

# Det urbana stationssamhället

## Forsknings- och praktikeröversikt



Alice Dahlstrand, Trafikverket  
Joakim Forsemalm, Göteborgs universitet  
Karl Palmås, Chalmers

# Det urbana stationssamhället

Författare:

Alice Dahlstrand, Trafikverket

Malin Andersson, Trafikverket

Lisa Ström, Göteborgsregionens kommunalförbund

Per Kristersson, Göteborgsregionens kommunalförbund

Nikolina Verovic, Göteborgsregionens kommunalförbund

Joakim Forsemalm, Göteborgs universitet

Karl Palmås, Chalmers

Kontaktperson: Alice Dahlstrand, [alice.dahlstrand@trafikverket.se](mailto:alice.dahlstrand@trafikverket.se)

© Mistra Urban Futures, 2013

Mistra Urban Futures är ett internationell centrum som arbetar för att skapa en hållbar stadsutveckling. Huvudkontoret ligger i Göteborg. Centrumet är verksamt i fem städer runt om i världen: Göteborg, Kapstaden, Kisumu, Manchester och Shanghai. En förutsättning för att framgångsrikt skapa städer som är rättvisa, gröna och täta, och som leder mot en hållbar utveckling är att gemensamt producera ny kunskap. Genom en global Arena skapas utbyte med omvärlden och mellan de fem städerna.

Omslagsbilder: Trafikverket

# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>6</b>
	<b>Bakgrund.....</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Erfarenheter från planering i urbana stationssamhällen .....</b>	<b>10</b>
	Stationssamhälle 3.0 i Västra Roslags-Näsby.....	10
	Hässleholm .....	10
	Mölnlycke .....	12
	Freiburg.....	14
	Mulhouse.....	15
	Den Goda Staden.....	15
<b>4.</b>	<b>Andra kunskapsarenor och projekt.....</b>	<b>17</b>
	Stationsnära lägen i Skåne .....	17
	CATCH-MR .....	18
	Tillgänglighet-Tillväxt-Planering (TTP) .....	18
	Real Dania af Center for Strategisk Byforskning (CSB).....	22
	Minskade utsläpp av växthusgaser genom förtätning av stationsnära lägen.....	22
<b>5.</b>	<b>Urban planering .....</b>	<b>24</b>
<b>6.</b>	<b>Transportplanering .....</b>	<b>26</b>
<b>7.</b>	<b>God miljö.....</b>	<b>28</b>
<b>8.</b>	<b>Etablering av näringsliv i stationsnära lägen .....</b>	<b>30</b>
<b>9.</b>	<b>Mått på livskvalitet .....</b>	<b>31</b>
<b>10.</b>	<b>Urbana stationssamhällen - en forskningsöversikt .....</b>	<b>32</b>
	Inledning.....	32
	Stationssamhället då och nu.....	33
	Aktuella perspektiv och problem.....	35
	Nya aktörer och en mer komplex verklighet - vad är ett "urbant värde"? .....	37
	Spår mot framtiden .....	40
	Referenser Urbana stationssamhällen – en forskningsöversikt .....	42
<b>11.</b>	<b>Källförteckning.....</b>	<b>44</b>

# 1. Sammanfattning

Järnvägen och järnvägsstationerna har historiskt haft en stor betydelse för kommunikationer och välbefinnande, inte bara i Sverige, utan även globalt. Den historiska forskningen har belyst betydelsen för kultur, fritid och hushållsliv. Samhällslivets förändring och den fysiska planeringen har också studerats. Under senare år har allt större förhoppningar väckts om järnvägstransporters och stationssamhällets betydelse för tillväxten i samhällsekonomin och för möjligheter till hållbar utveckling och minskad klimatpåverkan. Det finns ett flertal nutida studier som ger en god bild av ekonomiskt värdeskapande utifrån exempelvis köpbeslut. Hur värderar människor närhet till kollektivtrafik och att bo i stationsnära lägen? Det finns forskning som visar att närhet till kollektivtrafik påverkar fastighetsvärden. Det finns också flera undersökningar från senare tid av vilka kvaliteter som resenärer värdesätter i kollektivtrafiken. Däremot har ingen undersökt relationen mellan livsstilsval och motiv för att bo i det hållbara samhället som motsvaras av ett tänkt framtida stationssamhälle. Det goda livet som Västra Götalandsregionen vill ge sina invånare – kan det livet levas i det urbana stationssamhället? Vad för värden kan skapas i nästa generation av stationssamhällen? Vilka preferenser motsvarar det? I denna kunskapsöversikt ger vi en bild av aktuella perspektiv och problem. En viktig fråga som behöver studeras mer är hur stationssamhället värderas som plats för vardagslivet och som lösning på hållbar utveckling.

Flera av de stationssamhällen som finns idag etablerades i samband med järnvägens införande. Intresset har nu åter ökat för att utveckla stationssamhällen med möjligheterna till energieffektiva transporter, hållbar samhällsutveckling och regionförstoring med större arbetsmarknad. I kunskapsöversikten visar praktikerexemplen på vilka möjligheter en utveckling av stationerna kan ge och vilka framgångsfaktorerna har varit. Deras erfarenheter visar också på ett kunskapsbehov som är kopplat till processen och behovet av tekniska lösningar. De har satsat på att utveckla sina samhällen för att:

- öka eller skapa en ekonomisk tillväxt
- tillgodose ett behov av kapacitetsökning
- lösa bostadsfrågan
- förtäta som ett alternativ till stadsutglesning
- utveckla staden genom ökad attraktivitet – främst för nuvarande invånare
- förbättra arbetsmöjligheterna genom närhet till kollektivtrafik
- knyta ihop delar inom staden
- skapa bättre förbindelser med andra orter
- uppnå dagens mål för samhälls- och transportplaneringen.

Några framgångsfaktorer som vi har sett i de olika exemplen är att man:

- samarbetar med flera aktörer
- har en gemensam målbild för samhälls-, bostads- och trafikutvecklingen tidigt i processen
- medvetet planerar utifrån sin vision trots kritik och begränsningar

- konsekvent lyfter fram kvaliteter med projektet i samband med diskussioner om prioriteringar
- skaffar ytterligare finansiering till projekten genom regionala eller nationella medel eller EU-fonder
- genomför åtgärder enligt plan och lyfter fram goda exempel med fallstudier
- utvecklar kunskap med exempelvis studiebesök
- utvecklar handböcker och modeller exempelvis inom fysisk planering, ekonomi, utsläpp, ortsanalys och värderingar.

Det finns ett antal områden som exemplen vi studerat inte arbetat så mycket med, men som kom upp på kunskapsseminariet om urbana stationssamhällen den 6 mars 2013 om ett behov att utveckla mer kunskap kring:

- metoder för uppsökande och upprätthållandet av en aktiv dialog med olika målgrupper
- hur skapa förståelse för val av inriktning och konsekvenser i planeringsprocessen
- sätt att lyfta fram och marknadsföra värden som attraherar personer att bosätta sig i kommunen
- kunskap om vad människor värderar i ett stationssamhälle
- stärka det regionala perspektivet och dess mervärde
- energiaspekter i stationsnära läge
- god ljudmiljö
- begränsning av vibrationer och utsläpp.

## 2. Inledning

Kunskapsöversikten du håller i din hand är en del av en inledande projektplaneringsfas med två syften. Det ena är att kartlägga praktikerområdet, det vill säga ”paketera” aktuell erfarenhet för att lära av andra och se vad de gjort och med vilka resultat för att kunna dra slutsatser om vilka kunskapsbehov som finns. Det andra är att kartlägga forskningsläget. Det behövs en bild av vilket kunskapsglapp som finns för att ge ytterligare stöd för genomförandet. Vi har bland annat sett att forskare på KTH och SLU pekat på behov av ytterligare kunskap om hur man kan utveckla en process med ändamålsenliga former för planering, samverkan och genomförande av utvecklingsåtgärder samt vilka livsstilsvärden som är viktiga faktorer för stadsutglesning/förtätning. Dessa glöms ofta bort vid utveckling av stationssamhällen då markvärden och transporter får stort fokus. Kunskapsöversikten vänder sig i första hand till dig som forskar, planerar och beslutar om utveckling av stationssamhällen, stationsnära utveckling, stadsutveckling i kollektivtrafiknära läge, och till andra som är intresserade av frågan. Innehållet ska förhoppningsvis ge inspiration och idéer för det egna arbetet.

Målbilden för Göteborgsregionen år 2020 är en regional kärna samt tydliga stråk och attraktiva regiondelscentrum med arbetsplatser och boende för en lokal arbetsmarknad med 1,5 miljoner invånare. För att nå denna målbild krävs samhälls- och transportutveckling. Stationssamhällenas framtida roll längs de utpekade stråken är en gemensam utmaning för många aktörer och intressenter.

Mistra Urban Futures, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), och Trafikverket har tillsammans valt att göra en kunskapsöversikt om urbana stationssamhällen. Det finns inte en enhetlig definition av vad urbana stationssamhällen är. Vi har utgått från en utveckling med stadsmässiga kvaliteter i stationsnära lägen med plats för resande och möten, verksamheter och bostäder. Järnvägen möjliggör energieffektiva transporter som underlättar för många människor att få vardagen att fungera. Stationerna är både entrén till tätorten/samhället där stationen är belägen och en viktig kommunikationsnod till staden som den är kopplad till. Stadens urbana kvaliteter görs därmed nåbara med den effektiva transportlösningen som järnvägen utgör. Centrum kopplas till centrum och stadens urbana kvaliteter sprids genom järnvägen. Det urbana stationssamhället blir därmed en naturlig del av staden. Med samma roll som stationen hade då järnvägen en gång byggdes ut.

Kunskapsöversikten ska ge en bild av vad vi vet idag och vilka kunskapsbehoven är framöver. Även om vi främst utgår från stationssamhällen och dessas närhet till järnväg tror vi att innehållet kan gälla även för bytespunkter med annan kollektivtrafik och är lika intressant i det sammanhanget.

Mistra Urban Futures roll är att ta fram relevant och excellent kunskap i samverkan mellan praktisk tillämpning och akademi. Mistra Urban Futures är ett internationellt centrum för hållbar stadsutveckling, med verksamhet i fem städer: Göteborg, Kapstaden, Kisumu, Manchester och Shanghai. Mistra Urban Futures stöds av ett konsortium med Chalmers, Göteborgs universitet, Göteborgs stad, GR, IVL

Svenska Miljöinstitutet, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen. Associerade parter är Boverket, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Trafikverket och White arkitekter AB.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) vill ta fram kunskap som är av nytta för uppfyllelsen av de regionala målen (Uthållig tillväxt och strukturbilden). GR är en samarbetsorganisation för 13 kommuner i Västsverige som tillsammans har cirka 940 000 invånare. GR:s uppgift är att verka för samarbete över kommungränserna och att vara ett forum för idé- och erfarenhetsutbyte inom regionen. Verksamheten inom GR ska vara till kommunal nytta, samtidigt som den ska stärka regionen nationellt och internationellt. GR är även regionplaneorgan.

Trafikverket har rollen som samhällsutvecklare med planering för helheten i det samlade transportsystemet. För att samhället ska kunna utvecklas måste transporterna fungera. Målet är ett tillgängligt och säkert transportsystem som tar hänsyn till miljö och hälsa och underlättar livet i hela Sverige. För att nå målet behöver Trafikverket arbeta nära tillsammans med övriga samhället.

Kapitel 1 är en bakgrund som syftar till att sätta in dig som läsare i den regionala kontexten. I kapitel 2 återfinns ett antal exempel på planering i urbana stations-samhällen och i kapitel fyra finns andra kunskapsarenor och projekt. Kapitel 4 – 8 innehåller olika aspekter på planeringsfrågor och kapitel 9 utgörs av en forskningsöversikt med aktuell urban forskning om urbana stationssamhällen samt möjliga forskningsfrågor inför framtida arbete.

## Bakgrund

Förslag på förtätningar av stationssamhällen är i vanliga inom fysisk planering. Förtätning förs fram som en modell för ett hållbart samhälle och som ett alternativ till stadsutglesning. En grundläggande tanke i GR:s, strukturbild är att bostäder ska byggas nära stationer eller i orter som är knutna till stationerna genom god kollektivtrafik.



Detta stärker förutsättningarna för hållbar tillväxt. För att underlätta för stora grupper av befolkningen att använda kollektiva färdmedel, är det av stor betydelse att det finns, eller att man planerar för, en tät och sammanhållen bebyggelse i nära anslutning till de tunga kollektivtrafikstråken. Det är särskilt viktigt med närhet till kollektivtrafik och service för de grupper i samhället som inte har tillgång till bil. I mål- och strategidokumentet "Uthållig tillväxt" beskrivs GR:s arbete med att utveckla Göteborgsregionen med regionförstoring, attraktivitet och hållbarhet. Regionfullmäktige antog 2005 "Vision Västra Götaland – Det goda livet" som grund för fortsatt utvecklingsarbete i Västra Götaland. Visionen om ett gott liv handlar i grunden om lyckliga invånare. En genomgång av kunskapsläget har visat att lycka för invånarna har ett tydligt samband med att ha arbete, inkomst, god hälsa och delaktighet. Visionen om det goda livet innehåller fem fokusområden som ska prioriteras i ett långsiktigt arbete:

- Ett livskraftigt och hållbart näringsliv
- Ledande i kompetens och kunskapsutveckling
- Infrastruktur och kommunikationer med hög standard
- En ledande kulturregion
- En god hälsa.

I "Järnvägen i samhällsplaneringen" beskrivs att järnvägen har haft en betydande roll i samhällsutvecklingen med tåget som ett av de viktigaste transportmedlen i Sverige. Förbättrade möjligheter till tågpendling har gjort att arbetsmarknadsregioner har vuxit och att människor kan bo allt längre från den ort där de arbetar eller studerar. Detta bidrar till den regionala utvecklingen. Ett ökat regionalt tågresande medför samtidigt högre krav på tågtrafikens punktlighet, effektivitet och samverkan med annan kollektivtrafik. Person- och godstransporter på järnväg är säkra och dessutom miljömässigt bra ur klimat-, energi- och luftföroreningssynpunkt. Buller, vibrationer, säkerhet och trygghet för närboende, barriäreffekten och transporter av farligt gods kan dock behöva speciell uppmärksamhet. Tågtrafiken har gått från att ha varit ett färdmedel för längre resor till att idag även vara en viktig del i de regionala kollektivtrafiksystemen.



För att spårtrafik ska kunna bedrivas till rimlig kostnad krävs relativt stora mängder passagerare och gods. Det är därför viktigt att utveckla järnvägsstationerna och godsterminalerna i befolkningstäta områden. Spårtrafiken är också beroende av goda förbindelser med kedjor av transporter där trafikslagen samverkar. Ny bebyggelse bör lokaliseras så att det blir ett naturligt val att resa kollektivt. Planering av ny bebyggelse bör därför utgå från att den ska stödja befintliga stationslägen genom att öka resandeunderlaget och utnyttja befintliga anläggningar. Det är också viktigt att det finns väl utbyggda gång- och cykelvägar och god lokal kollektivtrafikförsörjning.

”Målbild Tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland”, ska säkerställa utvecklingen av en region med hög tillgänglighet mellan regionhuvudorter och kommuner. Strategin är framtagen i enlighet med ”Vision Västra Götaland”. Den ska ge vägledning när man planerar tågtrafikens framtida utbud, utgöra underlag för fordonsinvesteringar och ge underlag för att beskriva behovet av framtida infrastruktur. Utveckling av tågtrafik och infrastruktur kännetecknas av långa processer som kräver god framförhållning. Tågtrafiken är viktig för samhällsutvecklingen och är ett medel för att uppnå den önskade regionförstoringen.

I Boverkets ”Vision för Sverige 2025” beskrivs den framtida utvecklingen av stationssamhällena. En utbyggd pendeltågstrafik i samtliga större stadsregioner har öppnat en ny större bostadsmarknad i och med att fler stationssamhällen och knutpunkter har knutits till kollektivtrafiknätet. Längs kollektivtrafikstråken som ansluter till städerna etableras nya stationssamhällen, och gamla återuppväcks och förtätas. Detta gör man med beaktande av buller och risker med farligt gods. Kärnorna i varje region binds samman med spårbundna snabba kommunikationer. Spår har valts av klimat-, kapacitets- och bekvämlighetsskäl. De snabba stråken kompletteras med bussar i matartrafik och välutvecklade nät av cykel- och gångvägar.

Visionen innebär att de boende i ökad utsträckning åker kollektivt, och därmed har klimatbelastningen minskat. I satsningarna på stationerna ingår grönytor, bil- och cykelparkeringar samt cykelstråk. Fasta stombussnät är en viktig del av strukturen i planeringen av ny bebyggelse i de mindre orterna på landsbygden och som anslutningstrafik till stationsorterna. Stadsregionerna växer nu i bättre balans med bostadsutbudet, samtidigt som nya bostäder byggs i hela stadsregionen. De snabba och bekväma kollektiva transporterna och det ökade utbudet av bostäder innebär att de mindre orterna i stadsregionernas utkanter, längs kollektivtrafikstråken, konkurrerar med sina attraktiva boendemiljöer.

Något som också påverkar samhällsutvecklingen är de nya lagstiftningen för transportinfrastruktur som trädde i kraft den 1 januari 2013. Lagstiftningen gäller dels fysisk planläggning, dels långsiktig ekonomisk planering. Den fysiska planläggningen ska bli effektivare. Nuvarande tre skeden – förstudie, utredning och plan – ersätts av en sammanhängande planläggningsprocess.

### 3. Erfarenheter från planering i urbana stationssamhällen

Mistra Urban Futures, GR och Trafikverket hade i slutet av år 2012 en workshop om ”det urbana stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande” tillsammans med aktörer inom kommun, region, myndigheter, akademi och näringsliv. Då gjordes ett första utkast till gapanalys mellan önskvärt tillstånd och förväntad utveckling av stationssamhällen i Göteborgsregionen. Utifrån gapanalysen undersökte vi erfarenheter från utvalda projekt och satsningar som fokuserat på de frågor som vi med urbana stationssamhällen vill belysa.

Vi har sammanfattat projektens erfarenheter utifrån intervjuerna och genom rapporter från projekten. Intervjufrågorna återfinns i bilaga 1. De flesta projekt som valts ut är pågående eller nyligen avslutade. De kan ses som exempel där de senare årens strävan efter långsiktig hållbarhet och energieffektivare transporter fått genomslag genom nationella, regionala och lokala planer. Några av exemplen från några andra länder har en längre historik, men har utgått från motsvarande tankar.

#### Stationssamhälle 3.0 i Västra Roslags-Näsby

Täby kommun präglas starkt av efterkrigstidens planering med öar av bebyggelse sammanlänkade med trafikleder. Bilberoendet är starkt och stationssamhället Roslags-Näsby har kommit att förlora sin funktion som centrumbildare.

I Västra Roslags-Näsby planeras det nu för en ny hållbar stadsdel med verksamheter, service och en komplettering med cirka 600 bostäder. Området har möjlighet att koppla samman en uppbruten stadsväv och stärka Täby som regional stadskärna. En utbyggnad av stationen planeras. Roslags-Näsby kommer att stärka sin funktion som knutpunkt för kollektivtrafik genom en planerad utbyggnad av Roslagsbanan och fler regionala bussförbindelser. På längre sikt diskuteras även dragning av tvärbana från Kista, spårförbindelse till Arlanda och prioriterad busstrafik (BRT).

Täby kommun har tagit fram ett hållbarhetsprogram för utvecklingen i samverkan med White, Kungliga Tekniska högskolan, KTH, och VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Där fokuserar man på stationen som katalysator för kollektivt resande och dess potential för hållbar stadsutveckling. Att bygga en tät stad intill en knutpunkt i kollektivtrafiken ses som en av de viktigaste faktorerna för minskade växthusgaser. Delegationen för hållbara städer har beviljat stöd till två förstudier som beräknas bli klara våren 2013:

1. Utveckling och anpassning av planindikatorer
2. Etnografisk studie av resenärer

<http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/hallbarastader/sv/projekt-a-o.aspx>

#### Hässleholm

Hässleholm växte fram som järnvägsknut efter 1860, då stationen vid Södra stambanan öppnade. Idag bor cirka 19 000 av kommunens 50 000 invånare i staden. Hässleholms central har en ökande resandemängd och är i sin nuvarande utformning

med alltför få tåg underdimensionerad på både bangården och stationen. Stationsbyggnaden ska nu byggas om för att bli ”Hässleholms mest attraktiva fastighet”. Det finns också planer på att bygga en planskild korsning för järnvägen, för ökad kapacitet och fler tågavgångar.

Hässleholms kommun, Trafikverket, Jernhusen och Skånetrafiken hade sedan tidigare en etablerad arbetsgrupp för mindre utvecklingsinsatser, och man samverkar nu i ett större EU-finansierat regionalfondsprojekt; ”Hässleholm C – en station i utveckling”. Projektet har utformats enligt en fördjupad översiktsplan för centrum och har arbetat fram förslag till hur stationen i Hässleholm på ett attraktivt sätt ska kunna ta emot ett förväntat fördubblat antal resande fram till 2020. Samtidigt ska projektet integreras i det pågående arbetet med stadsutveckling i Hässleholm.

Förutom den del som finansieras genom EU har varje organisation lagt tid och Jernhusen finansierar stationsbyggnationen. (Hässleholm medverkar även i satsningen ”Pågatåg Nordost” som innebär att sexton stationer byggs i norra Skåne och södra Småland finansierat av Trafikverket, EU:s regionala utvecklingsfond och kommunerna.)

Viktigt i projektet var att alla aktörer tidigt skulle få en gemensam målbild för vad som ska hända med resandet och trafikutvecklingen. Kommunen har informerat sina medborgare genom utställningar på kulturhuset och via Hässleholms lokala medier. Kommunen anser dock att man kunde ha varit mer aktiva med inbjudningar till dialog och riktad information till olika grupper och att man kunde ha haft bättre framförhållning med marknadsföring och information. Framst är det centrums affärsidkare som ser fördelar med en ökad genomströmning och fler personer i centrum.

I Hässleholm är det nära till stadens service och målpunkter när man går och cyklar. Det går att pendla med tåg till hela Skånes arbetsmarknad och Köpenhamn inom en timme. Det finns sammanhängande stråk med bytesmöjligheter mellan olika trafikslag och med kopplingar till de större stråken. För gående finns det bra möjligheter att ta sig fram som gående är bra, men för cyklister behöver möjligheterna förbättras. Parkering för bilar är ordnad men möjligheterna att parkera cyklar behöver förbättras. En del har löst problem med cykelparkering genom att istället resa med hopfällbara elcyklar på Pågatågen. Man har arbetat med ”stationen som entré”, med områden för gående på stationen och utformning av staden på de gåendes villkor.

I centrum vill man bevara rutnätssystemet med kyrkan och stationen i centrum. Planen är att förtäta bebyggelsen i de stationsnära lägena. Man har nyligen byggt två höghus intill stationen och tror att närheten till Malmö påverkar synen på hur staden kan se ut. Många målpunkter ligger i närheten av stationen. År 2003 invigdes kunskapsbyn Norra station, med högskoleutbildningar, konferensmöjligheter, studentlägenheter med mera. Gatustrukturen uppges vara ”omodern” och i översiktsplanen har man planerat för minskad biltrafik i centrum och gågator.

I den fördjupade översiktsplanen har man kommit fram till vissa kvaliteter som man har fått fram genom strukturanalyser, trafikstudier, olika former av dialog, studier av solbelysning samt inventering av belysning, möblering, skyltar och golvbeläggning. Man har arbetat med följande kvaliteter:

- knutpunkten med liv och rörelse
- korta fasader med både butiker och boende
- soliga fasader med plats för uteservering
- gångavstånd i city.

I Hässleholm finns det många mindre hyreslägenheter, men kommunen strävar efter att bygga fler större hyreslägenheter. Skälet är att man menar att många familjer är mer rörliga idag och inte vill satsa sin fritid och kapital i ett hus. De många förändringarna i staden är de största sedan 1970-talet och upplevs som mycket omvälvande.

## Mölnlycke

Mölnlycke hade ursprungligen sitt centrum nära järnvägsstationen, men på 1950-talet byggdes också Råda torg. Under 1980- och 1990-talen rådde en negativ utveckling för handel och service. Kommunen tillsatte därför en handelsutredning (1996) som visade att man borde satsa på *ett* lokalt centrum. ”Mölnlycke vision 2020” skrevs, med planer för handel, service och bostäder. Man hade underskott på tillgängliga lägenheter, särskilt mindre lägenheter för ensamstående som ville sälja sina hus. Bostäderna, liksom gatumiljön, har fått viss anpassning för att vara tillgängligare för personer med funktionsnedsättningar, eftersom man haft ambitionen att underlätta för äldre att bo kvar. Idag är det ingen ström av personer över 55 år som flyttar från Mölnlycke.

Förvaltningen fick ett politiskt uppdrag att ta fram en plan med en fördjupad översiktsplan och därefter gå vidare med en detaljplan. Det gällde att hitta exploitörer som ville investera i fastigheter. När man undersökte bygg- och investeringsviljan var intresset inte stort. Efter ett års arbete med gestaltning och förberedelser visade det sig att hyrorna skulle ligga på samma nivå i Mölnlycke som i centrala Göteborg och byggföretagen började tveka.

Kommunen tog initiativ till en handelsutredning med arkitekttävlingar för att få inspel. Nyckeln till framgång var de radikala greppen att flytta tågstationen och bussterminalen trots att man insåg att det skulle bli arbetskrävande. Samtliga partier var överens om visionen. Det blev senare ändå en livlig diskussion om Mölnlycke centrum utformning med många skilda uppfattningar i opinionen. Det kan förklaras av den politiska situationen där de största partierna M och S samarbetade medan de mindre partierna kände att de hade för lite inflytande. Man hade en utställning för allmänheten med en vision om ett småskaligt centrum med stadsmiljö. Kommunen menar att den idag skulle ha tagit mer kontakter i ett tidigare skede, eftersom fler medborgare är medvetna och intresserade av att delta i utvecklingen av sitt närområde. En viktig faktor blev regeringens proposition 1993/94:169 ”Överenskommelse om investeringar i trafikens infrastruktur i Göteborgsregionen”

[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/verenskommelse-om-investering\\_GH03169/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/verenskommelse-om-investering_GH03169/?text=true)

Göteborgsöverenskommelsen omfattade finansiering att flytta tågstationen, ny bussterminal samt centrumgatan. Byggföretagen investerade i kvartersmarken, exploateringen gav kommunen inkomst och kommunen kunde investera ibland annat gatumiljön.

Samarbetet fungerade bra med endast några fördröjningar, på grund av att byggföretagen ville ha lägenheterna sålda innan de byggde. Coop och Axfood hade varsin livsmedelsaffär i området och de samarbetade med Peab och kommunen för att utveckla kvarteren med affärslokalerna. Processen med samverkan skedde ett år innan avtalet skrevs. Bygget kom igång 2004. Nästa kvarter med bostadsrätter blev klart 2006. Prisbildningen spelar roll, men priserna är likvärdiga med dem i områden längre ut i Göteborgs kommun. Mölnlycke är inte billigt men har inte problem att hyra ut eller sälja bostäder.

Några reflektioner och lärdomar är att det var viktigt med en medveten planering som följde struktur utifrån vision och kvaliteter. Att man skapade en vision tidigt, tog större grepp och vågade göra det trots problem med begränsningar var också viktigt. Volymer och skala kan komma att ändras med tiden men struktur och grund är desamma. Kommunens roll som ledare för centrumets utveckling var tydlig och viktig. Kommunen kunde ge olika aktörer långsiktiga löften, ange i tid när allt skulle ske, erbjuda strategisk mark och välja aktörer samt ge rätt förutsättningar. Det gav alla aktörer ett underlag för kostnadsbildningen. Man bjöd in aktörerna att medverka till att bygga samhälle i stället för att maximera vinsten under kort tid.

För gående och cyklister finns det goda möjligheter att ta sig fram i Mölnlycke på begränsade avstånd. Ambitionen är att Mölnlycke ska vara lättillgängligt både med och utan bil. I Mölnlycke finns sammanhängande stråk med goda möjligheter att byta mellan olika trafikslag och med kopplingar till större stråk. Bussresandet är väl utbyggt och framöver vill öka resandet med tåg. Diskussioner pågår ständigt mellan kommunens samhällsplanerare och trafikplanerare och Västtrafik om förbättringar i restid, turtäthet, bekvämlighet, tillförlitlighet med mera. Kommunen gör egna kollektivtrafikutredningar som är underlag för dialog och förhandlingar. Det finns ingen planering för markanvändning i stationsnära lägen eftersom man redan byggt det som är möjligt.

Inom gångavstånd från tåg och resecentrum finns service, kulturhus, arbetsplatser och gymnasium med 1 700 elever. Allt finns inom en begränsad yta som är lätt att orientera sig i rumsligt. Ungdomarna uppskattar centrummiljön, och Mölnlycke kulturhus används flitigt av gymnasiet. Den mesta servicen stänger klockan 18.00, men många rör sig i centrum kvällstid eftersom exempelvis bio och restauranger har öppet senare. Det är ett centrum med småstadskänsla med utbud för en lokal marknad, men inte sällanköpsvaror. Samtidigt är det nära till naturen för rekreation och till badplatser. Vid utformningen av Mölnlycke centrum har dimensionen på gaturummet varit viktig. Man har aktivt utformat stråken så att det ska hända något intressant med många detaljer i ögonhöjd och skyltfönster. Man vill ha attraktiva gaturum utan synliga bakgårdar. Lastplatser och utrymmen för varutransporter har placerats på innergårdarna. En viktig del för framgången med centrummiljön var att Mölnlyckes nya centrum byggdes nära ån och med gröna ytor. Däremot har man inte tagit vara på trädgårdstemat med Mölnlyckes historik med handelsträdgårdar. Blandstaden har vuxit fram kvarter för kvarter med olika uttryck, men hela tiden småskaligt med en trygg och trivsamt känsla.

## Freiburg

Freiburg har cirka 215 000 invånare av vilka många är studenter. Staden har en lång tradition av integrerad stads- och trafikplanering, förankrad i den politiska dagordningen. Freiburger Verkehrs AG, VAG, som driver 4 spårvägslinjer och 26 busslinjer, ägs till nästan hundra procent av staden. Andreas Hildebrand vid VAG, berättade att det finns ett politiskt fastlagt mål att stadens utsläpp av koldioxid ska minska med 40 procent mellan 1992 och 2030. Merparten av utsläppen härrör från trafik. Därför har man genomfört långtgående åtgärder för att minska biltrafiken och öka möjligheterna att resa med kollektivtrafik, liksom att underlätta för gång- och cykeltrafik.

I kollektivtrafiken är stadens spårväg ryggraden. Det finns 65 spårvagnar av varierande modeller och 66 bussar, varav 45 är ledbussar. Centrala Freiburg förstördes till stora delar under andra världskriget. Endast den mäktiga katedralen stod i det närmaste oskadad kvar, mitt i ett ruinlandskap. Man beslutade att återuppbygga staden, helt enligt det medeltida kvartersmönstret som bomberna hade demolerat. Givetvis fanns idéer om återuppbyggnad så att den nya staden skulle passa biltrafikens krav, men under tidigt 1980-tal vände den politiska synen till förmån för spårväg, medan man besöt att biltrafiken skulle dämpas i stadens mer tätbebyggda delar. Stadens centrala gator blev redan 1973 en gågatuzon, öppen endast för fotgängare, cyklister och spårvagnar. Samtidigt påbörjades modernisering av spårvägen, med nya och längre vagnar och även upprustning av banan. Spårvägen blev en så kallad Stadtbahn, med stort inslag av trafik på eget utrymme, absolut signalprioritering och tät trafik med förhållandevis långa vagnar. Antalet resor i kollektivtrafiken har från 1980 ökat från knappt 30 miljoner per år till nuvarande 74,4 miljoner. Kollektivtrafikens kostnad har på samma tid ökat från 6,1 till 7,5 miljoner euro per år och produktiviteten har förbättrats. VAG förklarar detta bland annat med att man introducerat prisvärda månadskort, "Umweltschutzmonatskarte", som är opersonliga. Från början gällde korten endast i själva staden, men efter 1991 gäller de hela regionen. För att skapa förståelse för varför man skulle välja kollektivtrafik framför bil tog man på månadskortet med bilder på Freiburgs symboler katedralen och Schwarzwaldskogen. Dessa klarade två världskrig, men inte stadens ökande bilism efter kriget, då katedralen började vittra sönder och skogen började dö av luftföroreningar.

Integrationen av de båda nya förstäderna Rieselfeld och Vauban i Stadtbahnssystemet var viktig för Freiburg. Banorna byggdes i ett tidigt skede; i Rieselfeld fanns endast 1 000 boende när spårvägslinjen öppnades. Eftersom det dessutom fanns begränsade parkeringsmöjligheter i de båda förstäderna var det naturligt för dem som flyttade in att resa kollektivt, alternativt att cykla eller gå. Bilinnehavet är uppseendeväckande lågt för tyska förhållanden. Av invånarna har 70 procent valt att avstå från bilinnehav. Freiburg har många intressanta objekt inom området hållbar stadsbyggnad.

## Mulhouse

I Mulhouse, Frankrike, öppnades den nya spårvägen 2006, med en spårvagnsflotta bestående av 27 låggolvsspårvagnar. Den ursprungliga spårvägen i Mulhouse ersattes med busstrafik år 1957. Spåranläggningen är idag 16,2 km lång och byggd med ett stort inslag av grässpår för stadens tre stadsspårvägslinjer och en duospårvägslinje som trafikeras med både spårvagnar och tåg. Mulhouse är en förhållandevis liten stad för att vara i Frankrike. Den har endast 110 000 i själva tätorten, men har ett tätbefolkat omland. År 2010 öppnades i Mulhouse Frankrikes första riktiga duospårväg, med spårvägstrafik på såväl stadens spårväg som på järnvägslinje i regionen. Spårvägen i Mulhouse är en del i en övergripande trafikplan som alla franska städer med över 100 000 invånare enligt lag är skyldiga att upprätta. Huvudsyftet med en sådan plan är att minska bilberoendet och att främja resor med gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. I planen ingår också lösningar för varudistribution och parkering och annat som har med trafik att göra. Den är kopplad till stadens program för utveckling av bostads- och arbetsområden.

I Mulhouse, liksom i de övriga drygt tjugo nya franska spårvägsstäderna, ”distribueras” biltrafik bort från centrum mot periferin. Därmed finns det möjlighet att etablera spårväg på helt reserverat utrymme, det vill säga att spårområdet används endast av spårvagnar. Grässpår används ofta, eftersom det dels är tilltalande estetiskt, delsdämpar spårvagnarnas ljud. För att inte begränsa mobiliteten för dem som från regionen använder bil för transport mot centralorten erbjuds infartsparkeringar vid de nya spårvägslinjerna. Avgifterna för parkering inkluderar oftast resorna med kollektivtrafik.

## Den Goda Staden

”Den Goda Staden” var ett samverkansprojekt mellan Jönköpings, Norrköpings och Uppsala kommun samt Boverket, Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting (SKL) under åren 2005 till 2010. Syftet var att gemensamt utveckla kunskap om planering för stadsutveckling och stadens trafik om hur transportsystemets utformning och användning kan stödja en hållbar utveckling. Den fysiska planeringen är en viktig grundsten för förändring från en bilnorm till en kollektivtrafikhnorm. Det innebär att man i den fysiska planeringen behöver göra den individuella trafiken med bil mindre attraktiv än gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta synsätt måste tillämpas redan i planeringens tidiga skeden. Där bör lokaliseringen av bostäder och verksamheter prövas efter fyrstegsprincipen och efter vilka transporter som dessa alstrar. Man bör eftersträva närhet till målpunkter och till kollektivtrafik så att transportbehovet minskar. Därefter kan man verka för att begränsa biltrafiken och gynna kollektivtrafiken med olika typer av åtgärder.

Städer som erbjuder en attraktiv livsmiljö och bra kommunikationer är en nyckel till ekonomisk utveckling. Tillsammans ville man i projektet ”Den Goda Staden” lösa utmaningen att planera för en stad där människor trivs samtidigt som gods- och persontransporterna sker på ett sätt som minskar miljöproblemen och ger invånarna goda möjligheter att förflytta sig snabbt och effektivt. Projektet har haft som syfte att utveckla processer där samspelet mellan trafik- och

bebyggelseutveckling stått i centrum. Fokus har legat på hur olika intressen, krav och behov hanteras samordnat för att åstadkomma långsiktigt hållbar stadsutveckling. Inom projektet har också intressanta nya lösningar tagits fram och följts upp. Särskilt intresse har ägnats åt att utveckla möjligheter till koordinering mellan nationell, regional och lokal nivå. Det konkreta arbetet har utförts i cirka femton delprojekt i de tre kommunerna – Jönköping, Norrköping och Uppsala. Fokus har legat på att hitta framgångsfaktorer i projektarbetet och processerna i detta.

Uppsalas projekt har gällt att utveckla stadskärnan som en långsiktigt hållbar lösning för den växande staden. Vissa har kallat projektet ”den största trafikomläggningen i Uppsala sedan högertrafiken infördes”. I centrum hade efterfrågan på attraktiva och strategiska lokaler länge varit större än tillgången. Stadsbussarna flyttades för att ge plats åt en ny galleria och en stor och öppen naturlig mötesplats för stadsborna. Omdirigeringen av busstrafiken var ett naturligt led i uppförandet av Uppsalas resecentrum, ett centrum för all kommunikation i länet. Gatan skulle möbleras så att bilister tvingades hålla ner farten, och cykelparkeringar planerades i gaturummet.

Norrköpings inriktning var att Norrköpingsborna i områdena Ljura, Hageby och Navestad snabbt och miljövänligt skulle kunna förflytta sig mellan stadens södra delar och centrum genom utbyggd spårväg och nya cykel- och gångvägar. Bostadsområdena skulle bli levande stadsmiljöer med torgbildningar runt hållplatserna. Samtidigt skulle tillgängligheten till butiker, caféer, restauranger och sociala inrättningar öka och ge trygghet och trivsel eftersom det skulle bli mer liv och rörelse. Näringslivet vågade investera i området utmed banan trots lågkonjunktur. Butiker och bostäder rustades upp och ett köpcenter med 110 butiker byggdes, som i sin tur gav fler arbetstillfällen. De boende såg fram emot förändringen som innebar en satsning på deras områden.

Jönköping startade 2008 ett samarbete med Banverket och regionen om stadspassagen i Jönköping som en del av förstudien för Götalandsbanan mellan Borås och Linköping. För Jönköpings del skulle Götalandsbanan innebära stora möjligheter för stadsutvecklingen och den framtida kommunikationsstrukturen utifrån sitt stationsläge. Jönköping skulle kunna utvecklas som ett betydande regioncentrum för de befolkningstäta delarna i södra Sverige. Man skulle kunna bo och arbeta var som helst i detta stora område mellan Stockholm och Göteborg.

I projektet har man arbetat med olika lösningar för stationsläget och stadsutvecklingen. Samtliga publikationer från Den Goda Staden finns publicerade på <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Den-goda-staden/Publikationer/>



## 4. Andra kunskapsarenor och projekt

### Stationsnära lägen i Skåne

Flera skånska kommuner ville utveckla sina stationsområden, men möttes av dubbla budskap från Länsstyrelsen i Skåne. Länsstyrelsen å ena sidan att utbyggnad i stationsnära lägen skulle vara positivt ur ett hållbarhetsperspektiv, å andra sidan att mängden människor vid järnvägar och stationer borde begränsas med tanke på säkerhetsriskerna.

Våren 2009 genomfördes en studie om hur den fysiska stadsstrukturen påverkar det kollektiva resandet. Länsstyrelsen, Region Skåne, Vägverket, Banverket och Skånetrafiken tog gemensamt fram rapporten ”Stationsnära lägen i Skåne”, en handbok och kartanalys av Eslöv, Höör, Klippan, Kristianstad, Landskrona, Perstorp, Skurup, Svedala och Ängelholm. I handboken finns en modell för värdering med syfte att inspirera och underlätta kommunernas planering i stationsnära lägen. De vinster man såg var följande:

- Attraktivare stationsområden för de som besöker, passerar och bor på orten
- Minskade koldioxidutsläpp genom minskade transportbehov, eftersom bilanvändningen kan minska med 10 kilometer per dygn och anställd om arbetsplatsen ligger i ett stationsnära läge
- Bättre utnyttjad mark i tätorterna och minskad nybyggnation på värdefull åkermark
- Attraktivare och tryggare stationsområden under dygnets alla timmar
- Ökad tillgång till Skånes gemensamma arbetsmarknad inom en timme
- Förenklad vardag för de som reser kollektivt eller bor nära en station
- Bättre förutsättningar för ett utvidgat kultur- och naturutbud
- Möjlighet att fördubbla Skånes befolkning, utan att öka biltrafiken
- Utnyttjande av befintlig infrastrukturens maximala potential.

Stationsområden är komplexa och ställer stora krav på planeringen. Sambanden mellan den fysiska utformningen av stationens närområde och människors transportval kan vara svåra att uppfatta, och det krävs grundliga analyser för att hitta dessa samband. Rapporten ”Stationsnära lägen i Skåne” ger en bild av hur analyser kan användas i planeringen. Den ger en vägledning för hållbar planering i stationsorter och kompletteras med en kartstudie av de nio skånska stationsorterna som visar förutsättningar och faktorer av betydelse för att resa kollektivt. Kartstudien i ”Stationsnära lägen i Skåne” visade att cirka 80 procent av marken inom 1 kilometer runt skånska järnvägsstationer bestod av obebyggd mark. Den visar också vad marken bestod av. Beskrivningen av de offentliga rummens struktur gav en bild av möjligheten att röra sig till fots, men den visade också hur olika platser kan upplevas och hur de förhåller sig till varandra. Kartan visar hur väl integrerad järnvägsstationen är i vägnätet och mot andra kollektiva trafikslag.

Gatunätet ligger i botten för beskrivningen och ger kunskap om hur möjligheten är att ta sig till stationen med bil och cykel. Det kan vara stor skillnad på avståndet fågelvägen och det faktiska gångavståndet. Det är möjligt både att planera

gena vägar och att genom exempelvis trafikseparering skapa långa omvägar. Kartan över målpunkter och handelsområden visar hur väl integrerad stationen är med ortens kommersiella centrum och institutioner. Urvalet av målpunkter är gjort för att få ett någorlunda jämförbart material från alla studerade orter. Kartorna åskådliggör vilken typ av bebyggelse olika delar av orten består av. Bebyggelsen är uppdelad i fyra kategorier, sluten, hög, låg och industri. Den första kartläggningen visade att 20 procent av marken är bebyggd yta och kartorna visar vilken typ av bebyggelse den ytan består av. En karta visade restriktioner att ta hänsyn till vid planeringen.

Dokumentationen finns tillgänglig via Länsstyrelsen Skånes webbsida <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/aktuella-planeringsfragor/stationsnara-lage/Pages/index.aspx>

## **CATCH-MR**

CATCH-MR (Cooperative Approaches to Transport Challenges in Metropolitan Regions) var ett treårigt EU-projekt för hållbara transportlösningar som pågick under 2010–2012 i sju storstadsregioner i Europa och finansierades av regionala utvecklingsfonden, INTERREG IVC. Arbetet bedrevs i form av workshoppar och i samarbete med Oslo, Berlin, Wien, Budapest, Ljubljana och Rom. Avsikten var att systematiskt studera och byta erfarenheter om hur vi genom samverkan kan hantera det ökande behovet av resor. Hållbar markanvändning och transportplanering i storstadsregioner var kärnan i projektet. Det övergripande målet var livskvalitet och konkurrenskraft. I praktiken handlar det om att finna lösningar för att minska persontransporter mellan stadskärnor och närområden utan att inskränka invånarnas rörlighet. En annan viktig fråga var att öka andelen miljövänliga transporter. Projektet omfattade tre teman:

1. Minska behovet av resor inom regionerna
2. Öka kollektivtrafikens andel samt
3. Öka användningen av förnyelsebar energi.

Målsättningen var att i slutet av projektet presentera en guide för effektivare rörlighet och hållbar tillväxt i storstadsregioner på webbplatsen [www.catch-mr.eu/NEU/](http://www.catch-mr.eu/NEU/). Mer om CATCH-MR på <http://www.grkom.se/CatchMR>

Göteborgsregionens kommunalförbund har genom projektet fått ett stöd för att ge ökad kunskap och förståelse inför genomförandet av en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, K2020, och det nu aktuella infrastrukturpaketet.

<http://www.grkom.se/toppmenyn/samverkansomraden/miljosamhallsbyggnad/projekt/k2020.4.c2226e31133de9a9838000701.html>

## **Tillgänglighet-Tillväxt-Planering (TTP)**

Bostäder och arbetsplatser växer i stor utsträckning fram på vissa platser, och därför är det naturligt att koppla samman frågor om tillgänglighet, tillväxt och planering. Investeringar i bättre vägar och järnvägar bidrar till en ökad tillgänglighet. Nyttan med infrastrukturprojekt redovisas oftast som minskad restid, minskade koldioxidutsläpp och liknande, men man redovisar sällan varför olika orter ska satsa och till vilken nytta. Vad innebär ökad tillgänglighet för en stad eller region?

Projektet TTP, – Tillgänglighet, tillväxt och planering, som drivs av Internationella handelshögskolan i Jönköping (IHH), har försökt att svara på följande frågor:

1. Hur kan regioner och städer ta tillvara potentialer för den tillväxt och utveckling som skapas genom ökad tillgänglighet?
2. Hur ser sambandet mellan ökad tillgänglighet och samhälls- och näringslivsnytta egentligen ut?
3. Hur stora värden finns att hämta vad gäller säkerhet, miljö och tid men också i tillväxt och sysselsättning?

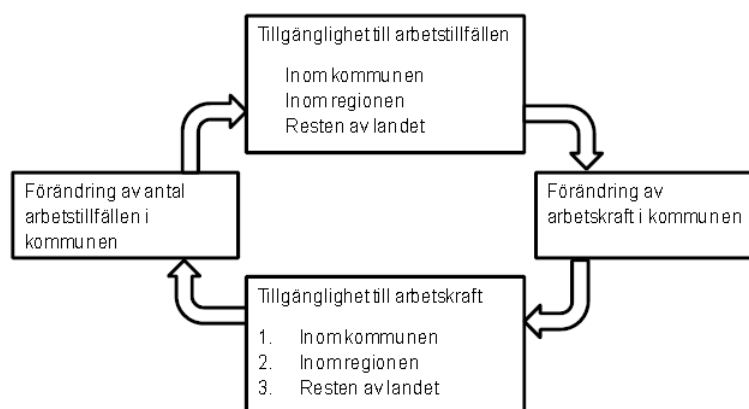
I projektet har man tittat på stråket Norrköping–Linköping–Jönköping–Borås med omgivande områden utifrån en ekonomisk modell, DYNLOK (Dynamisk Lokaliseringsmodell). Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket, Internationella handelshögskolan i Jönköping, Tillväxtverket, Regionförbundet Jönköpings län, Sjuhärads kommunalförbund samt Regionförbundet Östsam. Modellen har utvecklats av forskare vid Internationella handelshögskolan i Jönköping, IHH, och visar vilka potentiella effekter förändringar av tillgänglighet kan ha på sysselsättning, ekonomisk tillväxt, boende med mera. Resultatet av studien visar att Götalandsbanan skulle kunna ge en snabbare ökning av befolkningen, en växande arbetsmarknad och välmående regioner från Borås och Jönköping till Linköping och Norrköping. Men tillväxten är ingen självklarhet enligt forskarna bakom studien. Trafikeringsperspektivet måste sättas samman med ekonomiska tillväxt- och planeringsperspektiv och förutsätter väl fungerande regioner.

DYNLOK-processen har genomförts i dessa arbetssteg:

1. Regionerna har i samarbete med berörda kommuner tagit fram scenarier för investeringar och trafikering. Centralortssystemet bildar en grund för en funktionell regions utveckling. Transportinfrastrukturen är ”kittet” som kopplar samman regionens platser, kontaktintensiva verksamheter bör ligga inom en radie av 500-600 meter från stationer och resecentrum, som ska finnas i städernas centrum. ”Hållplatser” utanför städerna ska vara tillgängliga med bil och kollektivtrafik.
2. Projektet har tagit fram dataunderlag om förändringar i tidsavstånd som följd av investeringar och trafikeringsförändringar. Modellen belyser de dynamiska, ekonomiska effekter som förväntas uppstå om den fysiska tillgängligheten förbättras och om denna potential utnyttjas med en genomtänkt regional och lokal planering.
3. IHH har genomfört beräkningar för att ta fram prognoser.
4. Resultaten ska ses som potentialer, där planeringen av miljöer för boende, arbete och service avgör om potentialen kan realiseras och där prisnivån på

fastighetsmarknaden är avgörande för om det är möjligt att bygga.

### DYNLOK-modellen



- Självförstärkande utvecklingsförlopp
- Tillgänglighetsförbättring → ekonomisk integration (regionförstoring)

I arbetet har man också tagit med frågan om hur man bygger den bästa framtida ortsstrukturer. Underlag har tagits fram för vilka orter man tror kommer att växa, utifrån potentialer och planeringsinsatser. Kollektivtrafikutvecklingen har setts som ett verktyg för regional utveckling.

Bertil Gustafsson, projektledare för TTP, anser att planeringens roll och sambanden mellan nationell, regional och lokal planering behöver tydliggöras. Han vill se projektet som ett sätt att öka medvetenheten i regionen om stationernas betydelse och de möjligheter man kan dra nytta av. Genom aktiv planering kan flera orter öka sin betydelse och attraktivitet med större arbetspendling och billigare boende. Men det kräver arbete och ökad insikt som ska förmedlas på ett pedagogiskt sätt. På alla orter behöver man förstå vilken roll och position man har i regionen och vilka sambanden är mellan planeringen och de chanser man har att utveckla sin ort. Effekterna på ekonomin utgörs inte bara av lägre transportkostnader, utan också av förändrade lokaliseringsmönster för såväl företag som hushåll.

Investeringar i infrastruktur har övergripande effekter för alla ekonomiska aktörer. Individer tjänar på reducerad transporttid, och de förändrar även sitt boendemönster. Dessa förändrade lokaliseringsmönster för individer och hushåll förändrar efterfrågan på varor och tjänster, vilket i sin tur kan leda till omlokalisering av företag. Företagen i sin tur gör direkta besparingar på transportkostnaderna och detta leder till att de förändrar sin organisation genom minskade lager och förändrad logistisk planering. Företag kan också tjäna på åtkomsten till en större och mer diversifierad arbetsmarknad. Den huvudsakliga effekten är dock en ökad

marknadspotential som i sin tur ger större möjligheter till specialisering och stordriftsfördelar.

Genom fallstudier har projektet prövat sina resonemang i de samhällsekonomiska analyserna och tydliggjort potentialen i fråga om ekonomisk tillväxt, sysselsättningsutveckling, boende, lönesumma med mera. I fallstudierna har man stöttat tre orter med tillämpad planering av stationsnära stadsutveckling. De tre orterna är Ulricehamn, Nässjö och Motala.

Planering är en viktig del av TTP-projektet. TTP ska ge ökad kunskap om hur man kan få ut maximal nytta av investeringar i infrastruktur, bland annat för järnväg, genom att kommunerna möter upp satsningarna genom en mer aktiv planering. På så vis vill man förtydliga och stärka sambandet mellan kommunal planering och infrastrukturplanering. En förutsättning för att en ny station ska ge effekter på resandet är att kommunerna planerar så att den blir en del av orten. Det ska bli möjligt att pendla till och från orten och man ska utveckla urbant och bygga både bostäder och verksamheter blandat. För att det ska ske behöver kommunerna ha förståelse för stadsutveckling och vad ökad urbanitet kan betyda för orten som en del i utvecklingen av regionen. I TTP:s del med planering har arbetet varit att göra en ortsanalys i samarbete med respektive kommun:

1. I en workshop med SWOT-analys benade man ut styrkor, svagheter, möjligheter och hot.
2. Genom analys av områdena inom 1 kilometer från stationerna identifierade man förtätningspotentialen utifrån:
  - bebyggelsen och dess innehåll, centrums utbredning, verksamheter, stationens roll och placering
  - den obebyggda marken med värdering av ytor inom 1 kilometer från stationen
  - tillgängligheten på gångavstånd inom 600 meter och 1 kilometer från stationen fågelvägen, dels på ett sammanhängande gatunät
  - integrationsanalyser enligt Space syntax – ett analysverktyg för planering och utvärdering av arkitektur och byggd miljö som kan ge en tydligare bild av hur väl integrerad stationen är i Ortsstrukturen och vilka kopplingar till viktiga stråk som kan utvecklas för att stärka kopplingen till stationen
  - förslag till utveckling av orterna.
3. Man har haft workshoppar för att få fram idéer om att utveckla stationen till en central punkt i orten och samtidigt få plats för mer bostäder, verksamheter och service i närområdet.

Det finns skisser med förslag till strukturplaner fördelat på etapper 2020, 2030 och 2050 som skulle kunna bli utgångspunkt för exempelvis fördjupade översiktsplaner. Dessa förslag ska utvärderas. I april 2013 hade man ett seminarium om betydelsen av stationsnära planering och stationsnära byggande i Motala. Rapporten för TTP blir klar under 2013 och dokumentationen läggs på <http://hj.se/jibs/naringsliv--samhalle/ttp.html>.

## Real Dania af Center for Strategisk Byforskning (CSB)

I många mindre städer i Danmark minskar både befolkning och servicefunktioner. En stor grupp av dessa städer är stationssamhällen. Köpenhamns universitet, Real Dania af Center for Strategisk Byforskning (CSB), har en pågående studie om hur man kan bedöma stationernas urbana situation och utvecklingsmöjligheter. Syftet är att skapa underlag för att bedöma behovet av särskilda utvecklingsinsatser i stationssamhällena. Projektet är tvärvetenskapligt och ska sammanfatta analyser av stationssamhällenas bostäder, sociala liv, ekonomiska villkor och samhällsfunktioner samt arkitektoniska kvaliteter utifrån tre frågor:

1. Hur är danska stationers urbana situation idag?
2. Vilka utmaningar har stationssamhällena idag?
3. Vilken potential och vilka framtida visioner finns för stations- och stadsutveckling?

Projektet beräknas vara klart under 2013 och rapporterna läggs på Köpenhamns universitets forskningdatabas.

## Minskade utsläpp av växthusgaser genom förtätning av stationsnära lägen

Delegationen för hållbara städer har gett stöd till Jernhusen AB och IVL Svenska miljöinstitutet för att ta fram en modell för att beräkna minskade koldioxidutsläpp, till följd av ökat kollektivt resande när stationsområdena förtätas. Modellutvecklingen för KARM, Klimatanalys av resmönster, baseras på en fallstudie av Västra city i Stockholm. Projektet går ut på att ta fram ett kalkylverktyg för fastighetsutveckling med vars hjälp koldioxidemissionerna beräknas för de resor som samtliga människor som arbetar eller har ärende gör till och från en specifik fastighet. Människors resmönster (hur långt de rest och med vilka färdmedel) skiljer sig åt beroende på om de är på väg till jobbet, en konferens, en mataffär eller en restaurang. Dessutom finns det kraftiga variationer mellan olika årstider och väder. I verktyget skiljer man på reseprofiler till olika

- 1) typer av verksamheter (exempelvis kontor, handel, hotell, konferens, bostad, service) och
- 2) lokaliseringar av byggnaden, med avseende på avstånd och tillgänglighet till spårbunden regional kollektivtrafik.

I verktyget används en unik reseprofil för varje verksamhetstyp uppdelat på tre olika lokaliseringar, definierade som:

- a) centralt läge nära kollektivtrafikknutpunkt med regiontrafik och begränsade möjligheter för bilparkering
- b) i staden, med avstånd till knutpunkt för kollektivtrafik, möjlighet till bilparkering
- c) externt läge, med begränsad tillgång till kollektivtrafik och goda möjligheter till bilparkering

Idag finns det ingen uppdaterad källa till hur dessa resmönster ser ut och projektet undersöker därför hur reseprofilerna ser ut för dessa kombinationer av verksamheter och lägen. Litteratursökning kompletteras med undersökningar i form av enkäter och intervjuer.

En total koldioxidemission för hela fastigheten kan beräknas för olika lokaliseringar med hjälp av dessa uppgifter och uppgifter om hur många resor som görs per kvadratmeter fastighetsyta och miljödata för de olika färdmedlen. En rapport med modell beräknas vara klar under våren 2013 och publiceras på <http://ivl.se/>.

## 5. Urban planering

Delegationen för hållbara städer skrev 2012 policyskriften: Ställ om nu!

I Sverige är en av de största utmaningarna att åstadkomma en snabb omställning av städernas och stadsregioners struktur, funktionssätt och innehåll så att de verksamt bidrar till ett land utan nettoutsläpp av växthusgaser. Det är ett mål som ska uppnås senast år 2050. Omställningen måste ske både i medvetande och i handling. Delegationen tar upp behovet av nationellt fokus på hållbara städer. En nationell stadspolitik är ett redskap för att samordna statens sektorsintressen och för att ge stöd för det regionala och kommunala arbetet med hållbar stadsutveckling. Ett viktigt motiv för att utveckla en nationell stadspolitik är att undanröja hinder för samverkan mellan offentliga och privata intressen, exempelvis regelverk och ekonomiska modeller.

Ur ”Tid för handling!” från projektet Den goda staden. ”Sveriges sysselsättning och tillväxt är beroende av attraktiva och konkurrenskraftiga stadsregioner. Städerna och den livskvalitet de erbjuder är viktiga för framtidens näringsliv och sysselsättning. Städer och tätorter är arenor på vilka vi formar vår framtid. De är platser där vi kan känna identitet, tillhörighet och kontinuitet. De senaste åren har sysselsättningen inom industriell produktion minskat, medan den ökat markant inom tjänstesektorn. Flertalet av de yrkesarbetande verkar idag inom tjänstesektorn. Utvecklingen är tydlig och likartad världen över. Städerna och dess miljöer får allt större betydelse. De är motorer för ekonomisk tillväxt och sysselsättning. Planering och förverkligande av attraktiva städer är därför av största vikt. Att leda och koordinera stadsutvecklingen är en av kommunernas viktigaste uppgifter. Samverkan och helhetssyn är ledord.

Allt fler människor söker sig till städerna för att ta del utbudet av service och tjänster, kultur och upplevelser, arbetstillfällen, skolor, vård och omsorg. Planeringen av boende, trivsel, trygghet, trafik och miljö får därför stor betydelse. Hot om klimatförändringar och en allt större konkurrens om begränsade naturresurser, leder till krav på återhållsamhet. Energiförbrukningen måste minska. Utsläpp och deponering av miljöfarligt avfall måste reduceras. Den svåra uppgiften är att kombinera tillväxt med resurssnålhet. Städer och regioner med miljövänliga och integrerade transportsystem är ett effektivt sätt att minska miljöbelastningen. Tätare och funktionsblandade städer med resurseffektiva och attraktiva kollektiva transportsystem är framgångsfaktorer. Det krävs ett smart samhällsbyggande. Ett samhällsbyggande som koordinerat och kreativt förmår kombinera den goda tillgängligheten med utveckling av attraktiva städer.”

Folkhälsoinstitutet framhåller att transporter som innebär att man rör sig, till exempel fots och med cykel, inte bara är bra för hälsan, utan även är ett klimatsmart och hållbart resande. Miljöer som stöder fysisk aktivitet kan också kopplas ihop med hållbar stadsutveckling med mötesplatser och noder som man naturligt rör sig mellan och i. Fler människor i rörelse bidrar till ökad trygghet och socialt liv i det offentliga rummet.



Jernhusen beskriver att stationsnära städer ger följande fördelar:

1. De ökar det kollektiva resandet. Fler kan enkelt välja tåg, buss eller spårvagn när stationen integreras i staden och tillgängligheten ökar. Fler resenärer gör att utbudet och servicen kan öka kring stationen. Därmed förenklas resenärernas vardag ytterligare.
2. De främjar tillväxt för staden och regionen.  
Nya kontor, bostäder och handelsytor kring stationen gör att staden kan växa och förnya sig hållbart samtidigt som dess attraktivitet ökar i hela regionen. Staden knyts tätare till regionen och arbetsmarknaden kan öka.
3. De ger hållbar stadsutveckling och en bättre stadsmiljö.  
Om staden förtätas kring stationen sparas värdefull naturmark. Befintlig infrastruktur och försörjnings- och servicesystem kan utnyttjas maximalt. Samtidigt minskar utsläppen när fler åker kollektivt. Att förvandla stationsområdet till en levande, blandad stad skapar också trygghet och nytt liv. Baksidor blir framsidor och naturliga, trygga delar av staden.

I Trafik för en attraktiv stad skriver SKL med flera: ”Stadens förändring och utveckling bör vara öppen för dialog mellan berörda. Dialogen kan beröra olika områden men också hela staden, utveckling av infrastruktur och resor och transporter. Särskilt viktiga är de resor som berör människors vardag. Barn, äldre och funktionshindrade är grupper där särskilda ansträngningar bör göras för att hitta former för delaktighet.”

Boverket skrev i rapporten ”Bostadsmarknaden 2011–2012” om indikatorn Tobins  $q$ , som visar på förhållandet mellan priset på ett begagnat hus och produktionskostnaden för ett småhus. Ju högre värde på Tobins  $q$ , desto mer lönsamt bör det vara att bygga. Om kommunen har ett värde under 0,8 innebär det sämre förutsättningar för att bygga nytt. Inom en kommun kan värdet på Tobins  $q$  variera. Av de kommuner som redovisar brist på bostäder har många ett Tobins  $q$  runt 1,0. Men i en tredjedel av kommunerna är värdet under 0,8. Det finns kommuner som till och med ligger runt 0,3. I dessa kommuner är det en utmaning att få till någon nyproduktion.

## 6. Transportplanering

I Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 konstateras att personresandet har vuxit snabbt under lång tid i storstadsområdena. Trängseln på vägar och spår har ökat. Det finns kapacitets- och kvalitetsbrister såväl i järnvägsnätet som i det nationella vägnätet. Kapacitetsbristerna är störst i storstadsområdena, där de resulterar i tågförseningar och i bristande möjligheter att utveckla järnvägstrafiken i takt med efterfrågan. Kapacitetsutnyttjandet på spåren in mot Stockholm, Göteborg och Malmö är nu så högt att det är svårt att sätta in fler tåg. Samhällets kostnader för kapacitetsbristerna är stora.

Ett sätt att öka invånarnas tillgänglighet till tågtrafiken är att öppna nya stationer. Samtidigt kan nya stationer resultera i förlängd restid för personer som reser långt. I underlaget för Målbild Tåg 2035 i Västra Götaland beskrivs principerna för att öppna en ny station: utgå från hur resandeutvecklingen påverkas, benägenheten att pendla, tidsåtgången för resan och kostnadseffektiviteten.

I Målbild Tåg 2035 står det att i Västra Götaland finns det cirka 100 järnvägshållplatser av varierande storlek. Störst är Göteborgs central med cirka 50 000 resenärer per dag. Andra exempel är stationerna i Borås, Vänersborg, Trollhättan, Uddevalla, Skövde, Falköping, Herrljunga samt ett antal pendeltågsstationer. Många tåghållplatser är också relativt små med 5-20 resenärer per dag. Den regionala tågtrafiken ska ha en tydlig roll för att vidga de lokala arbetsmarknadsregionerna genom konkurrenskraftiga restider. Stor vikt bör läggas vid att knyta samman större orter och städer med varandra. I Målbild Tåg 2035 anges ett antal framgångsfaktorer för att få fler att resa med tåg:

- hög turtäthet – ju kortare avstånd, desto tätare bör det vara mellan turerna
- öppethållande – möjligheten att resa vid alla tidpunkter är viktig för resenärerna
- restiden – behöver vara konkurrenskraftig mot bilen
- nätverkssystem – med knutpunkter där tågen har anslutningar med korta bytestider
- styva tidtabeller, det vill säga fasta tider gör det lättare att planera sin resa och komma ihåg när tåget går
- pålitlighet – exempelvis att tågen går i tid och fungerar och att informationen är väl fungerande.

Ett hållbart transportsystem kräver också en energieffektiv bebyggelsestruktur och transportinfrastruktur, som minskar bilanvändningen och energianvändningen. För att möjliggöra ett hållbart resande är det viktigt att utveckla goda stationslägen i samspel med omgivande bebyggelse och med andra trafikslag. Stationsområden är komplexa och ställer stora krav på planeringen. Utmaningen är att verka för effektivt markutnyttjande, ökad andel kollektivtrafik och minskad klimatpåverkan. Trafikverket har i samverkan med olika aktörer arbetat fram underlag och verktyg för att underlätta god trafik- och bebyggelseplanering nära järnvägsstationer, exempelvis:

1. TRAST – Trafik för en attraktiv stad, kapitel 7.5 Järnvägsstationer och större bytespunkter.
2. Ett forsknings- och utvecklingsprojekt med titeln ”Ökad kunskap om förutsättningar för järnvägsnära etableringar” pågår.
3. Gör plats för cykeln - en vägledning från Boverket som ska ge inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentrum.
4. Publikationen ”Enkla tillgänglighetsmått för resor i tätort” är ett underlag för arbete om tillgänglighet. Den visar att flertalet individer kan tänka sig att cykla mellan 5-10 kilometer och gå till bytespunkter i kollektivtrafiken inom centralorten på ett avstånd av upp till 400 meter, och på landsbygd 600 meter.

I WSP:s rapport ”Förutsättningar för järnvägsnära etableringar – Branscher, tillväxt, strategier” finns flera planeringsrekommendationer:

#### 1. Regionalt perspektiv

- Knyt ihop arbetsmarknaderna genom att förbättra möjligheterna till långväga, men snabb, pendling.
- Minska restiderna mellan större regionala centrum! Öka kapaciteten i det spårbundna transportsystemet.
- Närhet och täthet främjar innovation! Stärk stationsområdenas potential för utveckling av innovativa miljöer.
- Var förberedd! Verka för ökad planberedskap i stationslägena för att ta emot mogna branscher som sprider sig nedåt i regionhierarkin.
- Tänk långsiktigt! Verka för tillhandahållande av ändamålsenliga lokaler i stationslägena. Involvera fastighetsägarna i ett tidigt skede vid utvecklingen av stationslägena.
- Kaka söker maka! Utveckla samarbete med större aktörer inom det privata näringslivet. En etablering av en större aktör följs ofta av mindre aktörer (”Ikea-effekten”).

#### 2. Lokalt perspektiv

- Följ befolkningsströmmarna! Utforma stationsområdena efter hur flödena av människor till och från stationerna ser ut.
- Bredda serviceutbudet! Stärk stationsområdenas funktion som handelsplats, inte bara för resenärer.
- Stärk stationsområdenas lokala platsegenskaper genom att stärka deras regionala lägesegenskaper (och vice versa!).
- Skapa mötesplatser! Välutformade mötesplatser är attraktiva och lockar människor som i sin tur bidrar till potentiellt kundunderlag.
- Bygg samlat! Verka för en sammanhållen bebyggelse kring stationen.
- Bygg ihop! Integrera det stationsnära området med övriga stadsdelar.
- Skapa variation! Mixa bostäder och lokaler. Verka för en ökad funktionsblandning i stationslägena.
- Omvandla! Utvärdera dagens markanvändning i stationslägena. om den är suboptimal, överväg att förändra nyttjande av den.

## 7. God miljö

Riksdagens beslut 1999 om miljömålen och om målet God bebyggd miljö omfattar frågor som att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Den bebyggda miljön ska ge skönhetsupplevelser och trevnad samt ha ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så att alla människor ges möjlighet till ett rikt och utvecklande liv. Omfattningen av människors dagliga transporter kan minskas och transportanläggningar ska lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads- eller naturmiljön begränsas. Det ska finnas miljöanpassade kollektivtrafiksystem av god kvalitet och förutsättningarna för säker gång- och cykeltrafik ska vara goda. Människor ska inte utsättas för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.

Nästan två miljoner människor exponeras i Sverige för trafikbuller som överstiger det riktvärde regeringen angett ska gälla utomhus vid bostaden (55 dBA). Buller och vibrationer upplevs som störande och har stor negativ påverkan på hälsan i form av sömnstörningar, effekter på hjärta och kärl samt försämrad inlärning och prestation. Frågan om buller i den fysiska planeringen är otydlig, återkommande och komplicerad.

Regeringen konstaterar att det råder det brist på bostäder i landets tillväxtregioner. Bostadsbristen riskerar att hämma den ekonomiska tillväxten i landet som helhet. Ett av hindren för bostadsbyggande är den osäkerhet som i vissa fall finns avseende om hur buller från bland annat trafik ska hanteras vid planering och byggande av nya bostäder.

Regeringen har gett en utredare i uppdrag att se över frågan om buller när det gäller bostadsbyggande. Målet är att underlätta bostadsbyggande genom att skapa enhetligare regelverk för hur höga bullernivåer det får vara i närheten av bostäder. Regeringen har samtidigt gett uppdrag till både Boverket och Naturvårdsverket att utarbeta vägledningar om detta och att samordna sina regelverk så att de inte motverkar varandra. Förhoppningen är att utredningen leder till att det blir lättare att planera och bygga bostäder i bullerutsatta miljöer. Uppdragen ska redovisas senast i augusti 2013.

Det behövs kunskap om tekniska lösningar för att minimera problem med buller och vibrationer vid stationsnära bebyggelse. Det behövs också investeringsvilja i ett inledningsskede, eftersom satsningarna inte anses vara lönsamma direkt utan blir det först i framtiden. Vid nybyggnad gäller PBL och för befintlig bebyggelse gäller miljöbalken. Då får verksamhetsutövaren, exempelvis Trafikverket, stå för investeringarna.

Utsläppen av luftföroreningar från järnvägstrafiken består mest av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledning, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga transporteras de inte iväg så långt utan faller ned nära järnvägen. Spridningen varierar med väder- och trafikförhållanden, men i allmänhet upphör påverkan inom 50–100 meter från järnvägen.

Hänsyn till risk med transporter av farligt gods är en viktig aspekt i planering av stationsnära bebyggelse. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som kan skada människor, miljö, egendom och annat gods. Ju närmare en järnväg det finns människor, desto högre är risken för den enskilda individen, och ju fler människor det finns i järnvägens närhet, desto högre är risken för samhället. En exploatering intill järnvägen kan också innebära lägre risk för de verksamheter som redan finns i området, eftersom även de kan gynnas av riskreducerande åtgärder som genomförs. Överflyttning av persontrafik från väg till järnväg kan få till följd att olyckorna på väg minskar, vilket i så fall innebär säkerhetsfördelar med stationsnära byggande.

I EU uppmärksammar man problemet med buller och vibrationer med att minst en miljon år av hälsosamt liv förloras varje år i västeuropeiska länder på grund av trafikbuller. Var femte person får sin sömn störd på natten och var tredje störs dagtid. Flera EU-projekt behandlar frågan, exempelvis

1. CityHush – Att minska trafikbuller i städer
2. HOSANNA – Bullerskyddsåtgärder
3. CNOSSOS – EU:s beräkningsmetod för omgivningsbuller

Chalmers tekniska högskola, Teknisk akustik, driver tillsammans med en blandad forskargrupp webbplatsen ”Ljudlandskap för bättre hälsa” för erfarenhets- och kunskapsuppbyggnad. Webbplatsen har tidigare finansierats av Mistra Urban Futures, Vinnova och Vägverket. <http://www.ljudlandskap.acoustics.nu/ljudbok.php>

## 8. Etablering av näringsliv i stationsnära lägen

Den Goda Staden, Trafikverket publikation 2010:074, tar upp att kollektivtrafiken är ett argument för etablering och utbyggnad och inte en reaktion på genomförd utbyggnad och utveckling. Förtätning i stationsnära lägen kan innebära en rad fördelar för de verksamheter som etablerar sig i området. Exempelvis kan förbättrad tillgång till infrastruktur resultera i effektivare kommunikationer för näringsliv och arbetsmarknad. Ett stationsnära läge kan också påverka företagets konkurrenskraft och förmåga att attrahera arbetskraft. I ett stationsnära läge passerar ett mycket stort antal människor dagligen, vilket är gynnsamt för de delar av näringslivet som är beroende av denna typ av exponering. För de människor som bosätter sig i området ökar arbetsmarknadsregionens storlek. Möjligheterna till matchning mellan arbetssökande och jobbutbud ökar när förkortade restider bidrar till förbättrade möjligheter för framför allt arbetspendling. Även utbildningsregionens storlek påverkas, och detta kan innebära att sysselsättningsgraden ökar på lång sikt. Det finns också möjlighet till ökad diversitet i näringslivet när kundantalet ökar.

I Kampen om köpkraften från Handels utredningsinstitut (HUI) tar man upp erfarenheter av att dagligvaruhandel kan klara sig bra på orter ner till cirka 4 000- 5 000 invånare om den är välskött. En väl fungerande fackhandel kräver ofta ett betydligt större kundunderlag, ofta minst 30 000-40 000 invånare inom upptagningsområdet.

Rapporten Integrering av handelsetableringar i staden från Trafikverket har som syfte att skapa väl fungerande handelsplatser som är attraktiva för kunden och medborgaren. Ett överordnat mål är att skapa en stad som är effektiv och resurshållande med tanke på energianvändning och ekonomi. Eftersom handelsplatser, köpcentrum och handelsindustriområden kan fungera som en integrerad del av staden, bör även de allmänt accepterade målen för stadsplanering gälla för dessa etableringar. Med detta som utgångspunkt föreslås att ett område är integrerat om det uppfyller de flesta av följande egenskaper:

- starkt närområde
- stadslik struktur med inre gatusystem
- mindre markparkeringar till förmån av parkeringsanläggningar
- ansluter till omgivande struktur och karaktär
- konkurrenskraftig kollektivtrafik
- attraktiv och konkurrenskraftig handel
- blandade funktioner och markanvändning.

I rapporten ”Dalabanan – idéer för utveckling av stationsorter” tar Dalabananans arbetsgrupp upp hur handeln är strukturerad i kommunerna och platserna längs med Dalabanan. Detta kan sedan kopplas till frågor om hur stor potential den planerade och beslutade investeringen på Dalabanan har.

## 9. Mått på livskvalitet

”Nya mått på välfärd och livskvalitet i samhället” är en underlagsrapport från Framtidskommissionen, Statsrådsberedningen. Mänskligt välstånd och välbefinnande handlar också om människors subjektiva tillfredsställelse och välbefinnande. Till de sociala indikatorerna hör exempelvis faktorer som människors hälsa, arbetsförhållanden, sociala nätverk, naturmiljö, boendestandard och fritidsvanor. När det gäller pendling pekar tidigare forskning på att individer som i vardagen har långa pendelresor är mindre nöjda med livet och upplever ett lägre känslomässigt välbefinnande än individer som har korta pendelresor.

Statens folkhälsoinstitut beskriver i ett flertal rapporter sambandet mellan stillasittande, ohälsa och livskvalitet. I transportsystemet kan det handla om att uppmuntra och premiera transportval som innebär regelbundna avbrott från sittande. Utöver de uppenbara alternativen att främja gång- och cykeltrafik finns stor potential i att främja arbetsresor med kollektivtrafik. En kollektivtrafikresa innehåller ofta flera inslag av stående, korta eller långa promenader och trappanvändande. Den har också hög potential att kombineras med gång och cykling. Insatser för folkhälsan är även i linje med andra viktiga samhällsmål och politiska mål som miljö, hållbar utveckling och god bebyggd miljö.

Marlen Ljusberg, Statens folkhälsoinstitut, presenterade 2012 ”Livsmiljö och levnadsvanor”. Levnadsvanor som påverkar folkhälsan utvecklas i samspel mellan individ och livsmiljö. Den fysiska planeringen påverkar om människor upplever sin närmiljö som attraktiv, trygg och tillgänglig för vardagsmotion. Vardagsmotion, som att gå och cykla till och från jobbet är en aktiv transport som är viktig för hälsan. 43,5 procent av alla som anger att de är mycket fysiskt aktiva tar sig till jobbet med cykel eller till fots.

Trivector har 2012 i projektet ”Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt” undersökt på vilket sätt och i vilken omfattning kollektivtrafiken bidrar till det transportpolitiska hälsomålet: ”Den fysiska ansträngningen att gå eller cykla till bussen eller tåget påverkar hälsan mer än vad buller, luftförorening och olyckor gör. Fysisk aktivitet bidrar starkt till ökad folkhälsa, och i ekonomiska termer kan det vara värt stora summor. När det gäller kollektivtrafikens fördubblingsprojekt är det därför av stor betydelse om nya resor till kollektivtrafiken kommer från bil eller från gång och cykel.”

## 10. Urbana stationssamhällen - en forskningsöversikt

Syftet med följande kapitel är att beskriva aktuell forskning om stationssamhällen och att definiera behov av ytterligare kunskap som finns för att möjliggöra utvecklingen av urbana stationssamhällen. Fokus har varit att belysa urbana värden och kvaliteter och att lyfta fram hur dessa beskrivs och definieras i olika studier. Joakim Forsemalm (Göteborgs universitet, GRI) och Karl Palmås (Chalmers, MOORE) är författare av kapitlet.

### Inledning

*”Järnvägsstationen har genomgått en fascinerande utvecklingsprocess. Den var symbolen för järnvägsbolagens välstånd under större delen av 1800-talet. Många stationer invigdes av statschefer och lokala myndigheter”* (Bakerson 2010:12). Aram Bakerson ger, i inledningen av sin avhandling *”Från järnvägsstation till kommunikationsnod”* (2010) en bild av den betydelse järnvägen och järnvägsstationen haft, inte bara i Sverige utan globalt. Som symboler för välstånd och utveckling har stationerna varit viktiga; här har teknik och arkitektur utvecklat möjligheter för människor att mötas. Efter *”järnvägens kristid”* på 1960- och 1970-talen har stationen under det senaste decenniet laddats med nya samhällsutvecklande förhoppningar. *”Idag är järnvägstransporter åter i fokus. De är förknippade med samhällsekonomin, med hållbar utveckling och med klimatfrågan”*, skriver Bakerson (2010:13). *Från resecentrum till upplevelsecentrum*: de stora stationerna är inte längre bara platser för väntan, biljettförsäljning och byten, utan också för möten och mat. Sinnebilden av en järnvägsstation är kanske just den hektiska centralstationen i någon storstad, med ett stadsliv som pågår mer eller mindre dygnet runt. I Sverige är det få stationer som är pulserande noder av det slaget, den stora mängden stationer i landet lever en mer eller mindre tynande tillvaro. Under 1980-talet försökte SJ ändra på detta genom att arbeta fram ett nytt koncept – det *”roliga resehuset”*, i vilket serviceutbudet skulle breddas. Begreppet *”resecentrum”* myntades och flera stationer fick successivt utbyggt busscentraler i direkt anslutning till järnvägsstationen. Graden av komplexitet kring stationerna har således ökat. Det handlar inte längre bara om att stiga på eller av ett tåg, utan att koppla samman trafikslag och servicebehov med varandra: *”en god stationsmiljö gynnar alltså många inblandade parter. Den främjar kollektivåkandet, den är bra för stadens utveckling och sysselsättning, den är lönsam för fastighetsägaren och för företagen som driver servicearbeten inom området”* avslutar Bakerson inledningen i avhandlingen (2010:16). Dagens *station* ska alltså bära mycket av samhällsutvecklingen. Att den ges möjlighet att spela en förnyad roll i samhällsutvecklingen hänger, menar arkitekturforskarna Gunilla Linde Bjur och Bertil Malmström, ihop med tåget som ett mer miljövänligt transportmedel, men också med att tåget under 1990-talet blev ett reellt alternativ till flyget genom utvecklingen av snabbtåg i Sverige.

Forskning om *urbana stationssamhällen* berör därför allt fler tematiska fält: resmönster/resvanor och trafikplanering, service management, fysisk planering,



näringslivsutveckling, hållbar utveckling, vardagsliv. Den här delen av rapporten syftar till att ge en överblick över några av dessa tematiker, särskilt fokuseras en diskussion om *urbana värden*. En central aspekt i att begripa potentialen för det *svenska stationssamhället* – kring vilka en stor del mark är tillgänglig för förtätning (Region Skåne m.fl. 2010) – är att begripa vilka möjligheter som denna geografi rymmer och vilka hinder som finns för att möjligheterna skall kunna realiseras. Forskningsöversikten inleds med en del om historisk forskning om järnvägsstationen och stationssamhällen. Därefter följer en del som pekar ut några tematiska spår som går igen i dagens forskningslitteratur. Dessa utvecklas mot en diskussion om forskning om urbana värden som analytisk ingång. Avslutningsvis listar vi ett antal problematiker i termer av kunskapsbehov för framtiden.

### Stationssamhället då och nu

Järnvägen och de samhällen som bildats kring stationerna är väl genomlysta ur ett historiskt perspektiv. Ändå finns det inte någon tydlig definition av vad ett stationssamhälle är. Kenneth Strömberg, historiker vid Växjö universitet, formulerade sig i en studie i slutet av 1970-talet om stationssamhällen i Sverige och Danmark ”stationssamhälle” som ett ”*samhälle där stationen utgör ett socialt, arkitektoniskt och ekonomiskt centrum*” (Strömberg 1999: 100). I den amerikanska historikern John Stilgoes *The Metropolitan Corridor* (1983) är det många platser som inte motsvarar en sådan beskrivning (Lessebo i södra Småland, i Strömbergs fall). I denna praktfulla skildring av en teknisk och rumslig drömvärld i det urbaniserande Amerika under cirka 150 år och fram till att bilen tagit över som huvudsakligt fortskaffningsmedel under 1950-talet, diskuterar Stilgoe spänningsfältet mellan det landskap som passerar och det som anläggs kring stationerna. I den lilla skalan ett trädgårdslandskap som knappast kan kallas ”urbant”, än mindre stad, i det stora istället ett ytkrävande industrilandskap samlat kring storstadens rangerbangårdar. Mer åt det förra hållet finns en svensk studie från året före millennieskiftet, *Stationssamhällen: Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering* (1999), i vilken en grupp forskare diskuterar hur den rumsliga dispositionen *stationssamhället* växt fram som mötesplats för och i den svenska moderniteten. Med stationssamhället kom nya vanor, beteendemönster, nya kulturer. Den här geografin – och de kulturella uttryck som kan sägas förknippas med den, har, menade forskargruppen från Växjö universitet, varit en dåligt belyst del av moderniseringen av Sverige. Till skillnad från Stilgoes fokus på järnvägen och den stora staden, uppvisar den nordiska studien uttryck på platser där mötet mellan land och stad blir som mest påtaglig – i själva övergångszonen. Lokala politiska strukturer och maktfrågor, föreningsliv och gemenskap och inte minst en önskan att dra nytta i lokalsamhällen av urbanisering och modernisering, är teman som ryms i antologin. Det sistnämnda är en viktig aspekt av utvecklingen av spårbunden trafik i södra Småland – det huvudsakliga exemplet i studien. Skogsbruk och tillverkningsindustri kunde bättre sälja sina varor med effektivare transporter och lokala politiker var tillsammans med starka privata krafter ”*fast beslutna att inte hamna utanför modernitetens trollkrets*” (1999:17). Studien betonar vikten av att lokala entreprenörer befolkade de växande stationsorterna, som blev magneter för befolkningen och kring vilka en slags urbanisering i den lilla skalan uppstod i landet.

Den blev ett alternativ till Amerikaresan.

Gemensamt för dessa studier är framskrivningen av järnvägen och stationerna som artefakter som lyfte samhället mot nya utvecklingsmöjligheter. Även den tyska historikern Wolfgang Schivelbusch lyfter upp den möjliggörande aspekten i järnvägens historia: *”Triaden järnvägar, ångare och telegraf utropas ständigt till representant för det industriella framåtskridandet. Världsutställningarna, som redan till sin definition förutsätter den moderna världstrafiken, ger kommunikationsmedlen en framträdande exponering”* (Schivelbusch 1977:162). *Cirkulationen* är begreppet han använder som ett uttryck för rörelsen av varor på en marknad. Med järnvägen som hjälpmedel kopplas orter och städer samman och får nya relationer med varandra. Ingen ort är längre solitär och *”världen har blivit ett stort varuhus av landskap och städer”* (ibid.:163). Men också inne i städerna är järnvägen och varuhusen nära kopplade till varandra; varorna hamnade i ljuset och masskonsumtion gjordes möjlig genom snabbare och enklare transporter. Järnvägen, menade Schivelbusch, förändrade städerna i grunden, då ett ökat inslag av planering kom att ge avtryck i rummens framväxt. Kring spår och bangårdar uppstod i allt större utsträckning industriella zoner, och kopplat till själva stationerna byggdes torg och boulevarder.

Men då handlar det förstås inte om det mindre svenska, typiska *stationssamhället*. Den danska forskaren Peter Stillings definition av begreppet ligger närmre en svensk kontext; ett stationssamhälle centrerar bebyggelse och dynamik kring en järnvägsstation och kring denna växer det fram en differentierad sysselsättning och tätort, som inte passar enkelt in i dikotomin land-stad (Stilling 1987). Den historiska forskning som finns kring stationssamhället uppvisar således en viss bredd avseende tematiska ingångar: samhällslivets förändring studeras, liksom hur nya rumsliga mönster framträder som en effekt av det fysiska ingrepp i geografin som spårdragningar och stationer innebär. Som kulturellt fenomen betraktat har stationssamhället och de nya kulturella former och relationer som skapats i och kring dessa uppmärksammats i flera etnologiska och/eller lokalhistoriska studier. Bland annat har både Nordiska museet och Jönköpings läns museum studerat arbetarkultur, fritid och hushållsliv i stationssamhällen som Töreboda och Bodafors (Aronsson & Johansson 1999:37ff). Kopplingar till den mer övergripande modernisering och urbanisering som präglar det västerländska samhället är alltså grundläggande för Schivelbusch, Stilgoe och de studier som diskuteras i Aronsson & Johansson.

I slutet av Kenneth Strömbergs artikel om Hovmantorp och Lessebo för han resonemang om att ”stationssamhället” som koncept inte präglade sådana orters diskussioner om sig själva – medvetenheten om att man ”var” ett stationssamhälle fanns inte. Istället hade man fullt upp med att ta hand om den växande befolkningen som kom med orternas ökade tillgänglighet och plats för arbete. *”Så frågan står fortfarande öppen: när och hur blir man medveten om sig själv som stationssamhälle, liksom om man överhuvudtaget blir det? Är det när landsvägstrafiken blir en konkurrent till järnvägen, eller är det när järnvägar börjar läggas ned och minnesskrifterna börjar komma, eller är det rent av när den akademiska världen blir medveten om att det finns ett spännande och nytt perspektiv på ’den tid som var’?”*, avslutar Strömberg sin artikel (1999: 101). Frågorna är relevanta för oss även idag, och på flera sätt. Kan vi ens idag prata om stationssamhällen som sociala,

ekonomiska och arkitektoniska centrum? Vilka är de olika diskurser som driver fram *dagens* intresse för stationssamhällena? Med vilka verktyg görs det intressant att investera i dessa geografier? Och har forskningen en roll i det här även denna gång?

### Aktuella perspektiv och problem

I en studie av danska Naturstyrelsen, genomförd på uppdrag av Köpenhamns och Århus kommuner, presenterades ett antal faktorer som påverkar värden av en bostad. Studien visar att värdet ökar med mellan 4 och 8 procent om den ligger nära (inom 1,5 km) en tågstation. Å andra sidan, menar samma studie, *minskar* en bostads värde med 10-15% om det finns järnvägsspår inom 150 meter från en bostad. Att buller är ett problem i stationssamhället är förstås självklart, men möjligheterna till en effektiv pendling väger uppenbarligen upp en del av det problemet (Naturstyrelsen m.fl. 2013). En annan studie, publicerad av Spacescape och Evidens under 2013 lyfter också fram närheten till kollektivtrafik som positivt avseende fastighetsvärden. Att nå sin arbetsplats med kollektivtrafik inom 30 minuter värderas tvåhundra tusen kronor högre än motsvarande tillgänglighet med bil. Tidigare har dessa företag skapat en värdering av stadskvaliteter (Stockholms stad m.fl. 2011), i vilken närheten till en spårstation är en av sju sådana kvaliteter. I ingen av dessa finns biltillgänglighet bland de faktorer som ökar fastighetsvärde, eller som ger stadskvaliteter. Dessa studier ger därför indikationer på att den privatägda bilen inte är ett lika attraktivt sätt att förflytta sig till vardags. I den danska studien diskuteras det med eftertryck att stadslivskvaliteter är väldigt högt värderade av bostadskonsumenten idag, något som ställer stora krav på kommuner och regioner i termer av planering för *blandstad*. Verksamheter och bostäder – och inte minst närhet till grönska och god kollektivtrafikförsörjning – är framträdande variabler i en idealisk samtida samhällsutveckling. Det svenska stationssamhället har ur det perspektivet gynnsamma förutsättningar genom god försörjning av de två sistnämnda av dessa.

Ovanstående – i huvudsak kvantitativa – studier riktar mycket in sig på frågor om tillgänglighet till olika urbana värden. Det här blir förstås intressant kunskap relaterat stagnerade stationssamhällena runt om i landet. I dessa är nämligen tillgängligheten till flera av dessa urbana värden relativt sett hög, framförallt till det som värderas allra högst – grönområden. Och dessa är viktiga: miljöpsykologisk forskning visar t.ex. att närhet till grönska är viktigt ur ett återhämtnings- och stressreduktionsperspektiv (jfr. Fransson & Hartig 2009). I de större städerna är en viktig konkurrensfördel redan befintliga urbana miljöer och en större arbetsmarknad. Kan sådana skapas i det lilla stationssamhället (i storleken Floda eller Mölnlycke i Västra Götalands län, för att ta några exempel)? Och vad händer i så fall med storstädernas förutsättningar? Det mindre stationssamhället – glest bebyggt, oftast med stor andel villabebyggelse utbredd på tidigare åkermark – blir i ljuset av nya trender inom hållbarhetsdiskurserna särskilt intressanta med sin möjlighet till en ren transport och tillgänglighet till flera av de urbana värden som diskuteras i ovan presenterade studier. Aronsson & Johansson tecknade både ett antal verkande krafter bakom framväxten av de nya tätorterna (industrialisering, näringslagstiftning, födelseöverskott, jordbrukets utveckling och trafikmedlens utveckling) och listade några orter som växt fram som effekt av dessa. Tidigare forskning understryker

således att järnvägen och järnvägsstationen haft stor betydelse för utvecklingen av det svenska samhället. *Då* lockades resenärer till järnvägen av andra anledningar än man gör idag och dessutom i avsaknad av konkurrens från privatbilismen. När statliga myndigheter diskuterar förutsättningarna för stationen och dess plats i ett lokalt samhällsliv och en regional och interregional struktur idag, är det därför med delvis andra föresatser. Så här formuleras exempelvis ett resonemang i Trafikverkets (Banverket) sektionsrapport från 2007, om projektet ”Koll framåt”:

”För att attrahera potentiella kollektivtrafikresenärer krävs emellertid ytterligare åtgärder – det gäller att tillföra kvaliteter som skapar värde för resenären. Inom Koll framåt har dessa definierats. Kvalitetskriterierna är

- en effektiv bytespunkt
- en nod och länk i staden
- en plats för komfort
- en plats som erbjuder mer
- en plats med identitet
- en informativ plats”

(Banverkets Sektorsrapport 2007)

Även i tidigare nämnda Bakersons avhandling förstår vi stationen som en plats med flera roller: *De är dörren till staden för besökarna, plats för välkomnanden och farväl, arbetsplats för en del och plats för spontana möten* (Bakerson 2010: 12). Alltså en ”plats som erbjuder mer”; här skär olika diskurser genom varandra. Staden är generellt sett idag något som kan marknadsföras med koncept och slogans, med syftet att locka till inflyttning och investeringar (Dinnie (red) 2011). ”Stationen” kan vara en del i ett marknadsföringsnätverk; kommunen eller staden som vill framställa sig som framåtsyftande avseende miljömål kan lyfta fram den inneboende potential som ryms i stationen och livet kring densamma. Stationen behöver i det avseende bli just en plats som erbjuder mer än biljettköpet - väntan i väntsalen - ombordstigning. Den skall också kunna bära en identitet, stå för ett vardagsliv som tilltalar den miljömedvetna individen. Här finns en intressant koppling till ett utforskat fält – villaförorten och dess särskilda roll i samhällsutvecklingen. I det urbanteoretiska forskningsfältet är det i stor utsträckning ”betongförorten” och stadens kommodifiering som studerats (Jfr. Zukin 1988, Ristilammi 2003). Samhällsteoretikern Per Wirtén diskuterar dock i sin bok *Där jag kommer ifrån* (2010) hur villaförortens historia aldrig har skrivits och hur innerstaden är normen i mycket av stadsplaneringen. Det här går igen i mycket av den samtida planeringsforskningen; framtidens stad *är* tät, den liknar (idealt sett) den gamla historiska rutnätstaden. Samtidigt har villaförorten fått utstå omfattande kritik för att upprätthålla en ohållbar livsstil med långa avstånd till bra kollektivtrafik och därmed ett bibehållit bilberoende. Det täta idealet till trots fortsätter dock världens städer att breda ut sig i en ”urban sprawl” (Jfr. Arnstberg 2005).

Att det saknas kunskap om relationen mellan å ena sidan ett normativt planeringsideal och å andra sidan livsstilsval som skapar städernas förutsättningar att bli mer hållbara är tematiken i det nyligen startade projektet ”Spår av stad:

relationella studier av 'the Metropolitan corridor' i jakt på förebilder för en hållbar stadsutveckling". Detta tvååriga projekt är finansierat av Formas och lett av Mattias Qviström vid Sveriges Lantbruksuniversitet. Projektet syftar till att adressera stationssamhället som modell och artefakt för det hållbara samhället. I ansökningstexten hittar man ett anspråk att problematisera det fokus som huvudsakligen råder i kunskaperna kring stationssamhället: *"Befintliga analyser av möjligheterna till förtätning fokuserar dock endast på tillgänglighet till mark och kollektiva transporter, trots att stadsutglesning i Sverige drivs av livsstilsfaktorer vilka påverkas av helt andra mekanismer. Utbyggnader av stationssamhällen som inte förankras i en vidare kunskap om de 'livsstilsvärden' och landsbygdsideal som stadsutglesningen drivs av riskerar därför att misslyckas"*. I projektet diskuteras stationssamhällenas hybrida egenskaper i form av att samtidigt vara land och stad och hur mötet mellan ideologier och planeringsnormer kommer i konflikt med varandra, men samtidigt hur stationssamhället och "järnvägskorridoren" utgör en framtida möjlighet i den mån de särskilda egenskaper och förhållanden som präglar denna geografi studeras bättre. Nämnade projekt konstaterar således att det behövs mer forskning – som fokuserar på varför det i huvudsak "villatäta" stationssamhället väljs som plats för liv och boende. Ett likaledes nyligen inlett danskt forskningsprojekt har ett liknande anslag och söker efter en empirisk definition av "servicesamhällen" – dessa varande stationssamhällen vilka blivit regionala administrativa centra i nya och större kommuner. I takt med regionaliseringsdiskurser får dessa samhällen en minskad betydelse och studien vill undersöka vad detta betyder och hur olika dynamiker i "funktionella regioner" ser ut (Fertner & Groth 2012). Slutligen, även i slutrapporten för det nyligen (2013) avslutade Interreg IVB North Sea Programme-projekt, *Sustainable Urban Fringes*, fokuseras *"the need for specific policy to address urban fringe development and management; acknowledging the positive economic, social and environmental potential of these areas where urban meets rural"* (Connecting Urban and Rural, 2013). De mer specifika förutsättningar som innebor stationssamhället, eller jämförbara geografiska miljöer, och hur dessa skall utvecklas, är således i fokus i flera nyligen startade och avslutade nationella och internationella studier.

### **Nya aktörer och en mer komplex verklighet - vad är ett "urbant värde"?**

Ovan diskuterades ett antal studier av relationen mellan tillgång till kollektivtrafik och värderingar av fastigheter i Stockholm. Dessa studier bör ställas i en vidare kontext av hur urbanforskningen hanterar frågan om värde. Hur värderas de (sub)urbana miljöerna? Förutom ekonomiska värden som uppstår genom tillgänglighet till vissa funktioner, vad värderas i valet av bosättning i dessa miljöer?

Till att börja med behövs en diskussion om vad det är som åsyftas då urbanforskare skriver om urbana värden och värderingar. En översiktlig studie av högt rankade akademiska tidskrifter som *Urban Studies* antyder att begreppen "value" och "values" har både ekonomiska och sociokulturella konnotationer: Lejonparten av forskningsartiklarna är i linje med *Spacescape/Evidens*-studiens fokus (ovan) om värden på fastigheter, i allmänhet tolkade som indikationer på preferenser och

attraktivitet. Endast en minoritet av texterna handlar om de mjuka värden som associeras med urbana miljöer.

Vi kommer nedan att återkomma till dessa texter; först kan vi konstatera att denna uppdelning mellan ekonomiska och sociokulturella värden också representerar en gränsdragning inom samhällsvetenskapen. David Stark (2009:7) skriver om den ”Parsonska pakt” som sociologen Talcott Parsons en gång slöt med nationalekonomerna vid Harvard University. Parsons hade ambitiösa planer för sociologin, som han ansåg skulle bli den främsta samhällsvetenskapliga disciplinen. Samtidigt lovade han nationalekonomerna att sociologin endast skulle studera mjuka, socio-kulturella värden: De ekonomiska värdena skulle även fortsatt vara ekonomernas egen domän. Under 1900-talet har denna klyfta bestått – forskare har i någon mån tvingats välja mellan att studera ekonomiska värden, eller sociokulturella dito. I bägge fall blir dock värdebegreppet centralt och allomfattande. För ekonomen möjliggör kvantitativa ekonomiska värden ett sätt att kvantifiera vad människor finner attraktivt, viktigt och vackert. För kulturvetaren blir begreppet ”värden” ett sätt att undersöka vad människor vill ha ut av livet – men också vad en viss kultur anser att människor i gemen *borde*, i moralisk mening, vilja ha ut av livet (Graeber, 2001).

Här vill vi kort diskutera den mindre framträdande kategori av forskning som diskuterar sociokulturella värden kopplade till urbana miljöer. I denna kategori märks studier av uppvärderingen och gentrifieringen av innerstäderna. Exempelvis lyfter Zukin (1998) fram att urbant liv sedan modernitetens inbrott associeras med rörelse, liv och snabba intryck (se exempelvis Berman, 1982). ”Det urbana” är även associerat med social och kulturell mångfald, som ibland står i ett paradoxalt motsatsförhållande till en urban önskan om att vara autonom och anonym. Zukin har tidigare (1982) även studerat om omvärderingen av loften på södra Manhattan, och den livsstil som kom att associeras med sådant urbant boende. Forskningslitteraturen pekar även på mer hur stadsbor värderar mer specifika urbana kvaliteter, såsom exempelvis öppna ytor (Burgess et.al., 1988). Andra forskare har sökt finna sätt att kvantifiera den känsla av samhörighet – det ”sociala kapitalet” – i urbana miljöer (Stanley et.al., 2012).

Dessa studier tenderar att vara baserade på kvalitativt empiriskt material, exempelvis intervjuer, och studierna är i allmänhet tydligt situerade på en viss plats. En kritik mot dem är alltså att de främst bör ses som fallstudier och att deras generaliserbarhet bör utvärderas utifrån detta faktum. De är heller inte särskilt användbara för förutsägelser om framtida skeenden.

Merparten av studierna handlar dock, som redan nämnts, om ekonomisk värdering av fastigheter och platser. Metodologiskt bygger de – precis som de ovan nämnda studierna av Stockholm – på så kallade hedoniska prissättningsmodeller. Dessa utgår från data i form av pengatransaktioner – exempelvis samtliga transaktioner på bostadsrättsmarknaden under en viss tidsperiod. Dessa priser antas representera en betalningsvilja, som i sin tur antas representera attraktivitet eller kundpreferenser. Detta angreppssätt är lånat från nationalekonomin, som tolkar köpbeslut såsom ”avslöjade preferenser” (Samuelson, 1948).

Utifrån sådana avslöjade preferenser kan forskare sedan testa de statistiska sambanden mellan pris och olika kvaliteter i stadsrummet. Utifrån

sådana ”regressionsanalyser” har forskare exempelvis kunnat peka på att bostadsköpare föredrar:

- ett boende som ligger på tryggt avstånd från utbildningssvaga stadsdelar (Gibbons, 2003);
- att undvika etniskt blandade stadsdelar (Cervero & Duncan, 2004);
- att inte bo under högspänningsledning (Sims & Dent, 2005);
- att inte bo nära soptippar (Hite, 2009)
- kvarter i omvandlingsområden som under planeringsstadiet diskuterats i media (Immergluck, 2009).

Utifrån denna ansats kan man genom forskning räkna fram exakt hur mycket en viss stadsrumskvalitet är värd i kronor och ören. Dessa slutsatser gäller dock endast utifrån en viss statistisk sannolikhet; vid en alltför låg sannolikhet kan man inte längre säga att ett samband mellan stadsbornas avslöjade preferenser och en viss stadsrumskvalitet föreligger. I en del av dessa studier jämför även olika sätt att mäta attraktivitet. I dessa fall utförs dels en undersökning utifrån en hedonisk prissättningsmodell, dels en enkätbaserad undersökning. Sims & Dent (2005) visar exempelvis att fastighetsvärderare underskattar hur mycket närheten till högspänningsledning drar ned priset på en fastighet. På liknande vis pekar Hite (2009) på en diskrepans mellan den betalningsvilja som uttyds ur transaktionsdata, och den betalningsvilja som uttyds av enkäter med de som bor i området ifråga.

Dessa kvantitativa studier är imponerande i sin vetenskaplighet och ger en god bild av *ekonomiskt* värdeskapande. Även här kan man dock formulera kritiska poänger. För det första finns det invändningar mot det förrådiska i statistisk slutledning – kan man förutsätta att ett statistiskt samband innebär en klar och direkt kausalitet? När är ett samband signifikant, när är det försumbart? Vilken bias kan uppstå i urvalet av vilka samband som skall testas? För det andra går det att ifrågasätta generaliserbarheten i dessa studier. Till skillnad från mer kvalitativa fallstudier lyfts dessa studier fram såsom en sanning om alla människors preferenser och om allmän attraktivitet – men i vilken mån reflekterar resultat från exempelvis Stockholm en specifik situation i just den staden, vid just det tillfället?

Detta leder till fram till en tredje kritik: I vilken mån kan aggregerad transaktionsdata sägas ”avslöja” människors innersta preferenser? Sådana data kan ju endast reflektera de köpbeslut som fattats inom en viss ram av begränsade möjligheter, vid ett visst historiskt tillfälle. Denna sista punkt är värd att stanna vid, givet den övergripande frågan om huruvida det går att skapa urbana stadsrumskvaliteter i stationssamhällen – och huruvida dessa kan få människor att flytta till just dessa samhällen. Det är dessutom troligt att de kvaliteter som ses som attraktiva i en viss storstad inte är desamma som lockar samma personer att flytta till nästa generation av urbana stationssamhällen?

Kanske skall vi – i utforskandet av vad ”urbana värden” betyder i en stationssamhälleskontext – inte söka efter svaret bland köpbeslut fattade i en viss storstadskontext? Kan det till och med vara så att vi – genom att söka skapa en

mindre, mer avlägsen kopia av storstaden – misslyckas i att återuppfinna stationssamhället? Här återknyter vi till konstaterandet i det Qviströmledda projektet diskuterat tidigare, men också Wirténs resonemang; de normer som råder i svensk stadsplanering idag tar sin tydliga utgångspunkt i storstadens innerstad och i den historiska rutnätsstaden. Det här syns även i de omfattande diskussioner som förekommer på opinionsnätverket Yimbys hemsida och i dess diskussionsforum ([www.yimby.se](http://www.yimby.se)).

Avslutningsvis kan man lyfta en intressant fråga för fortsatt forskning. En trend inom samtida ekonomisk sociologi är att söka sig bortom den Parsonska pakt som nämndes ovan. Samhällsvetare har alltmer, istället för att behöva välja mellan att studera ekonomiska värden eller sociokulturella värden, börjat studera *värderingspraktiker*. (Stark, 2009) Hur, i praktiken, går människor tillväga när de avgör om någonting är önskvärt? Vad gör de när de sätter ett värde – ekonomiskt eller icke-monetärt – på ett objekt? Hur vet de vad som är ett rimligt pris?

Utifrån detta perspektiv framstår ovan nämnda studier, baserade på hedonisk prissättningsmodell, i ett nytt ljus. Kan det vara så att dessa artiklar och rapporter används som manualer för aktörer som utför värderingspraktiker? I så fall är urbanforskningen lika mycket *performativ* som deskriptiv – den bidrar till att skapa det fenomen den säger sig beskriva (jfr. Callon, 1998; 2008). Den samhällsvetare som vill förstå hur exempelvis fastighetsvärderingar uppstår måste alltså se ovan nämnda ”avslöjanden” av preferenser som en del av det fält som skall studeras. De ingår i de teknologier och ”proteser” som hjälper aktörer att fatta ekonomiska beslut – här kan vi jämföra med de modeller för optionsprissättning som ekonomen Fisher Black som introducerade. (MacKenzie, 2007)

Utifrån detta perspektiv öppnas även frågan om hur nya värden och värderingspraktiker utvecklas och skrivs fram – exempelvis av de entreprenörer som idag verkar i stationssamhällen. Här kan vi jämföra med Starks (2009) diskussion om entreprenörskap såsom just förmågan att operera i anslutning till en mångfald av överlappande värderingspraktiker. Återigen – frågan är inte om nästa generation av stationssamhällen kan kopiera innerstadens urbana värden, utan om de kan skapa nya sådana.

## Spår mot framtiden

Vad ger då denna forsknings- och kunskapsöversikt i termer av behov för ny och utvecklad kunskap? I detta avsnitt samlar vi intrycken och pekar ut ett antal riktningar. I historiska studier om järnvägen, stationen och stationssamhället är den generella samhällskontexten en viktig grundsats. Att både livs- och bebyggelsemönster ändras som en konsekvens av industrialisering och urbanisering är en självklar utgångspunkt i exempelvis Stilgoe, Schivelbusch och Aronsson & Johansson. Där dagens forskning med få undantag tenderar att fokusera på effektivare resor, exploateringstal, täthet, med mera fanns i den historiska forskningen en kulturanalytisk diskussion som dagens forskning i stor utsträckning verkar sakna. Den övergripande forskningsfrågan torde bli *hur värderas stationssamhället som plats för vardagsliv och som lösning på hållbarhetsproblematiker?* Utifrån detta kan flera frågor ställas.



Några exempel:

- Vad är dagens värde(n) med att bo i ett stationssamhälle?
- Hur ser förutsättningarna ut för ett vardagsliv där pendlingsmöjligheter, möjligheter till ett eget hus och goda rekreativsmöjligheter möts?
- Vilka normer och ideal är i spel i planeringen av ett utvecklat stationssamhälle – och i vilka moment används dessa?
- Är det rätt normer och ideal som används avseende den specifika geografiska lokalisering som stationssamhället utgör?
- Vilka resurser – ekonomiska, ekologiska och sociala – utgör stationssamhällena för målsättningar om urban hållbar utveckling?
- Vilka metoder behövs för att studera skärningspunkter mellan ekonomisk värdering och samhälls- och vardagslivsvärden?

Avslutningsvis hoppas vi att den här kunskapsöversikten har gett en bild av kunskapsläget idag och vilka kunskapsbehoven är framöver. Förhoppningsvis kan rapporten utgöra grunden för eller starten på en gemensam kunskapsresa för forskare och praktiker som kan bidra till en utveckling av urbana stationssamhällen.

## Referenser Urbana stationssamhällen - en forskningsöversikt

- Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red., 1999). *Stationssamhällen: nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Trelleborg, Stenvalls.
- Arnstberg, Karl-Olov (2005) *Sprawl*. Stockholm, Symposion.
- Bakerson, Aram (2010) *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer i sju länder*. Göteborg, Chalmers.
- Berman, M. (1982) *All that is solid melts into air*. New York, NY.: Simon and Schuster.
- Burgess, Jacquelin, Harrison, Carolyn M. & Limb, Melanie (1988) "People, Parks and the Urban Green: A Study of Popular Meanings and Values for Open Spaces in the City", *Urban Studies*, Vol. 25.
- Byliv der betaler sig* (2013) Naturstyrelsen m.fl. Tillgänglig via:  
[http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Projekter/byliv\\_der\\_betaler\\_sig/](http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Projekter/byliv_der_betaler_sig/)
- Callon, Michel (1998) *The Laws of the Markets*. London: Blackwell.
- \_\_\_\_\_ (2008) "What Does It Mean to Say That Economics Is Performative?", i Donald MacKenzie, Fabien Muniesa & Lucia Siu (red.) *Do Economists Make Markets? On the Performativity of Economics*. Princeton, NJ.: Princeton University Press.
- Cervero, Robert & Duncan, Michael (2004) "Neighbourhood Composition and Residential Land Prices: Does Exclusion Raise or Lower Values?", *Urban Studies*, Vol. 41, No. 2.
- Connecting Urban and Rural (2012) Final report of the Sustainable Urban Fringes (SURF) project.
- Dinnie, Keith (red, 2011) *City Branding. Theory and Cases*. UK, Palgrave.
- Fertner, Christian & Goth, Niels Boje (2012) "Challenges of Danish service towns in the new urban geography". 2012 EURA Conference Book of Abstracts.
- Hartig, T, & Fransson, U (2009). "Leisure home ownership, access to nature, and health: A longitudinal study of urban residents in Sweden". I: *Environment & Planning A*, 41, 82-96.
- Gibbons, Steve (2003) "Paying for Good Neighbours: Estimating the Value of an Implied Educated Community", *Urban Studies*, Vol. 40, No. 4.
- Graeber, David (2001) *Toward an anthropological theory of value*. New York, NY.: Palgrave.
- Hess, Daniel Baldwin & Almeida, Tangerine Maria (2007) "Impact of Proximity to Light Rail Rapid Transit on Station-area Property Values in Buffalo, New York", *Urban Studies*, Vol. 44, No. 5-6.
- Hite, Diane (2009) "Factors Influencing Differences between Survey and Market-based Environmental Value Measures", *Urban Studies*, Vol. 46, No. 1.
- Immergluck, Dan (2009) "Large Redevelopment Initiatives, Housing Values and Gentrification: The Case of the Atlanta Beltline", *Urban Studies*, Vol. 46, No. 8.
- Isaksson, Karolina (2010) *Lokalsamhället och vardagens transporter - berättelser från Vadstena, Åtvidaberg och Ljura i Norrköping*. Linköping, Centrum för kommunstrategiska studier/VTI.

- Järnvägssektorns utveckling* (2007). Banverkets sektorsrapport. Tillgänglig via:  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5954/100249\\_banverkets\\_sektorsrapport\\_2007.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5954/100249_banverkets_sektorsrapport_2007.pdf)
- MacKenzie, Donald (2008) "Is Economics Performative? Option Theory and the Construction of Derivatives Markets", i Donald MacKenzie, Fabien Muniesa & Lucia Siu (red.) *Do Economists Make Markets? On the Performativity of Economics*. Princeton, NJ.: Princeton University Press.
- Ristilampi, Per-Markku (2003) *Mim och verklighet. En studie av stadens gränser*. Stockholm/Stenhag, Symposion.
- Samuelson, Paul (1948) "Consumption theory in terms of revealed preference", *Economica*, Vol. 15, No. 60.
- Schivelbusch, Wolfgang (1977) *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialiering under artonhundratalet*. Malmö, Gidlunds.
- Sims, Sally & Dent, Peter (2005) "High-voltage Overhead Power Lines and Property Values: A Residential Study in the UK", *Urban Studies*, Vol. 42, No. 4.
- Stanley, John, Stanley, Janet & Hensher, David (2012) "Mobility, Social Capital and Sense of Community: What Value?", *Urban Studies*, Vol. 49, No. 16.
- Stark, David (2009) *The Sense of Dissonance: Accounts of worth in economic life*. Oxford: Princeton University Press.
- Stilgoe, John (1983) *The Metropolitan Corridor. Railroads and the American Scene*. Westford, Yale Academic Press.
- Stilling, Peter (1987) *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og function 1840-1940*. Danmark, Selskabet for Stationsbyforskning.
- Strömberg, Kenneth (1999) "Stationssamhällena Hovmantorp och Lessebo, var de 'stationssamhällen'?" I: Aronsson, Peer & Johansson, Lennart (red.) *Stationssamhällena. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Trelleborg, Stenvalls.
- Zukin, Sharon (1982) *Loft Living: Culture and capital in urban change*. Baltimore, MD.: Johns Hopkins Press.
- \_\_\_\_\_ (1998) "Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption", *Urban Studies*, Vol. 35, No. 5-6, 825-839
- Wirtén, Per (2010) *Där jag kommer ifrån. Kriget mot förorten*. Stockholm, Bonniers.
- Värdering av stadskvaliteter – betalningsvilja för småhus* (2012) Stockholms läns landsting, m.fl. Tillgänglig via: [http://www.evidensgruppen.se/sites/default/files/Stadskvaliteter\\_smahus.pdf](http://www.evidensgruppen.se/sites/default/files/Stadskvaliteter_smahus.pdf)
- Värdering av stadskvaliteter* (2011) Stockholms stad, Stockholms läns landsting m.fl. Tillgänglig via: [http://www.evidensgruppen.se/sites/default/files/Stadskvaliteter\\_bostadsratter.pdf](http://www.evidensgruppen.se/sites/default/files/Stadskvaliteter_bostadsratter.pdf)

## 11. Källförteckning

*Observera att referenser till kapitel 10, Forskningsöversikt, återfinns i slutet av det kapitlet, sid 44.*

Boverket (2012) Vision för Sverige 2025

<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2012/Vision-for-Sverige-2025.pdf>

Boverket (2011) Rapport 2011:32 REGERINGSUPPDRAG Samordning och utveckling av samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet <http://www.boverket.se/global/webbokhandel/dokument/2011/samordning-och-utveckling-av-samhallsplanering.pdf>

Boverket, Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting (2010) Den goda staden

<http://www.trafikverket.se/dengodastaden>

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/16239/plattform\\_for\\_den\\_goda\\_staden.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/16239/plattform_for_den_goda_staden.pdf)

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Den-goda-staden/>

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Den-goda-staden/Publikationer/>

Delegationen för Hållbara städer (2012) Ställ om nu!

<http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/hallbarastader/sv/start.aspx>

Fors Filip (2012) Nya mått på välfärd och livskvalitet i samhället

[http://www.framtidskommissionen.se/wp-content/uploads/2012/12/Underlagsrapport-nr-4\\_webb\\_ny.pdf](http://www.framtidskommissionen.se/wp-content/uploads/2012/12/Underlagsrapport-nr-4_webb_ny.pdf)

GR (2008) Strukturbild för Göteborgsregionen. En överenskommelse om

att vi gemensamt tar ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar

<http://www.grkom.se/download/18.2fe1b41a11c70e6248a80009340/Strukturbild+gbgregionen.pdf>

Handelns utredningsinstitut (2011) Kampen om köpkraften

<http://www.hui.se/statistik-rapporter/index-och-barometrar/kampen-om-kopkraften>

Hässleholms kommun <http://www.hassleholm.se/36886>

Johansson Thomas, TJ Kommunikation om Freiburg och Mulhouse (2011):

[http://www.trafiktekniska.se/uploads/Biblioteket/Reflexen/reflexen\\_2011-4-web.pdf](http://www.trafiktekniska.se/uploads/Biblioteket/Reflexen/reflexen_2011-4-web.pdf)

Jernhusen (2013) webbsida om stationsnära stad

<http://www.jernhusen.se/Foretag/Stadsprojekt/Den-stationsnara-staden/>

Köpenhamns universitet (2013) Stationsbyernes situation, udfordringer og potentialer

<https://www.realdania.dk/Projekter/Saerlige-indsatsomraader/StationsbyensForvandling.aspx>

Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne, Banverket, Vägverket, Skånetrafiken (2006) Stationsnära läge

[http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Station\\_snara\\_rapport\\_webb.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Station_snara_rapport_webb.pdf)

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/aktuella-planeringsfragor/stationsnara-lage/Pages/index.aspx>

[http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/aktuella-planeringsfragor/stationsnara-lage/stationsnara\\_vagledning\\_webb.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/aktuella-planeringsfragor/stationsnara-lage/stationsnara_vagledning_webb.pdf)

Länsstyrelsen i Skåne, särtryck från stationsnära läge – risk och nytta

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5861/2010\\_074\\_den\\_goda\\_staden\\_risk\\_och\\_nytta.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5861/2010_074_den_goda_staden_risk_och_nytta.pdf)

Naturvårdsverket (2012) Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6525-6.pdf>

Schylberg Katarina (2008) Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden 2008:21 Luleå tekniska universitet Institutionen för samhällsbyggnad

Avdelningen för arkitektur och infrastruktur

<http://epubl.ltu.se/1402-1757/2008/21/LTU-LIC-0821-SE.pdf>

Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket (2011) Hållbart resande i praktiken, Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus  
[http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/hallbart\\_resande\\_i\\_praktiken.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/hallbart_resande_i_praktiken.pdf)

Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, Energimyndigheten (2012) Effekter av Trafikstrategier [http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/effekter\\_av\\_trafikstrategier.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/effekter_av_trafikstrategier.pdf)

Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket (2012) Kol-TRAST  
SKL (2012) Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik  
<http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-842-6.pdf>

Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket (2012) Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik  
<http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-842-6.pdf?issuusi=ignore>

Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket (2007)  
Trafik för en Attraktiv Stad Utgåva 2  
[http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast\\_handbok\\_utgava\\_2\\_webversion.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast_handbok_utgava_2_webversion.pdf)

Trafikanalys, TRAFKA, Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys Rapport 2011:3  
[http://trafa.se/PageDocuments/Arbetspendling\\_i\\_storstadsregioner\\_-\\_en\\_nulaegesanalys.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Arbetspendling_i_storstadsregioner_-_en_nulaegesanalys.pdf)

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Energimyndigheten (2011)  
TRAST-guiden [http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast\\_guiden.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast_guiden.pdf)

Trafikverket (2012) Enkla tillgänglighetsmått för resor i tätort: Trafikverket 2012:193  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6860/2012\\_193\\_enkla\\_tillganglighetsmatt\\_for\\_resor\\_i\\_tatort.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6860/2012_193_enkla_tillganglighetsmatt_for_resor_i_tatort.pdf)

Trafikverket (2011) Hållbarhet och trender i handel och service  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6370/2011\\_070\\_Hallbarhet\\_och\\_trender\\_i\\_handel\\_och\\_service\\_en\\_litteraturstudie.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6370/2011_070_Hallbarhet_och_trender_i_handel_och_service_en_litteraturstudie.pdf)

Trafikverket (2011) Integrering av handel i städer  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6334/2011\\_050\\_integrering\\_av\\_handel\\_i\\_stader\\_metoder\\_strategier\\_och\\_exempel.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6334/2011_050_integrering_av_handel_i_stader_metoder_strategier_och_exempel.pdf)

Trafikverket (2012) Ökad och säker cykling - redovisning av regeringsuppdrag: Trafikverket 2012:196  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6873/2012\\_196\\_okad\\_och\\_saker\\_cykling.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6873/2012_196_okad_och_saker_cykling.pdf)

Trafikverket (2012) Stationshandbok 2012:226  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6934/2012\\_226\\_Stationshandbok.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6934/2012_226_Stationshandbok.pdf)

Trivector (2012) Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt  
[http://www.trivector.se/fileadmin/uploads/Traffic/Rapporter/2012\\_62\\_TRV\\_Okad\\_folkhalsa\\_v1.0.pdf](http://www.trivector.se/fileadmin/uploads/Traffic/Rapporter/2012_62_TRV_Okad_folkhalsa_v1.0.pdf)

WSP Analys & strategi (2010) Förutsättningar för järnvägsnära etableringar - Branscher, tillväxt, strategier

Västra Götalandsregionen (2005) "Vision Västra Götaland – Det goda livet"  
<http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/regionutveckling/RUSEN/visionwebbversion.pdf>

Västra Götalandsregionen (2013) Målbild Tåg 2035  
[http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/Kollektivtrafikr%C3%A5den/M%C3%A5lbild%20t%C3%A5g%202035/121227%20Underlagsrapport\\_PM1\\_%20V%C3%A4gledning.pdf](http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/Kollektivtrafikr%C3%A5den/M%C3%A5lbild%20t%C3%A5g%202035/121227%20Underlagsrapport_PM1_%20V%C3%A4gledning.pdf)

Västsvenska paketet  
<http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/>

---

#### Webbsidor:

CatchMR - Hållbara transportlösningar i storstadsregioner  
<http://www.grkom.se/CatchMR>

Ljudlandskap för bättre hälsa

<http://www.ljudlandskap.acoustics.nu/om.php?kapitel=bakgrund>

En förstudie kring medborgardialog - Hur fungerar medborgardialogen kring Lerum kommuns visionsarbete och arbetet med Pilot Gråbo?

[http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/173376/local\\_173376.pdf](http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/173376/local_173376.pdf)

Dalabanan 14 Goda Exempel - Stationsnära Stadsutveckling

[http://www.dalabanan.com/Global/Dokumentarkiv%20Dalabanan/Utreddningar%20och%20publikationer/Utreddningar%20fr%C3%A5n%20Dalabanans%20Intressenter/14%20Goda%20Exempel\\_Stationn%C3%A4ra%20Stadsutveckling.pdf](http://www.dalabanan.com/Global/Dokumentarkiv%20Dalabanan/Utreddningar%20och%20publikationer/Utreddningar%20fr%C3%A5n%20Dalabanans%20Intressenter/14%20Goda%20Exempel_Stationn%C3%A4ra%20Stadsutveckling.pdf)

<http://www.dalabanan.com/Global/Dokumentarkiv%20Dalabanan/Utreddningar%20och%20publikationer/Utreddningar%20fr%C3%A5n%20Dalabanans%20Intressenter/10%20Ide%C3%A9r%20f%C3%B6r%20utveckling%20av%20stationsorter%202011.pdf>

Filmen om Mölnlycke, Härryda - Från vision till verklighet

<http://www.youtube.com/watch?v=WFF1mc6LIEg>

Hållbara städer:

<http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/hallbarastader/sv/minskade-utslapp-av-vaxthusgaser-genom-fortatning-av-stationsnara-lagen.aspx>

Regeringsuppdrag utredning buller och bostadsbyggande (2013)

<http://www.regeringen.se/sb/d/16772/a/207788>

Kontaktade personer:

Bertil Widén, samhällsbyggnadschef Härryda kommun, [bertil.widen@harryda.se](mailto:bertil.widen@harryda.se)

telefon 031-724 62 68/0707356272

Bertil Gustafsson, projektledare för TTP-projektet.

E-post: [bertil.gustafsson@jibs.hj.se](mailto:bertil.gustafsson@jibs.hj.se)

Telefon: 036-10 18 74 Alt telefon: 0705-11 13 97

Elin Henriksson, Landskapsarkitekt LAR/MSA, White arkitekter AB. Telefon 08-402 25 31

[elin.henriksson@white.se](mailto:elin.henriksson@white.se)

Göran Svärd, projektledare Hässleholm C, Telefon 070-261 71 11, [goran@kraftmaklaren.se](mailto:goran@kraftmaklaren.se)

Camilla Ehrenflod, förvaltningschef Stadsbyggnadskontoret Hässleholm, Telefon 0451-268920

[Camilla.Ehrenflod@hassleholm.se](mailto:Camilla.Ehrenflod@hassleholm.se)

Sebastian Bäckström, IVL, Svenska Miljöinstitutet, [sebastian.backstrom@ivl.se](mailto:sebastian.backstrom@ivl.se)

Laila Einarsson, miljöstrateg, Trafikverket region väst, [laila.einarsson@trafikverket.se](mailto:laila.einarsson@trafikverket.se)

Alexander Hellervik, trafikanalytiker, Trafikverket region väst, [alexander.hellervik@trafikverket.se](mailto:alexander.hellervik@trafikverket.se)

Gustav Malm, samhällsplanerare och projektledare Stationssamhälle 3.0, White arkitekter AB,

[gustav.malm@white.se](mailto:gustav.malm@white.se)

Anna Johanna Klasander, hållbar förtätning, Mistra Urban Futures, White arkitekter AB, [anna-](mailto:anna-johanna.klasander@white.se)

[johanna.klasander@white.se](mailto:johanna.klasander@white.se)

Bilaga 1 frågor till projekt för utveckling av stationssamhällen:

### 1. Processen

- Varför startades projektet?
- Vad ville ni ha för utveckling av stationssamhället, visionen?
- Vem/vilka tog initiativ?
- Vem/vilka deltog?
- Delaktighet och dialog med medborgare, näringsliv och handel?
- Hur arbetade ni?
- Hur synkade man samarbetet med alla inblandade?
- Vad blev det för resultat?
- Reflektioner och lärdomar?
- Vem/vilka har tagit ansvar för fortsättningen? Roller och ansvar för centrumutveckling?
- Hur få igång aktörer att investera?
- Hur har finansieringen fördelats – Investeringsplan?
- Har det funnits konflikter mellan olika mål – i så fall; hur har ni hanterat dem?
- Har projektet utformats i överensstämmelse med ÖP?

### 2. Identiteten/ känslan av staden

- Stadens mest tilltalande erbjudande, varför vill människor vara där? Vilka attraktioner finns inom en radie av 600 meter från stationen?
- Vilka "livsstilsvärden" och ideal har ni utgått från?
- Vilka kvaliteter utvecklas och bevaras i stadskärnan nära stationen utifrån historia, karaktär och uttryck?
- Hur fungerar samverkan mellan stadens funktioner i stationsnära läge?

### 3. Trygga och livfulla stationsmiljöer

- Vilka är de publika verksamheterna?
- Hur levande är stationssamhället vid olika tider på dygnet?
- Platser att mötas/vara på utan att betala?
- Viktiga evenemang?

### 4. Transportsnålt samhälle

- Möjligheten att ta sig fram som gående och cyklist?
- Sammanhängande stråk med bytesmöjligheter mellan olika trafikslag. Kopplingar till större rörelsestråk.
- Balansen mellan olika trafikslag.
- Angöring och parkeringslösningar för cykel, lånecykel, hyrbil, bilpool, bil.
- Markanvändningsplanering i stationsnära läge?

### 5. Attraktiv resa

- Har överenskommelser träffats mellan samhällsplanerare/trafikplanerare/kollektivtrafikföreträdare om förbättringar i restid, turtäthet, bekvämlighet, tillförlitlighet eller priser?

### 6. God arbetsmatchning

- Verksamheter för arbete/ studier
- Idéer om Kulturcafé/internetcafé för studenter som vill plugga tillsammans.

### 7. Goda livet för boende i stationssamhället

- Mänskliga dimensioner med många detaljer i ögonhöjd.
- Rumsliga goda sol- och vindförhållanden.
- Gröna ytor?
- Varierade funktioner och olika bebyggelse typer.
- Samlat med koncentration av aktiviteter, mötesplatser och rumslig avläsbarhet
- Energiaspekter i bebyggelsen?
- Avstånd bostäder – station i tätort?

### 8. Social hållbarhet

- Möjligt och inbjudande för olika grupper.
- Tillgänglighet för hushåll utan tillgång till bil.

## **9. God miljö**

- Hur har buller hanterats?
- Åtgärder för farligt gods?