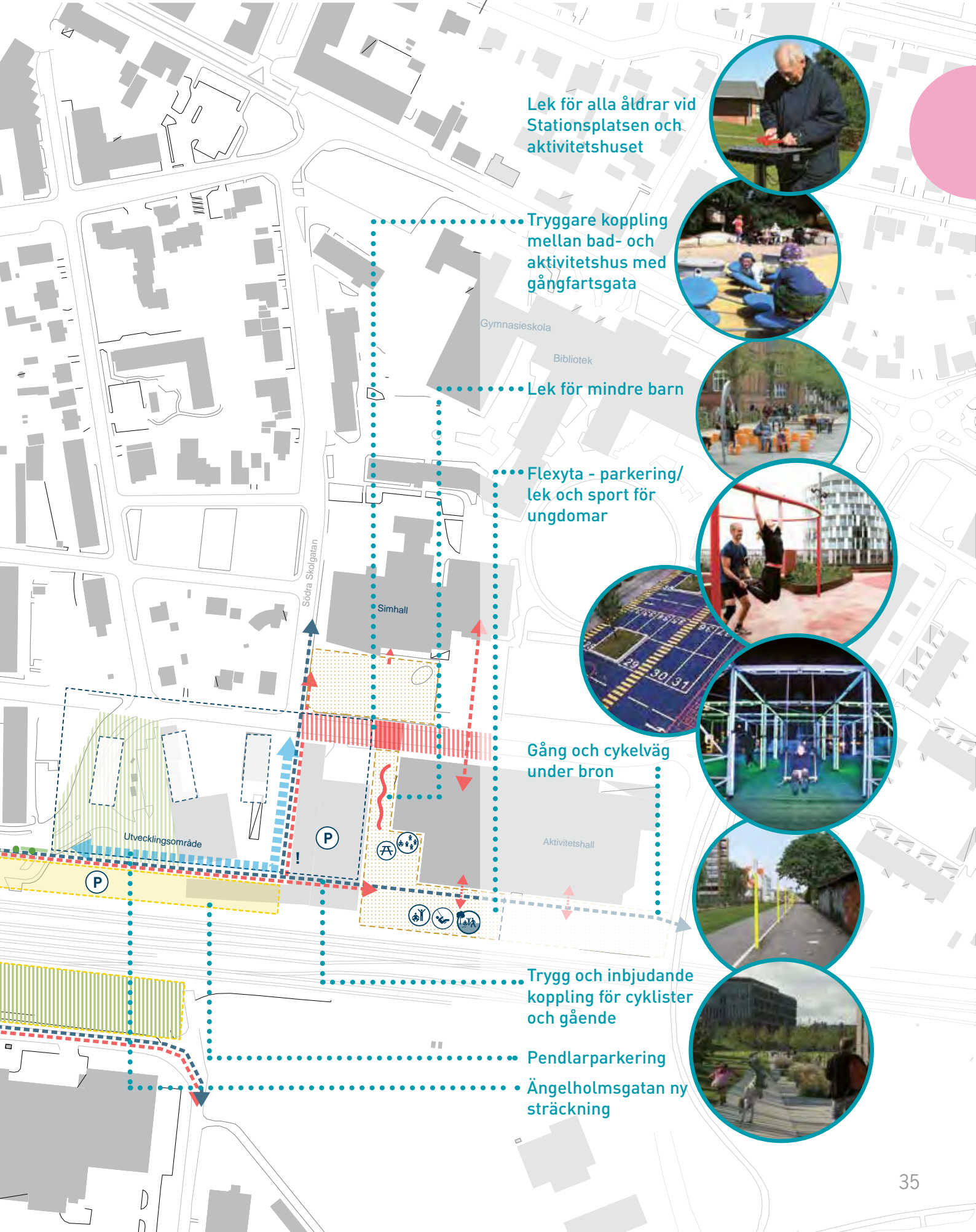


Trygg och inbjudande koppling för cyklister och gående



Pendlarparkering

Ängelholmsgatan ny sträckning





# Visionsbild Klippan

FICKPLATSER LÄNGS  
JÄRNVÄGSGATAN MED  
OLIKA AKTIVITETER.

Före



VÄGVISNING MOT  
CENTRUM

NY UTFORMNING AV  
JÄRNVÄGSGATAN FÖR  
LÅNGSAM TRAFIK

NY STATIONSPARK  
MED AKTIVITETER FÖR  
BOENDE OCH BESÖKARE



ENTRÉPLATS FRAMFÖR  
STATIONSBYGGNAD



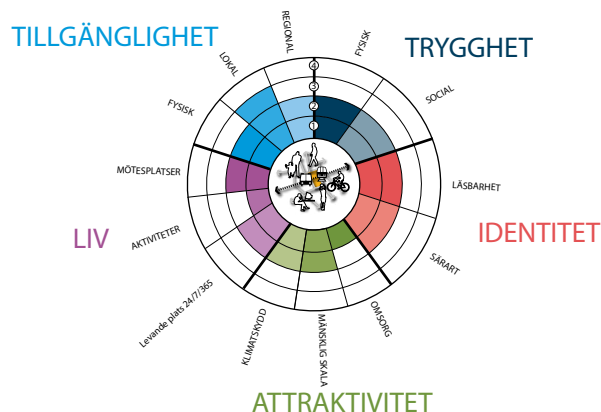
# Nuläge Perstorps station

## Barriär mellan norr och söder

Centrala Perstorp är kompakt och det mesta kan nås inom gångavstånd från stationen. Det är enkel omstigning till regionbussar och det finns både pendlarparkering och cykelparkering i nära anslutning till perrongerna, där en väderskyddad cykelparkering är under uppförande. Söder om stationen ligger gymnasium, Plastens Hus och det stängda brukshotellet. Ytterligare söderut ligger både rekreationsområdet kring Ybbarpssjön och Henrikstorpssjön och Perstorps industripark som rymmer många arbetsplatser. Längs med järnvägens södra sida går väg 21, en riksväg som utgör ett viktigt regionalt stråk, med skyltad hastighet 50 km/h. Vägen upplevs liksom järnvägen av kommunen som en barriär, inte minst då man vill knyta samman Perstorp centrum med de södra delarna.

Stationsbyggnaden, som är privatägd, innehåller en restaurang med vissa väntmöjligheter och en uteservering som håller på att byggas. En väntsal är också under planering, dock tar inlastning och privat parkering stor yta i anspråk. Järnvägsgatan har delvis upphöjd yta utanför stationen, och en pågående

ombyggnad av korsningen med Köpmangatan ger bättre cykelmöjligheter och plats till uteserveringar. Platsen mellan spåren och väg 21 är idag pendlarparkering (laddstolpar, viss belysning och bänkar under byggnation), och har en del grönytor men upplevs öde och inte inbjudande.



Värdering av kvalitetskriterier - Perstorp station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet



Fin detaljering och stadsmässigt på ankomstsidan, men på södra sidan upplevs väg 21 som en barriär och pendlarparkeringen ger ett tråkigt intryck



# Utvecklingsförslag Perstorp

## En ny framsida mot söder

Fokus i utvecklingsförslaget ligger i att bygga vidare på det arbete som redan gjorts kring stationen, med exempelvis bättre väntmöjligheter, men huvudsakligen ligger utvecklingspotentialen på den södra sidan av spåren. Barriäreffekten av järnvägen och väg 21 kan minskas dels genom en ny gångbro över spåren, dels utveckling av området söder om spåren. Genom en långsiktig utveckling av väg 21, med ambitionen att skapa en stadsgata genom centrum, skulle stationsområdet kunna få en till framsida och knyta ihop de södra och norra delarna av Perstorp. Samtidigt finns tydliga intressekonflikter mellan denna ambitionen och framkomligheten på väg 21 som utgör ett viktigt regionalt stråk. Förslaget inkluderar även utvecklade platser för vistelse i anslutning till gymnasieskolan och Plastens Hus samt ny funktion till Brukshotellet som inkubator för Perstorps industripark.

### Redan planerat/under byggnation

- Ny väderskyddad cykelparkering med virrvarr-mönster vid pendelparkering och ombyggd pendelparkering med ny trappa
- Uteservering till restaurangen i stationshuset under uppförande
- Laddstolpar för elbil vid väg 21, inklusive bland annat ny belysning och nya bänkar under uppförande
- Ny utformning av korsningen Köpmansgatan/ Järnvägsatan för bättre gång- och cykelsäkerhet
- Pågående utredning av behovet av trygghetsboende, tänkbar placering vid parken vid stationen

### Åtgärder på kort sikt

- Studera fotgängarflöden söderut från stationen - som underlag till stråkutveckling
- Genomför en hastighetsutredning av centrum och utredning av väg 21 med målsättning att få fram en gemensam syn på utformning och funktion för väg 21, för ökad trafiksäkerhet och minskad barriäreffekt
- Förbättra skyltningen mot och informationen om rekreatiomsområdet vid Henrikstorpssjön och Ybbarpsjön
- Skapa en tillfällig aktivering av stråket vid gymnasiet - i samarbete med eleverna - för ökad delaktighet och bättre miljö för ungdomar
- Lägg till nya bänkar vid stationshuset för bättre väntmöjligheter
- Skapa en ny cykelbana längs Gustavsborgsvägen med koppling till industriparken (finns med i ÖP) - ger bättre möjligheter att pendla med cykel + tåg
- Initiera en Mobility Management-kampanj för kombinationsresor cykel+tåg med anställda i kommunen och industriparken som målgrupp

### Åtgärder på längre sikt

- Bygg till stationshuset med väntsal för bättre väntmöjligheter och möjlighet till utökad service
- Verka för en inkubatorverksamhet i Brukshotellet - en framsida till Perstorp industripark med bättre pendlingsmöjligheter
- Utred möjligheter till en ny gångbro över spåren. Tillsammans med hastighetsdämpning av väg 21 kan platsen söder om spåren utvecklas med sittmöjligheter, cykelparkering och entréplatser till Plastens Hus och Brukshotellens verksamhet

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Perstorp



Erbjud alternativa sätt att parkera cykeln på, inkludera cykelservice och väderskydd



Tillbygge för väntsal, ny uteservering och nya bänkar

Aktiverad yta med grönska, aktivitet och sittplatser



Engagerande aktivering med temporär möblering för att skapa ett publikt rum



Kreativ HUB/Inkubator i Brukshotellet

Gång- och cykelstråk mot industripark och golfbana

Kommunen utreder behov av trygghetsboende, möjlig placering

Aktivera grönyta - aktiviteter riktade mot äldre

Gångbro över spår (läge för bron är en skiss och inte fastställt)

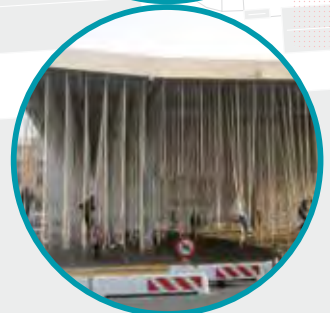
Sänk hastighet till 40 mellan gymnasiet och Netto.

Cykelservice, laddstation och cykelparkering under tak

Temporär aktivering av ytan, lek och sittmöjligheter - i samarbete med gymnasieelever

Visuell länk söderut

Gång- och cykelstråk söderut mot sjön





# Visionsbild Perstorp

NY GÅNGBRO  
ÖVER SPÅREN

Före



VÄGVISNING MOT  
INKUBATOR, PLASTENS HUS,  
HENRIKSTORPSSJÖN

UTSTÄLLNING FRÅN  
PLASTENS HUS  
- PERSTORPS HISTORIA

PENDLARPARKERING MED  
LADDNINGSMÖJLIGHETER  
FÖR ELBILAR

CYKELPARKERING  
MED VÄDERSKYDD



SITTMÖJLIGHETER/  
UTEARBETSPLATSER:

NYTT ÖVERGÅNGSSTÄLLE ÖVER VÄG 21,  
HASTIGHETSDÄMPNING OCH ENTRÉPLATSER TILL  
PLATSENS HUS OCH INKUBATORVERKSAMHET



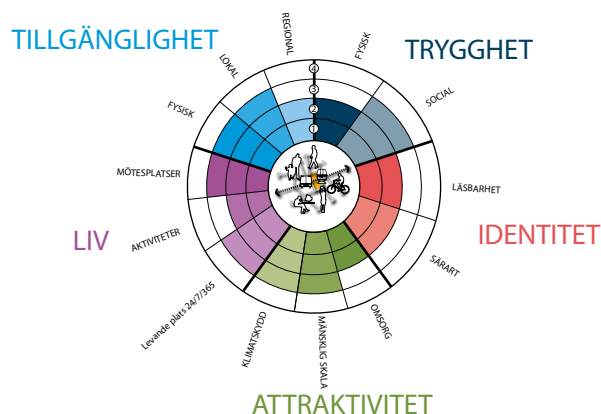
# Nuläge Tyringe station

## Grönt och fin skala

Tyringe station upplevs som en del av centrum, med relativt mycket service i nära anslutning till stationen. Både boende och kvällsöppna aktiviteter ger liv till platsen större delar av dygnet. Torget, som idag upplevs öde är i behov av större omsorg, ligger 100 meter bort. Ytterligare målpunkter som ishall, sporthall och kurhotell ligger inom en kilometer. Det finns flera kopplingar över spåren men centrumkaraktären försvinner på norra sidan. Det finns cykelparkering på båda sidan av spåren, delvis med tak. Pendlarparkeringen på norra sidan används inte fullt ut.

Stationsbyggnaden används idag både som bibliotek och vuxenskola, vilket ger en större användning av platsen och bemanning under bibliotekets öppettider. Det finns också en kvällsöppen kiosk och flera restauranger i nära anslutning. Det finns en del sittplatser men de är relativt undanskymda och inte så populära.

I nära anslutning till stationen finns stora naturvärden, både med Sanatorieskogen och Radiumkällan, men information och tydlig vägvisning saknas.



Värdering av kvalitetskriterier - Tyringe station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet





# Utvecklingsförslag Tyringe

## Ett levande centrum från torg till torg

För att förstärka centrum och skapa bättre möjligheter för både handel och andra verksamheter, är det av stor vikt att utveckla norra sidan med bostäder och verksamheter som kan skapa en kritisk massa för ett levande centrum. En ny plats norr om spåren kan då skapa en ny ankarpunkt för stadskärnan. Utöver detta är en av Tyringes stora kvaliteter närheten till natur och rekreation. Detta bör tydliggöras både genom vägvisning och information, men också genom att göra det gröna mer synligt på platsen. För att stärka centrumkaraktären föreslås att Järnväggsgatan på sikt görs om till gång- och cykelprioriterad gata som kopplar ihop platsen med torget.

### Redan planerat

- Detaljplanering (klar runt 2020) för området norr om stationen med service, bostäder och kontor, ger möjlighet till fler stationsnära bostäder och verksamheter

### Åtgärder på kort sikt

- Inled en dialog med Trafikverket om överlämning väghållaransvar Järnväggsgatan och Torupsvägen till Hässleholms kommun - ger möjlighet för en mer stadsmässig utveckling av gatan
- Genomför viss uppgradering av miljön kring stationen, med exempelvis cykelparkeringar, planteringar och bänkar för att bjuda in till uppehåll
- Skylta till destinationer som Kurhotellet och Radiumkällan för att synliggöra de rekreativa värdena. Arbeta för en "Hälsans Stig" i Tyringe - förbi stationen, Radiumkällan och Sanatorieskogen
- Starta en dialog med Tyringeborna om framtida utveckling med stationen i centrum
- Aktivera entréplatsen på norra sidan - till exempel med en ny funktion till den röda ladan - för att etablera en ankomstplats på norra sidan inför den vidare utvecklingen av området
- Bygg ut cykelbanan vidare norrut längs Malmövägen och Finjavägen för att stimulera cykling i centrum
- Genomför en hastighetsöversyn och cykelplan för Tyringe - öka prioriteterna för hållbara resor

### Åtgärder på längre sikt

- Planera för att minska barriäreffekten av järnvägsspåret, utred gång- och cykelmöjligheterna för att korsa spåret
- Utveckla Järnväggsgatan mellan stationen och torget som shared space med olika beläggningar för olika zoner (förutsätter att kommunen är väghållare), verka för 30 km/h hastighetsbegränsning och ny cykelbana längs Torupsvägen och övriga delar av Järnväggsgatan
- Flytta ersättningsbusshållplatsen till norra sidan av spåren - det ger plats till mer centrumverksamhet längs Järnväggsgatan

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Tyringe

Omvandling till blandstad med service, bostäder och kontor

Aktivera byggnad. Turistbyrå/loppis/cykelservice

Flexibel pendelparkering eller stationspark med ängsplantering för ökad biologisk mångfald



Pendelparkering



30

Cykelparkering/ parkrum med ängsplantering för ökad biologisk mångfald

MM-arbete med föreningar och skola

30km/h på Järnvägsgatan och 40km/h på Torupsvägen. Cykelväg västerut och vidare norrut längs Torupsvägen  
Överlämning av Järnvägsgatan och Torupsvägen till kommunen från Trafikverket



Serveringar och grönska längs Järnvägsgatan

Kopplingar & wayfinding till Kurhotellet

Koppling mot Kurhotellet



Ny detaljplan för bostäder med viss handel i bottenplan

Ny plats framför stationen med showroom/miniversion av FCT loppis (popup på sommaren) + lekplats

Fortsätt bygga ut cykelbana på Malmövägen norrut och eventuellt längs Finjavägen

Använd cykelparkeringar med gröna tak

Bibehåll parkrum för framtida utveckling Ängsodling/Boule

Cykelservice och cykelparkering

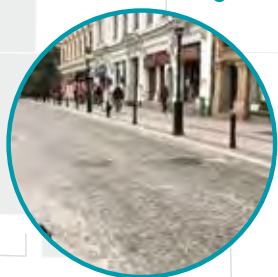
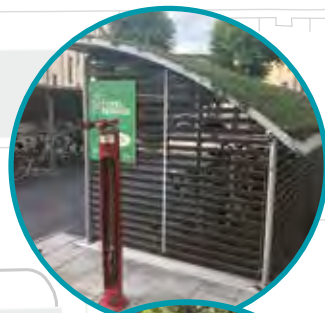
Integrera grönska som kan användas för vägvisning

Kopplingar & vägvisning till Radiumkällan, potential för 'Hälsans Stig'

Shared space mellan stationen och torget/ICA

Skytning för gående och cyklister till viktiga platser som Radiumkällan, Kurhotellet, diverse sportanläggningar, gröna/blå platser

Lek för alla åldrar och goda sittmöjligheter, evt. möjlighet för torghandel



Malmövägen



# Visionsbild Tyringe

AKTIVA BOTTENVÅNINGAR -  
PLATS TILL UTSERVERING



Före



LÅNGSAM HASTIGHET -  
PRIORITERING FÖR GÅENDE  
OCH CYKLISTER

SITTMÖJLIGHETER  
OCH GRÖNSKA I  
STATIONSOMRÅDET



SHARED SPACE MED  
MARKERADE FÄLT  
FÖR GÅENDE

START PÅ  
HÄLSANS STIG



# Nuläge: Önnestad station

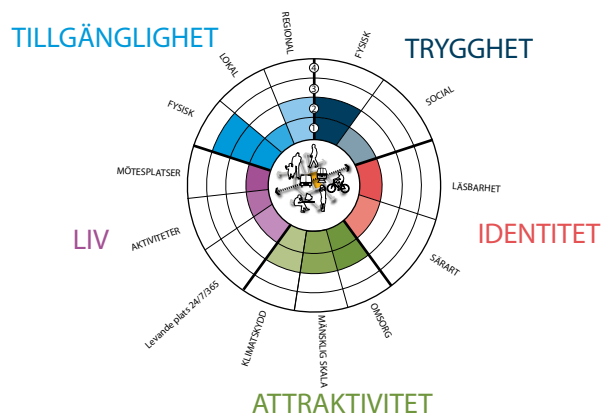
## Stationen på landet

Önnestad station ligger i den norra utkanten av byn, med relativt långt avstånd till andra funktioner. Önnestad saknar ett riktigt centrum, men tygdpunkten för orten ligger längre söderut, och den service som återstår kring stationen är en pizzeria.

Med nyöppningen av Önnestad station rustades platsen upp med nya parkeringar och cykelparkeringar (utan väderskydd och belysning) samt en ny passage över spåren. Platsen upplevs som prydlig och välordnad, men i avsaknad av andra aktiviteter som kan bidra till livet på platsen. Den lilla parken söder om stationen saknar funktion idag men har potential för utveckling. Det finns få väntmöjligheter kring stationen, och ingen karta eller annan information om orten.

På den norra sidan av spåren finns väldigt få funktioner förutom några hus och en liten cykelparkering. Det finns planer på ett nytt bostadsområde i relativ närhet till stationen. Med tanke på den regionala

tillgängligheten samt lantliga karaktären finns stora möjligheter att utveckla attraktiva boendemiljöer med fokus på hållbarhet.



Värdering av kvalitetskriterier - Önnestad station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet



Själva stationen är välordnad och känns omhändertagen, men saknar aktiviteter och har svag koppling till andra delar av Önnestad.



# Utvecklingsförslag Önnestad

## Mer liv och fokus på hållbarhet

Önnestads karaktär som lantlig ort med närhet till Kristianstad bör förstärkas, med utveckling av stationsnära och naturnära boende som kan erbjuda en hållbar, mindre bilberoende livsstil och samtidigt ge en närhet till naturen. För att utveckla stationsområdet bör de rena resenärsfunktionerna kompletteras med en mindre mötesplats för andra aktiviteter och tydligare vägvisning till destinationer som folkhögskolan i Önnestad och Bockeboda strövområde.

### Redan planerat

- Analys av möjliga utvecklingsområden i stationsnära läge, genomförs av Kristianstads kommun
- Planering för nytt bostadsområde sydöst om stationen

### Åtgärder på kort sikt

- Gör en resundersökning - vilka rör sig till/från Önnestad - som underlag för vidare utveckling
- Anordna medborgardialoger för framtida utveckling
- Försköna stationsområdet i samarbete med folkhögskolan - skapa en mer attraktiv plats med koppling till ortens identitet
- Komplettera cykelparkering med väderskydd, belysning och plats för lådcyklar - för att stimulera cykling till och från stationen

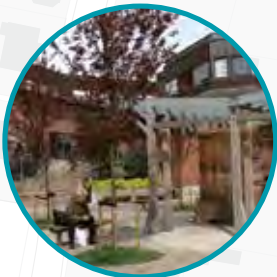
### Åtgärder på längre sikt

- Utveckla angoringsplatsen norr om stationen med cykel- och bilparkering
- Bebygg utvecklingsområden i Önnestad, arbeta för att ta fram ekoby-koncept med hållbara resandelösningar för de boende
- Utveckla stationsparken med möjlighet till kiosk på södra sidan av stationen för att skapa en attraktivare stationsmiljö. Alternativt utveckla den befintliga pizzerian/kiosken, som i sin tur kan öppna en paviljongbyggnad som är öppen under högsäsong
- Lägg till laddplatser för elbilar vid stationen
- Utveckla cykelfartsgata längs med järnvägen (Fockvs väg) och mot folkhögskola (Melanders väg) för att stimulera cykling lokalt och förbättra cykelmöjligheterna till Färlöv

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

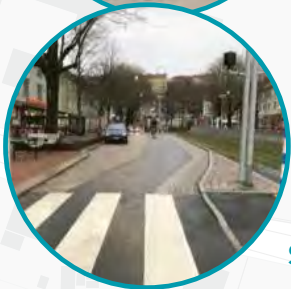
- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Önnestad



Utveckla angoringsplatsen på norra sidan med belysning, tak och sittplatser

Laddningsmöjligheter för elcyklar och parkering för lådcyklar med god belysning över cykelparkeringen



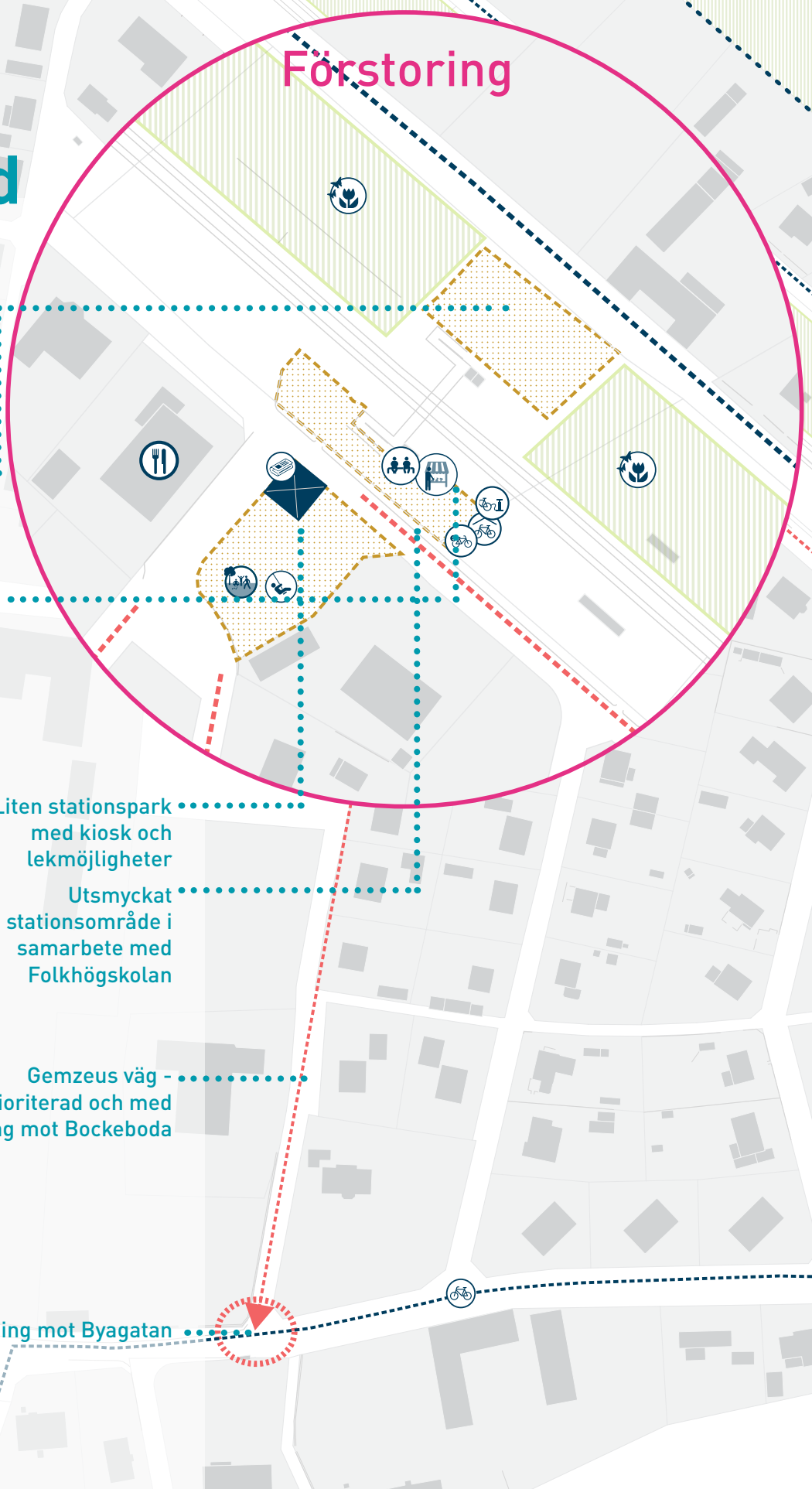
Liten stationspark med kiosk och lekmöjligheter

Utsmyckat stationsområde i samarbete med Folkhögskolan

Gemzeus väg - cykelprioriterad och med vägvisning mot Bockeboda

Säker korsning mot Bygatan

## Förstoring



• Framtida stationsnära utvecklingsområde.

• Cykelväg mot Färlöv



• Koppling till stationsnära ekoby sydöst om Byagatan 400 meter från stationen - 6 minuter till Kristianstad C

• Lätt och tätt, blandning mellan radhus (villor) och lägenheter

• Gemensamma odlingsytor och växthus - koppling till naturen

• Mobilitetshub med el- och lådcyklar

• Skånetrafikenkort som ingår i hyran

• Samarbete med byggherre/bank om förmånliga lån för hållbart boende.  
(Pilotprojekt för finansieringsmodell)



# Visionsbild Önnestad

Före



ODLINGMÖJLIGHETER FÖR  
BOENDE I EKOBYN



VARIERANDE, LÅG OCH  
TÄT BYGGNATION



LADDSTATIONER FÖR  
ELBILAR

ELCYKELPOOL - FRI  
TILLGÅNG FÖR BOENDE

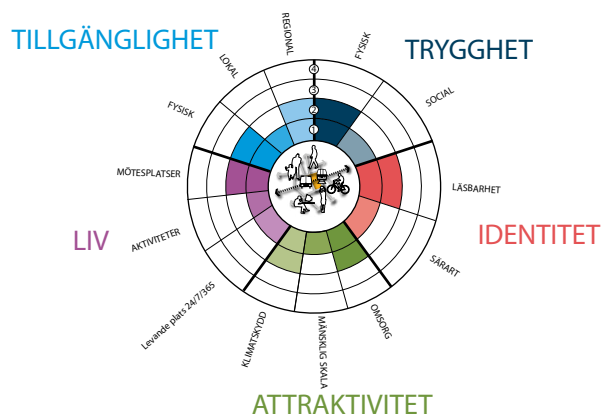
# Nuläge Bromölla station

## Långt till centrum

Bromölla station ligger relativt långt från de centrala delarna av Bromölla - cirka 1,5 kilometer - vilket är långt för fotgängare men idealiskt avstånd för cyklister. Det finns två vägar mot centrum: Tians väg samt Ågatan. Det är idag otydligt vilken väg man ska välja och speciellt Tians väg upplevs storskalig och trafikdominerad. Det finns också regionbussar som angör både stationen och centrum, bussarna angör vid väntsalen nära spåren.

De flesta funktioner och invånare finns på norra sidan. På denna sida finns också bussangöring, pendlarparkering och gott om cykelparkeringar, medan södra sidan domineras av en större livsmedelbutik. Tunneln till södra sidan upplevs som mörk och oinbjudande.

Det finns en väntsal som innehåller en utställningsyta, väntsalen är mycket fin men saknar bemanning. Utanför finns ett minibibliotek inrymt i en gammal telefonkiosk - men i övrigt inga aktiviteter.



Värdering av kvalitetskriterier - Bromölla station

1. Obefintlig kvalitet
2. Låg kvalitet
3. Hög kvalitet
4. Utmärkt kvalitet

Långt från centrum och otydlig väg dit, fin väntsal men saknar bemannad aktivitet. Platsen saknar liv och upplevs otrygg på kvällarna.





# Utvecklingsförslag Bromölla

## Stärk Bromöllas identitet som kulturstad

För att utveckla Bromöllas stationsområde behöver fokus ligga både på att stärka den lokala tillgängligheten och öka den upplevda tryggheten på platsen. Detta kan åstadkommas genom att dels aktivera området med aktiviteter som kan bidra till att platsen befolkas mer, både med nya byggnader och med utvecklade platser, dels genom att stärka kopplingarna till centrum. Med hjälp av det lokala kulturlivet kan platsens identitet stärkas och Bromöllas kulturliv synliggöras för fler. Till sist behöver även tillgängligheten för cyklister förbättras, både med tryggare och mer inbjudande förbindelser till centrum och med bättre faciliteter för cykelparkering och service vid stationen.

### Redan planerat

- Planering av ny rondell nordväst om stationsområdet - för bättre framkomlighet för busstrafiken

### Åtgärder på kort sikt

- Sätt upp fler väderskyddade cykelparkeringar, lådcykelparkeringar och cykelservice för att ytterligare underlätta för cykelpendling till stationen
- Möjliggör en konstinstallation, exempelvis muralmålning eller ljuskonst på matbutikens fasad mot stationen, i samarbete med konstnärer och IFÖ Center. Skapar en mer karaktärsfull ankomst till Bromölla som annonserar det lokala kulturlivet
- Lägg till ljus och konst i tunneln under spåret för ökad trygghet, kan fortsätta som en visuell länk till IFÖ Center och centrum
- Aktivera grönytor för lek och odling - skapar en mer levande och attraktiv plats
- Lägg till fler sittmöjligheter utomhus

### Åtgärder på längre sikt

- Renovera Tians väg och gör separerade gång- och cykelbanor
- Bygg ut stationshuset och öppna en bemannad, kvällsöppen verksamhet, exempelvis ett gym som kan skapa överblick och större trygghet på platsen
- Bygg ett cykelhus i anslutning till stationen med möjlighet till laddning av elcyklar

Huvudsakligt tema för åtgärden (uppfyller ofta överlappande teman)

- Tillgänglighet
- Liv & Aktivitet
- Attraktivitet
- Trygghet
- Identitet & Läsbarhet
- Samverkan

# Idéskiss Bromölla

Nya cykelbanor längs  
Tians Väg, inklusive  
plantering och aktivering  
av platser längs vägen

Konststråk och  
småskalig belysning  
längs Ågatan  
mot centrum

Prioritet för fotgängare  
och cyklister i den nya  
rondellen

Väderyddad  
cykelparkering

ICAs parkering potential  
för att samutnyttjas till  
pendelparkering

Grön resplan eller kampanj  
med större arbetsplatser  
som Nymölla med flera

**GRÖN  
RESPLAN**

Utnyttja grönyrtorna för lek och odling



Träd och grönt längs vägar skapar en mer välkomnande och mjukare miljö för fotgängare



Cykelhus med laddmöjlighet för elcyklar och service på väggen utanför



Utöka yta på byggnad för att gym ska kunna få plats - en del av cykelhuset

Upplyst cykelväg

Liten plats med sittmöjligheter

Gångtunnel med bättre belysning och konst



Muralmålning/ ljuskonst på ICA Maxis vägg



MAXI



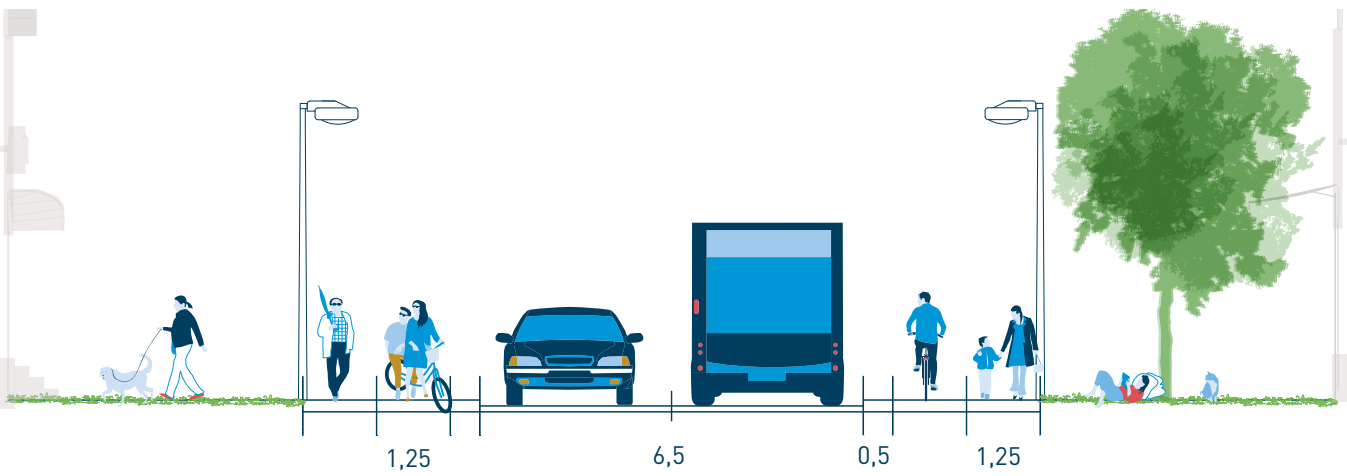
# Visionsbild Bromölla

Före



UTVECKLADE PLATSER FÖR VILA  
OCH AKTIVITET LÄNGS VÄGEN

## GATUSEKTION AV TIANS VÄG



KOMPLETTERANDE  
TRÄDPLANTERING

CYKELBANA PÅ BÅDA  
SIDOR AV VÄGEN

# Vikten av samverkan

Att arbeta med utveckling av bytespunkter och stationsnära lägen är ofta förenat med en komplicerad planeringssituation som ställer stora krav på samordning mellan flera olika aktörer med olika intressen och drivkrafter. Kommunen, Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne och Trafikverket har olika roller, men har alla ett intresse av att stationsnära lägen nyttjas på ett effektivt sätt och tillsammans stor möjlighet att påverka utvecklingen av stationsnära lägen i en positiv riktning.

## Bjud in till dialog

Det finns en risk att en otydlig ansvars- och rollfördelning skapar osäkerhet och passivitet. Som kommun är det viktigt att agera proaktivt och i tidiga skeden bjuda in till samverkan, diskussioner och workshoppar utifrån olika teman och kunskapsmaterial. Tidiga skeden definieras här som det skede som inträffar före val av lösningar gjorts och innan den formella planläggningsprocessen. De tidiga informella skedena är särskilt viktiga när det handlar om komplexa planeringssituationer som ortsutveckling längs Skånebanan. Den informella samverkan kan bidra till ökad tillit mellan aktörerna och ökat ägarskap för frågorna, vilket skapar goda förutsättningar för ett lyckat samarbete och förankring i senare skeden.

För att se till att de investeringar som görs i transportinfrastrukturen och i de stationsnära lägena kan nyttjas på bästa sätt är det även angeläget att tidigt involvera ytterligare aktörer. Det kan handla om andra delar av den kommunala förvaltningen eller näringslivet, till exempel exploitörer och fastighetsägare.

Exempel på frågor att diskutera i ett tidigt skede är:

- roller, mandat och ansvarsområden
- aktörernas mål och intressen
- syfte med projektet
- identifiering av frågor och ytterligare utredningar
- arbetssätt för fortsatt samordnad process

## Trafikverkets roll

Vid planering av ett stationsnära läge eller utmed järnvägen, är samverkan med Trafikverket en viktig del, för att finna möjliga lösningar som samtidigt tar hänsyn till järnvägsanläggningens behov.

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportinfrastruktur genom bland annat framtagande av nationell plan för transportsystemet. Ansvaret omfattar även förvaltning, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, och stationer (plattformar, plattformsförbindelser och trafikinformation). När det gäller regional transportinfrastrukturplan ansvarar Trafikverket för genomförande av planen i samverkan med Region Skåne.

I Trafikverkets uppdrag ingår att verka som samhällsutvecklare och därigenom bidra till helhetslösningar i planeringen av infrastruktur och bebyggelse. Inriktningen är att föra en dialog med kommuner och andra aktörer i tidiga skeden.

Trafikverket kan bidra med information om vilka åtgärder som finns i de ekonomiska planerna för den statliga infrastrukturen. Kommunerna kan dra nytta av kunskap och råd från Trafikverket om hänsyn till den statliga infrastrukturen avseende bebyggelsefritt avstånd, hastighetsgränser, buller och bullerskydd, risker, säkerhet och skyddsavstånd etcetera.

Det kan ibland vara aktuellt att diskutera gränsdragning för väghållningsansvar mellan Trafikverket och kommunen. Då kommunen tar över väghållningsansvar för till exempel en genomfartsväg i en ort, får kommunen rådighet över utformningen av vägen och bebyggelsen utmed denna.

Om du vill veta mer om processen vid framtagande av den regionala och nationella planen för transportsystemet och om finansiering av åtgärder finns information om det samlat i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029.



# Idéer till gemensamma projekt

Det finns mycket som kommunerna sinsemellan skulle kunna samarbeta kring. Här beskrivs de idéer som bedömts som mest intressanta.

## Gemensam infrastruktur

### Cykelvägar och vandringsleder

Exempelorterna vill gärna samverka mer kring cykelvägar och vandringsleder över kommungränserna. Ett första steg i ett sådant arbete skulle kunna vara att alla ställer sig bakom en avsiktsförklaring om detta och bidrar ekonomiskt till att en gemensam resurs tillsätts som kan arbeta med frågan. Resursen kan vara en tillfällig tjänst eller någon som vill ha kompetenspraktik och får möjlighet till inblick i och stöd från flera kommuner. Första arbetsuppgiften i ett sådant arbete kan vara att ta fram en kommunövergripande karta för att få överblick över befintliga, planerade och önskade cykelvägar och vandringsleder. Arbetet kan ta stöd i befintliga nätverk inom Skånenordost och Familjen Helsingborg med flera samt Region Skånes pågående arbete med att ta fram regionala cykelpendlingsvägar.

Arbetet skulle kunna utmynna i en ny cykelled som kopplar ihop Kattegattleden och Sydostleden. När kommunerna kommit längre fram i arbetet kan en gemensam marknadsföring av vandring och cykling längs Skånebanan bli aktuellt. Vandringsskartan över Hovdala är ett bra exempel, som skulle kunna användas som förebild för att skapa igenkänning.

### Förbättringar inom kommunen

I de ortsvisa förslagen finns flera förbättringsområden inom gång- och cykelinfrastruktur som skulle kunna få statlig medfinansiering genom regionala transportplanen. För att öka chanserna till finansiering skulle kommunerna kunna ta in en gemensam resurs, som kan underbygga ansökan med relevant underlag. Exempelvis finns behov av att göra manuella räkningar av gång- och cykelrörelser i orterna.

### Gemensam bidragsansökan

Förslagsvis samverkar kommunerna kring en bidragsansökan. Stadsmiljöavtal har diskuterats, men att söka statlig medfinansiering genom regionala transportplanen (medel från de regionala potterna) föreslås i första hand. För att öka chanserna till finansiering föreslås att kommunerna tar fram en gemensam avsiktsförklaring som de kan hänvisa till i den egna ansökan. Åtgärder som kan finansieras genom de regionala potterna är till exempel cykelvägar över kommungränserna och cykelinfrastruktur kopplat till stationsområdena.



Hovdala Vandringssentrum och Naturområde, Hässleholms kommun. Foto: Peter Jönsson

## Mobility management-åtgärder

Även om förutsättningarna att resa med kollektivtrafiken är goda och möjligheterna att gå och cykla till stationen förbättras behövs ofta en informations- och påverkansinsats, även kallat MM (Mobility management) för att hjälpa till att bryta vanor. De tre E:na – Engineering, Enforcement och Education – är välkända. Det vill säga infrastruktur, ekonomiska incitament eller andra regleringar och information eller utbildning. En kombination av minst två av dessa, helst alla tre, ger bevisat bäst resultat. Konzepten bör också ta utgångspunkt i hälsa och delaktighet för att bli framgångsrika.

### Kommunens egen verksamhet som förebild

Ett första steg är att börja med den egna verksamheten. Kommunen har störst rådighet över sin egen verksamhet och kan fungera som en god förebild för andra verksamheter genom att bland annat

- erbjuda förmåncyklar och servicecheckar eller servicetillfällen
- tillhandahålla tjänstecyklar till anställda (eller abonnera hyrcyklar om sådant system införs)
- ansluta sig till Skånetrafikens företagstjänster för att förenkla tjänsteresande med kollektivtrafik
- erbjuda forskotterade periodkort i kollektivtrafiken för pendling
- låta de anställda betala marknadshyra för p-platser
- genomföra årliga informationskampanjer och aktiviteter för ökad tågpendling.

Åtgärderna kan med fördel samordnas i en så kallad grön resplan. Ett första steg skulle kunna vara att varje kommun tar fram ett erbjudande om förmåncykel.

### Anslut till MM-koncept och anställ gemensam resurs

Förslagsvis använder kommunerna MM-koncept som redan finns framtagna eller kommer tas fram av Region Skåne eller annan aktör. För att nå resultat är en gemensam resurs troligtvis avgörande. Förslagsvis anställer de åtta exempelorterna längs Skånebanan en gemensam resurs för planering och genomförande av insatser. En sådan resurs skulle exempelvis kunna ingå i något eller några av de nätverk som finns kring cykling eller annat.

### Marknadsföra cykel + tåg

Det finns flera koncept att utnyttja för att marknadsföra tåg och cykel. Exempel på prova-på kampanj som skulle kunna kopieras och genomföras i samarbete med kommunernas större arbetsplatser är *Buss ohoj!*. Projektet har bedrivits i Västra Götaland. Deltagare lånar en hopfällbar cykel att ta med ombord på kollektivtrafiken. Projektet pågår i 3 månader och vänder sig till dem som i dagsläget kör mycket bil men som har en önskan om att använda cykel mer i sina vardagsresor.

Ett annat exempel är riktade utskick till bostadsområden, arbetsplatser eller föreningar. Inför öppnandet av Trelleborg C genomfördes *Cykla eller ta bussen till tåget i Trelleborg*. Det bestod av riktade informationsutskick till bostadsområden och utdelning av information i samband med olika arrangemang. En möjlighet är också att marknadsföra ny cykelinfrastruktur till och från tågstation. Region Skåne håller på att ta fram ett koncept för att marknadsföra ny cykelinfrastruktur som fått statlig medfinansiering genom regionala transportplanen.

## Cykelbibliotek

I flera mindre orter där busstrafik saknas kan elcykel vara ett alternativ för flera grupper, inte minst äldre. Lådcykel kan vara ett alternativ för familjen med många ärenden längs vägen. En ihopvikbar cykel kan vara alternativet för en annan. Dessa cyklar är ganska dyra i inköp och många vill gärna testa innan de köper. *Cykelbibliotek*, där man kan låna en cykel för en vecka kan vara ett sätt att marknadsföra dessa alternativ. Det kan göras helt i kommunens försorg, till exempel på ett bibliotek eller i samarbete med cykelhandlare på orten.



*Cykelbiblioteket i Skurup. Foto: Teodor Dimblad/ Skurupsposten*

## Hycykelsystem

För de orter som har en hög inpendling kan hycykelsystem vara ett bra alternativ. Svårigheten är att få ekonomi i verksamheten, då det kräver att det finns personal som kan serva och flytta runt cyklarna vid behov. Det kräver därför att ett privat företag är intresserat av idén och ett engagemang från de större arbetsplatserna på orten (inklusive kommunen själv). En utredning av förutsättningarna kan vara ett första steg. För vissa av orterna kan tillfällig uthyrning sommartid vara intressant och ett första steg. Här finns

intressant exempel från Öland, *Hyr här lämna där*. Stationsområdet kan bli den naturliga noden för detta.



*Transport av envägs-hycyklar Foto från Ölands Cykeluthyrning, www.olandscykeluthyrning.se*

## Kampanjer för arbetsplatser och föreningar

Flera av de åtta orterna i projektet har stora arbetsplatser som kan nås med gång eller cykel via ortens station. Dessa är viktiga målgrupper för informationskampanjer och prova-på kampanjer för ökad tågpendling eller kombinationsresande eller som medfinansierer för exempelvis hycykelsystem och cykelgarage. I vissa orter såsom Tyringe kan föreningar vara en viktig målgrupp. Kommunen kan också vara inspirerande och stödjande i arbetet med att ta fram gröna resplaner. I dialog med företag och verksamheter kan exempelvis Stockholms stads guide *Klimatmarta resor och transporter* användas eller Västra Götalandsregionens *Cykelvänlig arbetsplats*. För föreningar kan *Klimatmatchen* vara ett bra exempel på kampanj att kopiera. Klimatmatchen är en tävling för ungdomslag och föreningar i Uppsala kommun som går ut på att gå, cykla, åka kollektivt eller samåka till fritidsaktiviteter. Tillsammans samlar laget ihop poäng för varje resa och tävlar om fina priser.



## Det regionala vardagslivet

Orterna längs Skånebanan är övervägande små och kan inte tillhandahålla all service och funktioner på egen hand. För att kunna konkurrera bättre med de större orterna behöver man samverka mer för att tillsammans kunna erbjuda ett större utbud av både handel, aretsplatser och rekreativsmöjligheter.

### Gemensamma satsningar på rekreativsmöjligheter

De korta avstånden mellan orterna gör en satsning på gemensamma rekreativsmöjligheter relevant. Detta kan göras i flera steg genom

- En kartläggning/inventering av vilka rekreativsmöjligheter som finns längs Skånebanan (både kommunalt och privat huvudmannaskap)
- Identifiering av brister i utbudet av rekreativsmöjligheter och en utredning av var satsningar kan göras för att nå flest användare, oberoende av kommun.
- Marknadsföring av gemensamma destinationer genom en informationskampanj, exempelvis likt Skånetrafikens marknadsföring av resmål på pågatågen. Exempel på koncept kan till exempel vara *Vandringsbiljetter* eller satsningar likt *Smaka på Österlen*.



*"Makadammen", möjligt framtida rekreativsområde för actionsporter, Åstorp.*

Det krävs en ansvarig part för att sammanställa materialet och hålla kartläggningen uppdaterad, detta kan finansieras gemensamt av kommunerna.

### Gemensam planering av ungdomsaktiviteter

Planering av aktiviteter behöver inte innefatta alla kommuner längs Skånebanan, men några kommuner/stationsorter kan tillsammans planera aktiviteter för ungdomar som dels kan få ett större utbud av aktiviteter att välja mellan, dels lära känna ungdomar från olika orter.

- En viktig aspekt är utbudet av aktiviteter för unga tjejer som ofta kommer i andra rummet. Med en samordning mellan orterna kan erbjudandet för denna grupp stärkas.
- Till exempel kan man sammankoppla aktiviteterna som finns i de olika orterna med Skånetrafikens kampanjer, till exempel höstlovskort och sommarkort. Ett annat alternativ kan också vara samarbeten mellan kommunernas kulturskolor.
- Dialog/kontakt med Skånetrafiken behövs för att börja diskutera vilka samarbeten som kan vara möjliga.



*Stationen som nod för aktiviteter på olika orter. Bibliotek längs spåret, Hässleholms kommun*

## Gemensam utveckling av hållbart bostadskoncept

En gemensam utmaning för orterna är svårigheterna att locka till sig byggherrar och att kunna skapa mervärden i bostadsutvecklingsprojekt. För att synliggöra de värden som finns i orterna längs Skånebanan kan man samverka kring utvecklingen av ett boendekoncept som sätter fokus på "Spårnära och Naturnära" hållbart boende, där orternas kvaliteter och tillgången på byggbar mark som ligger både nära en tågstation och naturområden står i fokus.

Hållbarheten skulle kunna vara en röd tråd i allt från mobilitetskoncept till energibesparing, byggmetoder och social hållbarhet genom odlingsmöjligheter och gemensamhetsanläggningar.

### Hållbara mobilitetskoncept för nybyggnation

För att utnyttja det stationsnära läget kan ett mobilitetskoncept med fokus på hållbart resande och delning utvecklas, till exempel med:

- Gemensamma el- och lastcykelpooler
- Laddplatser för elbilar och elbilspooler.
- Jojokort som ingår i hyran för hyresbostäder
- Lifthållplatser för stimulering av samåkning och som komplettering av kollektivtrafikbudet.

Utbudet av alternativa transportmedel kan ersätta en del av bilresorna och vara med och bidra till att skapa andra vanor redan från start i ett nytt område.



Lifthållplatser för stimulering av spontan samåkning, Torna Hällestad och Dalby, Lunds kommun

### Gemensam marknadsföring av nybyggnadsområden

Med ett gemensamt koncept och en samordning av lämplig mark för bostadsutveckling kan marknadsföring mot både nya invånare och bostadsutvecklare bli effektivare och nå längre. Ett tydligt koncept kan synliggöra de mervärden som orterna kan erbjuda - samtidigt kan de olika orterna erbjuda unika miljöer som bygger på orternas egen identitet. En spårburen, regional, rurban bomässa kan vara ett sätt att locka fler byggherrar och boende.

### Finansiering av hållbart byggande

En stor utmaning för nybyggnation i området är möjligheten till finansiering både för byggherrar och boende. Kommunerna kan gemensamt ta fram ett system för markanvisning och markförsäljning där både ekologiska och sociala hållbarhetsåtgärder leder till rabatt på markpriset. Liknande system finns bland annat i Upplands Väsby, men kan göras anpassat till den mindre ortens förutsättningar.

Ett pilotprojekt kan utvecklas där banker kan erbjuda förmånligare finansiering också för individer på grund av tillgången på hållbara, mer ekonomiska transportmöjligheter och tillgången på arbetsmöjligheter inom kollektivt pendlingsavstånd.



Poängsystem för stimulering av hållbart byggande, Upplands Väsby kommun.

