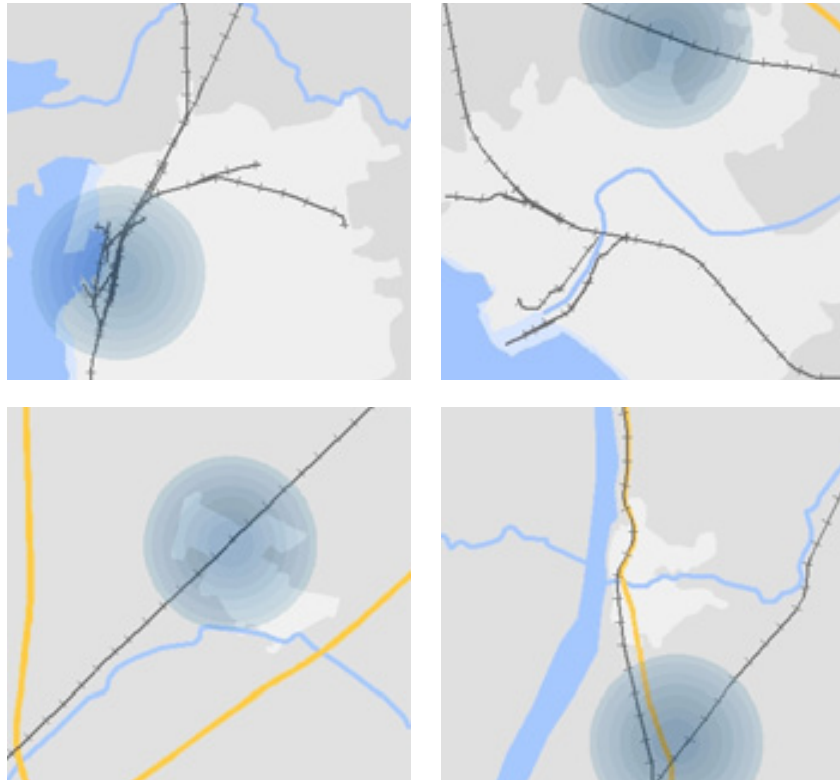


# CHALMERS



## Planera för tåg

en studie i bebyggelsestruktur i anslutning till tågstationer med pendeltrafik

*Examensarbete inom Masterprogrammet Design for Sustainable Development*

SOFIA NYBERG

Institutionen för Arkitektur  
*Avdelningen Design for Sustainable Development*  
CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY  
Göteborg, Sverige 2012  
Examensarbete



TITEL

Planera för tåg

- En studie i bebyggelsestruktur i anslutning till tågstationer med pendeltrafik

ENGLISH TITEL

Planning for railroad

- A study of the building structure in conjunction with train stations with commuter traffic

SOFIA NYBERG

© SOFIA NYBERG, 2012.

Examensarbete

Institutionen för Arkitektur

Chalmers University of Technology

412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

GIS-analys, 1 km radie från stationen i Varberg, Falkenberg, Hjärup och Lödöse,  
se kapitel 5

# Sammanfattning

Vilken planering skulle kunna öka ett hållbart resande? Målet för studien är att bestämma planeringsförutsättningar för markanvändningen i Åsa, Kungsbacka kommun, där ett nytt stationsläge är aktuellt. Utifrån dessa ska kommunens förslag till Fördjupad översiktsplan analyseras. Syftet med studien är att bidra med erfarenhet om bebyggelse kring stationer. Studien inleds med en genomgång av planeringsförutsättningar i Sverige samt erfarenhetssammanställning för fyra typfall. Vidare presenteras olika ansatser att använda i planeringen. Utifrån litteratur och fallstudier ges ett förslag till inriktning för utveckling av Åsa samhälle, varefter kommunens förslag till fördjupad översiktsplan för Åsa analyseras.

Ökat resande ses som en grundförutsättning för samhällsekonomins tillväxt - regionförstoring. Det är restiden och inte avstånden i sig som är avgörande. Samtidigt visar forskning på behov av att drastiskt minska konsumtionen av energi och resurser för att kunna ge framtida generationer en dräglig tillvaro. Transporter står för en stor andel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Ny teknik kommer inte kunna lösa hela den kvot med vilken transportsektorns utsläpp måste reduceras. Politikens svar för att åstadkomma ett mer hållbart resande är att en större andel av resorna görs med kollektiva färdmedel. Förutom kollektiva färdmedel tar studien också upp potentialen i att öka gång- och cykeltrafiken. En ökning av andelen gång- och cykeltrafik medverkar till flera mål, att stärka urbaniteten, att minska belastningen på befintligt transportsystem och på miljön samt att förbättra hälsan bland invånarna. Sveriges kommuner har planmonopol, vilket också innebär ett stort ansvar för god långsiktighet. Att samordna planeringen över kommungränser, med fördel i regionplaner, är att föredra.

Därefter presenteras först några ansatser för att utveckla planeringsstrategier för stationsetableringar i olika lägen. Ansatserna inbegriper framtidsscenarioer för orten, förtättningsförutsättningar, kollektivtrafikens upptagningsområden samt trafikrummet i staden. Den fysiska miljön har vuxit fram under lång tid och tar lång tid att förändra. Även om nya tillskott blir små i sitt sammanhang på kort sikt, är det viktigt att

det finns en tydlig strategi för den långsiktiga planeringen hos kommunen.

Studien sammanställer erfarenheter för fyra typfall. Fallen har utretts genom studiebesök, samtal med aktörer och planerare samt analysen av kartor och kommunens översiktsplaner. Typfallen är Varberg, Falkenberg, Hjärup i Staffanstorp och Lödöse i Lilla Edets kommun. Slutsatsen från sammanställningen är att stationen är attraherande men järnvägen i sig är störande. Där stationen ligger utanför staden drar sig bebyggelsen mot det nya stationsläget, som ett resultat av både kommunens planering och marknadskrafter. Staden eller orten tenderar att bli mer utdragen med eventuell omfördelning av befolkningsströmmar som följd. Där järnvägen går genom samhället försöker planerarna bygga bort problem med barriäreffekt och buller. Sådana ombyggnationer är tids- och kostnadskrävande och görs först i samband med andra kapacitet-sutbyggnader.

Hållpunkter för utformningen av Åsa samhälle bör vara trygghet och att planera för minskat bilberoende i vardagen. Den fördjupade översiktsplanen för Åsa föreslår att bebyggelse orienteras mot det nya stationsläget, att fler verksamheter ska tillkomma och att trafiksituationen tillmötesgås. Planen förespråkar blandstad samtidigt som jordbrukskaraktären behålls i samhällets utkanter. I planen uppmärksammas dagens Åsa som glest och diffust, trots det väljer man att expandera samhället och istället arbeta med stråk. Verksamheter som framhäver samhällets nuvarande karaktär är fördelaktiga då förändring tar tid, det ger en snabbare förbättring att ta till vara på samhällets nuvarande karaktär. För en långsiktighet i planeringen krävs dock en mer proaktiv hållning till det framtida transportbehovet.

En hållbar utveckling som förenar ekologisk hållbarhet med ekonomisk hållbarhet är paradoxal. Dagens samhällsekonomiska modeller bygger på rörlighet, samtidigt som vi måste minska energikonsumtion och utsläpp av växthusgaser, detta kan bara nås genom minskat resande. Ett självförsörjande samhälle genererar färre resor. Detta skulle bidra till målet om ekologisk hållbarhet men medför också ett minskat underlag för den nya stationen, vilken var studiens själva uppkomst.

# Abstract

How can planning promote sustainable traveling? The objective of this study is to determine planning conditions for land use in Åsa, Municipality of Kungsbacka, where a new station location is being compiled. Based on these conditions, the proposed thorough comprehensive plan for Åsa is to be analyzed. The study aims at collecting experience about development around train stations. The report is initiated by a review of planning conditions in Sweden as well as globally and a comparison of four cases. Based on literature and the cases, a general planning strategy regarding structure and development of the area of Åsa is suggested. Finally the prolonged comprehensive plan of Åsa is being analyzed.

Increased mobility is generally taken as a basic prerequisite for national growth - regional expansion. It is travel time, not distance per se that matters. Meanwhile research shows the need to drastically reduce the consumption of energy and resources in order to ensure decent living conditions for future generations. Transports account for a large proportion of Sweden's total greenhouse gas emissions. New technology will not solve the entire quota to which the emissions must be reduced. The current political response to achieve more sustainable travelling is to have a greater proportion of journeys made by public transport. On the other hand there is a significant potential to increase pedestrian and bicycle traffic. Increased quota of walking and cycling contribute to several objectives, to enhance urbanity, to reduce stress on transportation systems and environment, and to improve public health.

Further on, various approaches for developing planning strategies are presented. The approaches take into regard future scenarios, densification preconditions, public transport catchment areas, and urban open space. The physical environment has evolved over time and is tardy to change. Although each new addition may be small in its context, it is important that the municipality holds a clear long-term planning strategy.

The report compares experiences from four cases. The cases have been investigated through field visits, dialogs with operators and planners as well as the analysis of maps and municipal comprehensive plans. The cases are Varberg, Falkenberg, Hjärup in Municipality of Staffanstorps and Lödöse in Municipality of Lilla Edet. The general conclusion of the compilation is that stations are wanted while railroads are interfering. In towns where stations are situated outside the center the development is directed towards the new station location, as a result of both the municipality's planning and market forces. The town center tends to become more elongated, possibly with modified movement patterns. Where the railway runs through the town center, problems from barrier effects and noise are often met with planning approaches. Such transformations are costly and time consuming and are done only in conjunction with capacity expansions.

Key criteria for the planning strategy are safety and reduced dependency to use cars in daily life. The thorough comprehensive plan of Åsa suggests the development of the town is directed towards the new train station. Also more activities are to be prioritized. The main strategies are creating a promiscuous environment, still keeping the rural character in the surroundings. The raised traffic demand is to be obliged. The thorough comprehensive plan notices the present planning structure is very sparse and diffuse. Still the planners choose to expand the town and instead enhance a thoroughfare. The activities shall enhance the present character, which is favorable, as shifting the character of a society is very time-consuming. Nevertheless, the municipal planners should process the future traffic situation further.

To combine ecological sustainability with economic sustainability may be contradictory. The macroeconomic models of today are based on mobility, on the other hand we need to reduce energy consumption and greenhouse gas emissions, and this can only be achieved through reduced travelling. A self-contained society would generate fewer journeys. This would contribute to the goal of ecological sustainability, but also cause a reduced demand for the new station, which was the actual origin of this study.



# Förord

Regionförstoring är ett begrepp inom politiken. Regeringen har kungjort att en fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsverksamhet och att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. God kompetensförsörjning och förstörade arbetsmarknader är viktiga medel för att säkra tillväxt. Detta nås genom förbättrade pendlingsmöjligheter och kortade restider. Samtidigt visar klimatforskningen på behovet av att minska utsläppen av koldioxid. Vägtransporter står för en ansevärd del av de totala koldioxidutsläppen i Sverige. EUs medlemsländer har kommit överens om att minska utsläppen av växthusgaser med 95% till år 2050. Därmed måste, förutom hela den tillkommande mängden resor, också dagens resor flyttas över till transportmedel som är helt koldioxidneutrala. Kan regionförstoring åstadkommas utan att den totala mängden personkilometer ökar lika mycket, att vi alltså gör färre resor? Finns det ärenden som kan samordnas och vilka kan göras till fots eller till cykel? Det är uttalat viktigt att trafikplanerare och fysiska planerare samarbetar. Vilka är råden till de fysiska planerarna? Hur ska samhällen byggas?

Studien är ett examensarbete på mastersprogrammet Design for Sustainable Development, institutionen för Arkitektur på Chalmers Tekniska Högskola. Studien genomförs under våren 2011, motsvarande 30 högskolepoäng. Produkten är en teknisk rapport enligt föreskrifter för examensarbete på mastersnivå vid Chalmers Tekniska Högskola. Examensarbetet syftar till att sammanfatta kunskap och utbildningens inriktning, samtidigt som det utgör en läroprocess. Intresset för planeringsfrågor har funnits hos mig sedan början vid byggprogrammet, Chalmers 2006. Den tekniska och praktiska profilen genom högskoleingenjörsprogrammet har varit viktig, struktur och logik är basen i mitt arbete. Vid högskoleingenjörsexamen 2009 ville jag fortsätta mot fysisk planering och läste ett år vid civilingenjör arkitektur i Luleå med inriktning mot stadsbyggnad och trafikplanering. Hösten 2010 började jag på Masterprogrammet Design for Sustainable Development med fördjupning mot stadsbyggnad. Genom mastersexamen tar jag slutligen civilingenjörsexamen Väg och vatten.

Den ena förutsättningen för val av studieobjekt var att få jobba mot en uppdragsgivare på min framtida arbetsmarknad. Jag tog kontakt med Trafikverket Region Väst och introducerades i projektet Västkuststråket som är ett pilotprojekt i arbetsmetoden Åtgärdsval. I projektet involveras kommunförbund, trafikhuvudmän, regioner och handelskammare. Detta projekt finns närmare beskrivet i examensarbetets bilaga. Rapporten skrivs på svenska för att bättre kommunicera till målgruppen på den svenska myndigheten. Den andra förutsättningen för val av studieobjekt var att få utveckla mina kunskaper i geografiska informationssystem, GIS. GIS rymmer mycket information, data kopplas till geografiska koordinater. För att göra informationen begriplig ska den presenteras på rätt sätt. I kapitlet fallstudier har ett urval av GIS-kartor analyserats. Samtliga GIS-kartor finns samlade i rapportens bilagor.

Omfattningen av GIS-studien hade inte varit möjlig utan handledning och utbildningsmoment. GIS-handledningen har också givit återkoppling och uppmuntran under arbetets gång. I planeringen inför studien lade jag stor vikt vid att varva läsning och skrivande med personliga möten och studiebesök. Engagerade handledare på Trafikverket Region Väst såg till att jag fick en plats att sitta på på kontoret och möjlighet att delta vid möten och träffa kommuner, region och trafikoperatörer. Detta har givit mig bättre förståelse och mycket inspiration till studien. Handledarna på kontoret har varit ett stort stöd under arbetets gång. Tack!

# Innehåll

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Problem	1
1.3	Avgränsning	1
1.4	Mål och syfte	1
1.5	Metod och ansatser	2
<b>2.</b>	<b>Historiskt samhällsbyggande</b>	<b>4</b>
2.1	Transporter och stadsplaneideal	4
<b>3.</b>	<b>Ramverk</b>	<b>10</b>
3.1	Hållbar utveckling i samhällsplaneringen	10
3.2	Samhällsplanering i praktiken	16
<b>4.</b>	<b>Fokusområden i planeringen</b>	<b>21</b>
4.1	Framtidsscenarier	21
4.2	Förtättningsvärderosen – tätare regionala stadskärnor	22
4.3	Kollektivtrafikens upptagningsområde	23
4.4	TRAST - Trafik för en attraktiv stad	24
<b>5.</b>	<b>Fallstudier</b>	<b>27</b>
5.1	Varberg	28
5.2	Falkenberg	32
5.3	Lödöse	36
5.4	Hjärup	40
5.5	Slutsatser av fallstudier	44

<b>6.</b>	<b>Åsa station</b>	<b>46</b>
6.1	Åsa	46
6.2	Analys av Fördjupning av översiktsplanen för Åsa	51
<b>7.</b>	<b>Slutsatser</b>	<b>58</b>
7.1	Reflektion	58
7.2	Studiens genomförande	59
7.3	Förslag till studier	59

## Bilagor

I. Infrastruktur i politiken

II. Trafikverket

III. Förslag för utveckling av Åsa samhälle

IV. Översiktsplanekartor

V. GIS-analyser

VI. Kartor ur Metrias databas



# Projektbeskrivning

Figur Tågresenärer på Lund Central.  
*(foto S Nyberg)*

## Inledning

# 1. Inledning

Kapitlet ger svar på frågorna *Varför behöver ämnet utredas? Vad ska göras? Vem riktar sig projektet till, vem gagnas av projektet, vem ska utföra projektet? Hur kan projektet förverkligas?*

## 1.1 Bakgrund

Den rådande samhällsekonomiska politiken anger att god kompetensförsörjning och förstora arbetsmarknader är viktiga medel för att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Regionförstoring betyder förbättrade pendlingsmöjligheter och kortade restider. Det är restiden och inte avstånden i sig som är avgörande för individens val av arbetsort.<sup>1</sup> Ökat resande är alltså en grundförutsättning för samhällsekonomins tillväxt. Samtidigt visar forskning på behov av att drastiskt minska konsumtionen av energi och resurser för att kunna ge framtida generationer en dräglig tillvaro. Transporter står för en stor andel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Ny teknik kommer inte kunna lösa hela den kvot med vilken transportsektorns utsläpp måste reduceras.<sup>2</sup> Politikens svar för att åstadkomma ett mer hållbart resande är att en större andel av resorna görs med kollektiva färdmedel.<sup>3</sup> Förutom hela den tillkommande mängden resor, måste då också dagens resor flyttas över till transportmedel som är helt koldioxidneutrala.

Förutom kollektiva färdmedel finns potentialen i att öka gång- och cykeltrafiken. En ökning av andelen gång- och cykeltrafik medverkar till flera mål, att stärka urbaniteten, att minska belastningen på befintligt transportsystem och på miljön samt att förbättra hälsan bland invånarna. Planeringen behöver samordnas mellan trafikplanerare och samhällsbyggare. På kort sikt är kollektivtrafiken operatörernas ansvar, på medellång sikt trafikplanerarnas men på lång sikt måste bebyggelse och aktiviteter orienteras till kollektivtrafikstråk och detta är samhällsplanerarnas uppgift.<sup>4</sup>

1 VGR (2009). *Regionförstoring*. Rapport 2009:1. Västra Götalandsregionen.

2 Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010). *Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan*. Publikation 2010:095. Trafikverket, Borlänge.

3 VGR (2009).

4 Säfstestad, K (2007). *Den Goda Staden och KOLL* framåt. Vägverkets publikation 2007:126. Vägverket.

## 1.2 Problem

I projektet utreds bebyggelseutvecklingen i relation till järnvägsstationer, befintliga och nya etableringar.

Vilken planering skulle kunna öka ett hållbart resande?

Med hållbart resande menas transporter som totalt sett genererar mindre utsläpp koldioxid, samtidigt som de är långsiktiga och beständiga vid förändrade omvärldsförutsättningar.

## 1.3 Avgränsning

Geografiskt ligger de studerade orterna i sydvästra Sverige, längs *Västkustbanan* (VKB) och *Bana Väg i Väst*. Studien är avgränsad till persontransporter. Studien utreder inte heller tekniska utformningar av järnvägen eller dess fysiska utförande förutom då järnvägskorridoren påverkar bebyggelseområden. Förvärvsarbete, dagliga vanor och livsstil behandlas endast då de har direkt påverkan på den byggda miljön. Studien inbegriper inte kapacitetsutredning för järnvägen, projektering av stationer, förslag för biljettsystem eller tidtabellsläggning, ej heller kostnadsberäkningar.

## 1.4 Mål och syfte

Studien ska samla erfarenheter av bebyggelse kring stationer. Utifrån litteratur och fallstudier ska denna studie bidra med råd till markplanering och utveckling för olika fall av stationsetableringar. Inledningsvis ska studien ge en djupare förståelse för behovet av att utveckla hållbara transporter. Genom en historisk återblick i transporternas utveckling ges ett helhetsperspektiv av hur transporter och staden påverkar varandra. Den svenska planeringsprocessen redovisas för att ge en bättre förståelse för markplanering och samhällsutveckling. Vidare presenteras olika ansatser som kan användas för analys i planering. För att pröva erfarenheterna som framkommit i studien görs en analys av Fördjudad översiktsplan för Åsa, samrådsversion.



I studien söks förändringar i bebyggelsen till följd av en ny station. Studien ska sammanfatta olika typfall för stationsorter samt olika ansatser att använda där trafikplaneringen närmar sig samhällsplaneringen. *Geografiska Informationssystem*, GIS, har prövats som analysverktyg i studien. Studien är tänkt att bidra med erfarenhet om bebyggelse kring stationer för att inspirera och rekommendera för trafikplanerare och samhällsplanerare.

Målet är att bestämma planeringsförutsättningar för markanvändningen i Åsa samhälle och utifrån dessa analysera Fördjupad översiktsplan för Åsa, samrådsversion.

Syftet är att samla erfarenhet om bebyggelse på stationsorter för att inspirera, påpeka och rekommendera i arbetet med samhällsplanering och utvecklingen av ett hållbart resande.

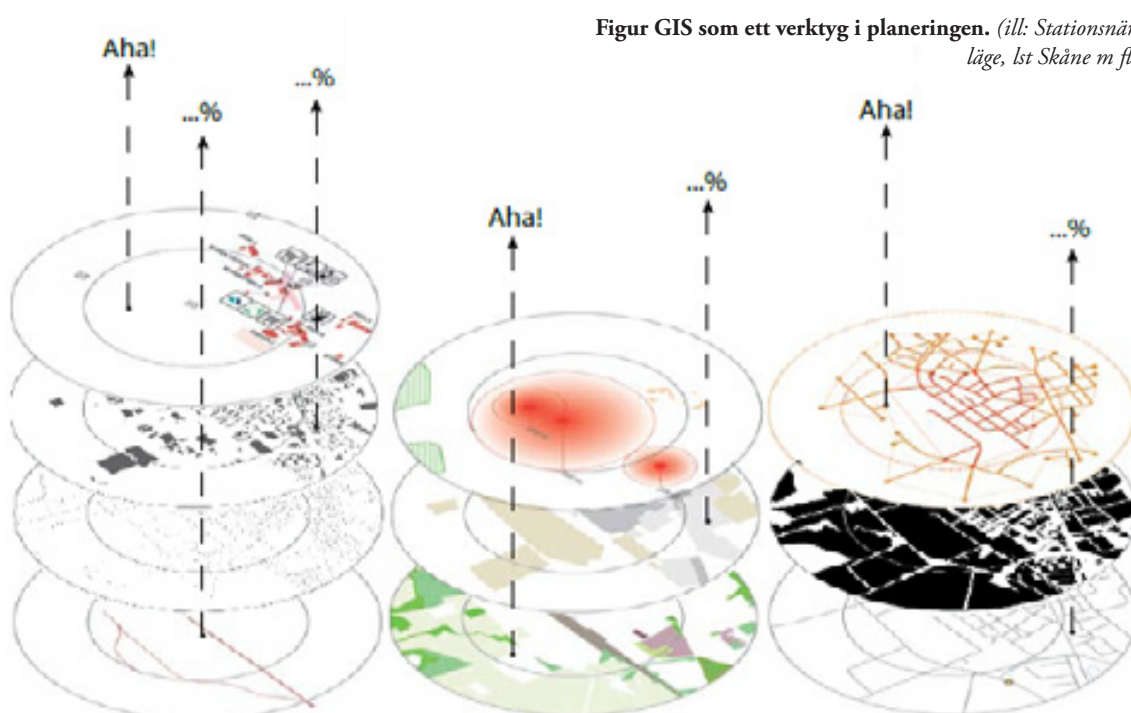
## 1.5 Metod och ansatser

Studien har utförts längs ett pågående projekt vid Trafikverket Samhälle Region Väst. Projektet är en stråkstudie för stråket Göteborg - Malmö, med avseende på alla trafikslag.

I examensarbetsstudien behandlas typfall som plockats ur två aktuella projekt hos Trafikverket i Västsverige, dels Bana Väg i Väst som är under byggnation, dels Väst kuststråket som är en studie under långsiktig planering. I Väst kuststråket genomförs ett nytt stationsläge i Åsa, Kungsbacka Kommun, inom några år.

Studien genomförs med triangulering mellan observation, intervju och dokument. Detta motsvaras av studiebesök, samtal med aktörer och planerare samt analysen av kommunens översiktsplaner, kartor och GIS-analys. GIS-verktyget som analysmetod var en förutsättning för valet av studieobjekt.

För att söka påvisa tendenser i utvecklingen och bebyggelsestrukturen kring stationen har fyra typfall med olika relation till järnvägsstationer studerats. Typfallen är Varberg, Falkenberg, Hjärup i Staffanstorps samt Lödöse i Lilla Edets kommun. Fallen har valts utifrån stationsläget i förhållande till kärnan, hur länge stationen legat där samt planeringens dominans, det vill säga om bebyggelsestrukturen föregåtts av övergripande storskalig planering eller om bebyggelsen vuxit successivt, genom privata initiativ. Bebyggelsen inventeras med avseende på vilka användningar som ligger var i förhållande till stationsläget, till exempel bostäder och arbetsplatser. Åsa i Kungsbacka kommun är objektet för studien.



Figur GIS som ett verktyg i planeringen. (ill: Stationsnära läge, Ist Skåne m fl)





Figur Fabrikerna var inte längre beroende av vattenkraft  
(Foto S Nyberg)

## Historiskt samhällsbyggande



## 2. Historiskt samhällsbyggande

För projektet görs en genomgång av den historiska utvecklingen av infrastrukturen i industrisamhället. Infrastrukturen och stadsplanen i ett område påverkas av politiska och kommersiella mål. Stockholm är genom att vara huvudstad en tjänstemannastad, med många personresor medan Göteborg traditionellt är en industristad med varvsindustri och fordonstillverkning, desutom Nordens största hamn. Traditionellt har infrastrukturen bestått mer av väg i väst och spår i öst.<sup>5</sup>

### 2.1 Transporter och stadsplaneideal

Stadsplaneidealerna har varierat över seklerna, ofta har trenderna grundats i försvarsstrategier eller att nya byggtekniker utvecklas för att nyttja och bearbeta landskapet. Även inflytelserika arkitekter har påverkat utseendet och formen i staden och dess struktur. Städer som fick järnvägsstation städades och organiserades enligt rådande ideal, detta var en chans att modernisera staden.<sup>6</sup>

#### 1700

Före industrialismen i Sverige, fram till 1800-talet transporterade sig människor till fots i städerna. Varor som skulle längre sträckor kunde transporteras med häst och vagn. Städerna fungerade som handelscentrum för landsbygden, endast fyra procent av befolkningen bodde i städer. Städerna såg snarast ut som större byar där det var trångt, oreda och smutsigt. Städerna var fram till 1600-talet strategiskt byggda för att kunna försvaras vid angrepp, med en tydlig stadsmur.<sup>7</sup>

Fortfarande under 1700-talet var staden tydligt avgränsad genom olika markägoförhållanden och staden tilläts inte att expandera utanför stadsmuren.<sup>8</sup>



**Figur** Karta över Göteborg 1644. Staden är byggd efter holländska förebilder omgärdad av befästningar. (ill: *Den sveska staden, Hall, T och Dunér, K*)

#### 1800

Under första halvan av 1800-talet upplevde Sverige en stor befolkningsökning, från 2.4 till 3.5 miljoner invånare. Delvis berodde detta på ett effektiviserat jordbruk. Många blev med detta arbetslösa och flyttade till staden för att söka arbete. De nyinflyttade bosatte så att de kunde gå till arbetet på morgonen, städerna blev allt trängre. Fabriker lades där vattenkraft kunde nyttjas för att driva maskinerna. När ångmaskinen etablerades på marknaden blev industrierna friare i sin placering, de bullriga och smutsiga industrierna förlades till stadens utkant. Med den ökade befolkningen och industriernas etablering gavs nya förutsättningar för stadsbyggande i Sveriges städer. Kommunreformen 1862 gav kommunerna större inflytande över planeringen i staden och byggnadsstadgan 1874 ställde krav på kommunerna att planlägga staden. Husen skulle vara vackra, byggas i sten i två eller flera våningar och gatunätet lades med rutnätsstruktur.<sup>9</sup>

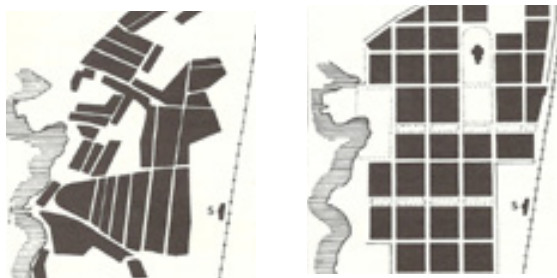
5 Malbert, B (2011-03-27) Samtal.

6 Book, T. (1974). *Stadsplan och järnväg i Norden*. Lunds universitet.

7 Kummel, L (2006). *Den glesa staden*. Staden, transporterna och stadsutglesningen – ett diskussionsunderlag. Varunummer 9297. Svenska Naturskyddsföreningen. Stockholm.

8 Sannel, B och Svalhammar S (1997). *Spåren, husen och staden. Järnvägar och bebyggelsestruktur i stockholmsområdet*. Bebyggelsehistorisk tidskrift. Nr 34.1997.

9 Kummel, L (2006).

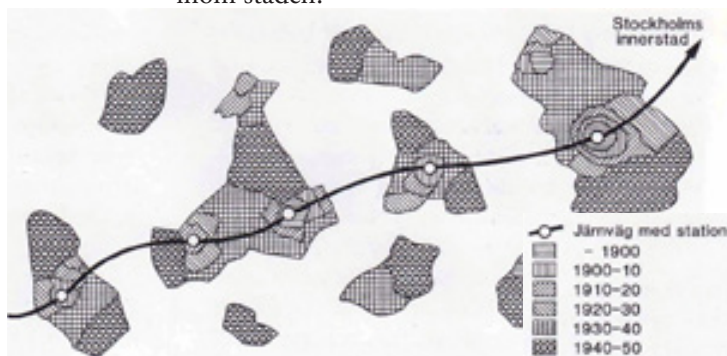


**Figur Rutmätsstaden, andra halvan av 1800-talet. Tammerfors, Finland 1876; 1879.** (ill: *Stadsplan och Järnväg i Norden, Book*)

Järnvägen i Sverige byggdes ut under andra halvan av 1800-talet, med statliga stambanor som kompletterades av privata sidobanor. Stationen var bullrig och smutsig och förlades i utkanten, även av praktiska skäl. Järnvägen innebar en stor ekonomisk fördel för mindre städer som anslöts, nya städer byggdes också längs järnvägen.<sup>10</sup>

I järnvägsstäderna skulle finnas ordentliga vägar och service. Ett stationssamhälle var ett sätt att manifesteras inflytande och välfärd, ett sätt att presentera sin ort. Historisk var området kring stationen omsorgsfullt planerat för att representera välfärd. Infrastruktur var något exklusivt och staden var stolt över sin järnvägsstation.<sup>11</sup>

Längs järnvägens infarter till de större städerna började allt fler arbetare bosätta sig. Detta var den tidiga formen av förorter.<sup>12</sup> Hästspårväg anlades i de större städerna under senare delen av 1800-talet i för att transportera arbetskraften inom staden.<sup>13</sup>



**Figur Bebyggelse utvecklades längs järnvägens infarter mot Stockholm.** (ill: *Bebyggelsehistorisk tidskrift, Sannel och Svalhammar*)

10 Kummel, L (2006).

11 Nationalencyklopedin (2011). *Järnväg*.

12 Sannel, B och Svalhammar S (1997).

13 Hagson, A och Mossfeldt, L (1994). *Kollektivtrafik och bebyggelse. Exemplet Göteborg – Alingsås*. Rapport 1994:5. Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för samhällsbyggnad (STACTH). Göteborg.

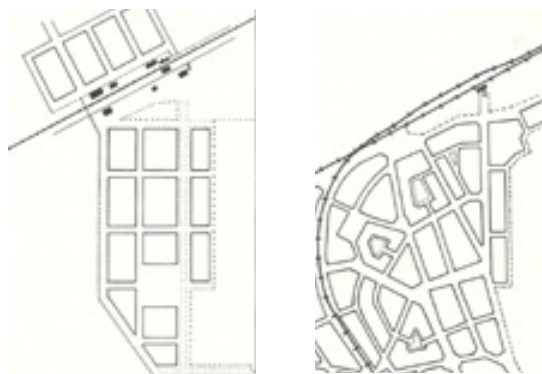


**Figur Anläggande av infrastruktur i Sverige kring sekelskiftet.** (foto *Visby Stadsarkiv*)

## 1900 - 1920

Fler spårvägar anlades i de större städerna i början av 1900-talet. Utbyggnaden finansierades av mer välbärgade familjer och banorna gick exempelvis till saltholmen i Göteborg och saltsjöbaden i Stockholm.<sup>14</sup> Tekniker utvecklades starkt i början av 1900-talet, anläggningar för elektricitet och telefon blev vanliga element i staden. Bilarna började komma, bil och buss förbättrade närheten i stadens områden mellan spårvägarna. Städerna expanderade och trafiksituationen inne i staden blev alltmer problematisk.<sup>15</sup>

I stadsplaneidealen gavs gatumönstret större frihet att följa terrängen. Gaturummet fick ökad betydelse i planeringen och mer planering handlar om trafik.<sup>16</sup> För stadsplaner som helhet började mönster som stjärnform identifieras, där staden fick utlöpare av nya centrum längs med transportstråken.<sup>17</sup>



**Figur Mer organiska gatumönster. Enköping, Sverige 1884; 1912.** (ill: *Stadsplan och Järnväg i Norden, Book*)

14 Hagson, A (2011-01-28). Samtal.

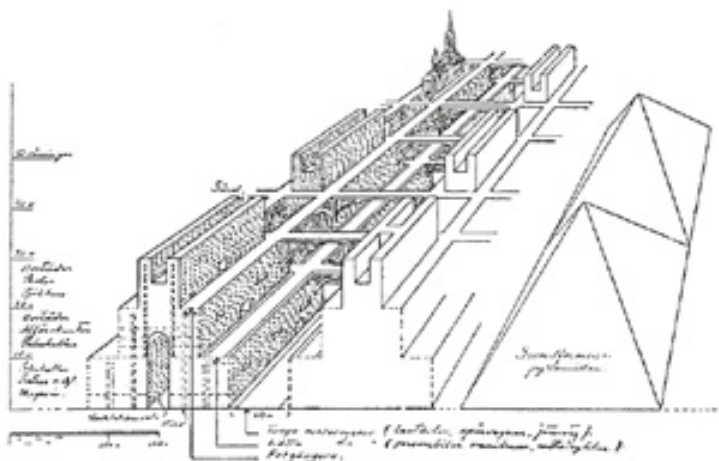
15 Kummel, L (2006).

16 Kummel, L (2006).

17 Sannel, B och Svalhammar S (1997).

## 1920 - 1940

Modernismen som var rådande ideal kring sekelskiftet tog avstamp i teknikens utveckling och förordade en modern stad med högt tempo, rörelse och industrier. På 1920-talet började idéerna ta sig uttryck i det byggda. Funkisen var ett arkitektoniskt stilgrepp för modernismen, där visionen var ljus och rymd, och formen skulle följa funktionen. Byggande blev billigare och efterfrågan på bostäder var stor. Modernismen separerade ny bebyggelse från gammal och bostäder från industrier. Bilismen skulle lösa transporterna, avstånd sågs inte som ett problem. Trafiksäkerheten skulle förbättras genom att bilar och gångtrafikanter skiljdes åt.<sup>18</sup>



Figur Sylvas förslag till idealstad, 1920. (ill: *Trafiken i den hållbara staden*, Christer Hydén)

Järnvägen upplevde sin blomstring under första delen av 1900-talet, fram till slutet av 1930-talet.<sup>19</sup> Tunnelbanan i Stockholm började förberedas på 1930-talet.<sup>20</sup>

## 1940 - 1960

På 1940-talet utvecklades idén om grannskapsenheten, som var en kritik mot funkisen. Grannskapsenheten innebar mindre samhällen, väl avgränsade utanför stadskärnan, fria från trafik och buller, ett bekvämare samhälle med service och kultur.<sup>21</sup>

Efter andra världskriget var Sveriges ekonomi god, välfärden tog fart, bilnehavet ökade och städerna bredde ut sig. På 1950-talet såg politiken behov av förnyelse i staden samtidigt som trångboddhet och bostadsbrist var ett stort problem. Större och billigare lägenheter skulle byggas. I Stockholm organiserades staden för att ge bättre framkomlighet för bilen och större rivningar genomfördes.<sup>22</sup> I planeringen av tunnelbanan gjordes strikta planer för stadens tillväxt, staden skulle växa längs med de nya t-banelinjerna, pärlbandsstaden. Ur funktionalismen kom idén om ABC-staden. ABC-staden som ideologi ersatte den tidigare funktionsseparerade staden. A står för arbetsplats, B står för bostad och C står för centrumfunktion, exempel är Vällingby utanför Stockholm.<sup>23</sup>



Figur Vällingby Centrum öppnade 1954. (foto *Sveriges Radio*)

## 1960 - 1980

Miljonprogrammet innebar att en miljon bostäder skulle byggas på tio år under perioden 1964-1975. Satsningen hade förutom bostadsbristen olika ekonomiska argument.<sup>24</sup> För de nya bostäderna gällde sol, ljus, luft och grönska, de nya områdena med flerbostadshus förlades ofta utanför staden, med välplanerade anslutningar.<sup>25</sup>

18 Kummel, L (2006).

19 Kummel, L (2006).

20 Sannel, B och Svalhammar S (1997).

21 Kummel, L (2006).

22 Kummel, L (2006).

23 Sannel, B och Svalhammar S (1997).

24 Nationalencyklopedin (2011). *Miljonprogrammet*.

25 Kummel (2006).





**Figur Rivningar i Stockholms innerstad.** (ill: *Den glesa staden, Naturskyddsföreningen*)

Angered utanför Göteborg planerades för att stötta industriernas utveckling i Göteborgsområdet. Planerna förutsåg en stark expansion av industrierna och beslutade om byggnation av bostäder för de nya arbetstagarna, utan någon större hänsyn till geografisk närhet mellan arbete och bostad. De nya områdena blev rena bostadsområden, utan service och arbetsplatser.<sup>26</sup> På 1970-talet började kritik resas mot den pågående rivningen i större svenska städer. Bilism och segregation började ses som problem i städerna. Kritiken mot rivningar och miljonprogrammet resulterade trots energikris i en våg av industrialiserat byggande av enbostadshus. Städernas utkanter växte med en glesare struktur.<sup>27</sup>

På 1960-talet kom SCAFT ut som en handbok för trafikplanerare. Trafik, boende, arbete och rekreation skulle separeras. Gång- och cykeltrafik hänvisas till bilfria områden.<sup>28</sup> Resandet med lokaltåg kring Stockholm hade på 1960-talet minskat avsevärt och förlorat resenärer till biltrafiken.<sup>29</sup> Kollektivtrafiken i Göteborg drogs med stora budgetunderskott och fick finansieras med hjälp av statliga bidrag.<sup>30</sup> Konkurrenterna från väg- och flygtrafik orsakade att många järnvägssträckor lades ner.<sup>31</sup>

1973-1974 inträffade oljekrisen, då oljeproducerande länder ströp tillförsel av oljeprodukter till bland annat Sverige, bensinransonering infördes för en tid.<sup>32</sup>

26 Hagson, A och Mossfeldt, L (1994).  
 27 Kummel, L (2006).  
 28 Kummel, L (2006).  
 29 Sannel, B och Svalhammar S (1997).  
 30 Hagson, A och Mossfeldt, L (1994).  
 31 Banverket (2009).  
 32 Nationalencyklopedin (2011). *Fredskris*.

## 1980 - 2000

Under 1980-talet pågick fortfarande omfattande utbyggnad av villaområden i städernas utkanter. Samtidigt startade en opinion mot trafikens miljöpåverkan. Vid denna tid var det relativt sett billigare att åka bil än kollektivt.<sup>33</sup>



**Figur Radhusområde i Hjärup.** (foto S Nyberg)

På 1990-talet hade den nya plan- och bygglag införts och hållbarhetsbegreppet började etableras. Förtätning, prioritering av kollektivtrafik och resecentra låg på stadsplaneringens agenda. Nyurbanism fick fäste i Europa, ideologin förespråkade koncentrerad bebyggelse, blandade funktioner, blandad trafik och prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik. Samtidigt kom externhandeln utanför de svenska städerna som fenomen, en snabbt växande företeelse.<sup>34</sup> I 1990-talets och senare ideologier om större miljöhänsyn och regionförstoring – snabbare resor över längre avstånd som en motor för tillväxt – har järnvägen fått en framträdande roll.<sup>35</sup>

Introduktionen av X2000 på de svenska järnvägarna i slutet av 1980-talet bidrog till ett förnyat intresse för järnvägens utbyggnad, då denna kunde börja konkurrera med flygtrafiken på vissa inrikes sträckor.<sup>36</sup>

Tidigare godshantering vid järnvägsstationerna, omlastningscentraler och godsterminaler har avreglerats och industrialiserats. Färre människor jobbar vid järnvägen nu än historiskt. Också servicen på stationen är ersatt med automater.<sup>37</sup>

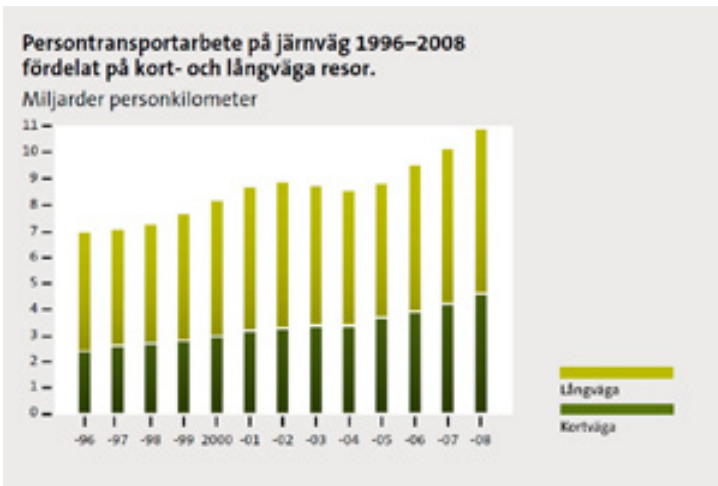
33 Kummel, L (2006).  
 34 Kummel, L (2006).  
 35 Sannel, B och Svalhammar S (1997).  
 36 Banverket (2009).  
 37 Hagson, A (2011-01-28). Samtal.



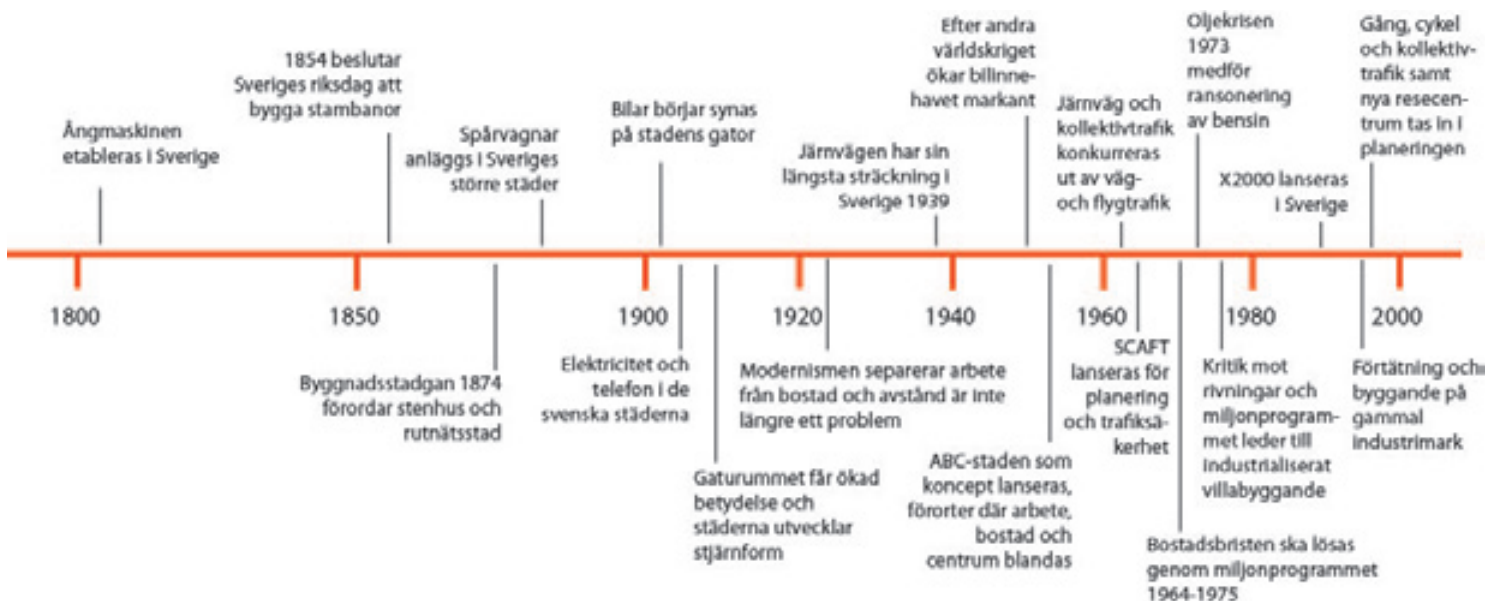
Figur X2000 ökade intresset för tågresande på 1990-talet. (ill Järnvägen i Samhällsplaneringen, Banverket)

## Sammanfattning historiskt samhällsbyggande

Städernas struktur förändrades påtagligt med ångmaskinen i början av 1800-talet. Nu kunde bullrande och störande fabriker flyttas till städernas utkanter och förutsättningar gavs för att snygga upp städerna. Järnvägens stambanor anlades under senare delen av 1800-talet, detta gav helt nya möjligheter för transport. Den tekniska utvecklingen gick kraftigt framåt under början av 1900-talet. Spårvagnar förflyttade stora folklor inom staden. Idealerna avlöste sedan varandra, från att i början av 1900-talet förespråka sol, ljus och luft, och modernismens futuristiska idéer om hur bilen skulle revolutionera planeringen, till ABC-stad, trädgårdsstad och senare miljonprogrammet som skulle lösa bostadsbristen. Under 1900-talets andra hälft präglades stadsutvecklingen starkt av det kraftigt ökade bilinnehavet, och kring år 2000 blev stadsutglesning som fenomen mer uppmärksammat. Järnvägen som sedan 1940-talet gått kraftigt ner upplevde vid lanseringen av X2000 en stark uppgång och Sveriges stadigt ökade resande har bidragit till att trenden fortsatt stadigt uppåt.



Figur Ökning av persontransportarbete på järnväg 1996-2008. Långväga resor är resor längre än 10 mil. (ill: Järnvägen i Samhällsplaneringen, Banverket)







Figur Gles attraktiva bostadsområden i Kungsbacka Kommun.  
*(foto Google maps)*

## Ramverk

## 3. Ramverk

Studien utförs inom ett teoretiskt ramverk. Ramverket består av begreppet hållbar utveckling, av Trafikverkets myndighetsuppdrag och av samhällsplaneringens tillämpning. Hållbar utveckling tar hänsyn till både ekonomisk, social och ekologisk aspekt för den långsiktiga planeringen. Trafikverkets roll innebär att planera trafikslagsövergripande och att mer aktivt ta del i den tidiga planeringen. I den långsiktiga planeringen har samhällsplaneringen ett stort ansvar för en hållbar transportinfrastruktur.

### 3.1 Hållbar utveckling i samhällsplaneringen

Vid Stockholmskonferensen 1972 etablerade FN sitt miljöprogram United Nations Environment Programme, (UNEP). Syftet med UNEP var att inspirera, informera och underlätta ländernas arbete för bättre livskvalitet utan att skada miljön. I augusti 1987 presenterade Bruntlandkommissionen sin slutrapport *Vår Gemensamma Framtid*. Kommissionen hade då fått uppdraget från FN att föreslå långsiktiga miljöstrategier och sätt att arbeta som gynnade både människor och miljö i ett långtidsperspektiv. Strategierna skulle också förbättra samarbetet mellan länder i olika sociala och ekonomiska situationer. *Hållbar Utveckling* definieras som

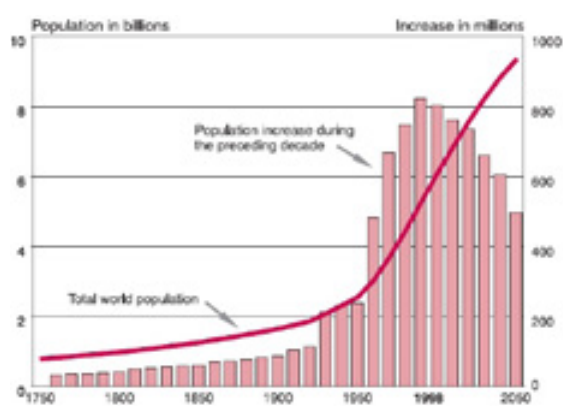
*”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov”*

Vidare betonar rapporten att hållbar utveckling är en framtidsbild som stödjer social, ekonomisk och ekologisk aspekt. Denna formulering av begreppet är väl etablerad. Arbetet med hållbar utveckling följs kontinuerligt upp med konferenser inom FN, strategier och målformuleringar i EU, nationella strategier, mål och propositioner i Sveriges regering och regionala strategier och utvecklingsprogram på regional och lokal nivå.<sup>38</sup>

38 Elias, K (2009). *Hållbarhetsmodeller – vad är hållbar utveckling?* Göteborgsregionens Kommunalförbund. Göteborg, s 7.

Sambandet hållbar utveckling i samhällsplaneringen kan beskrivas genom att den ekologiska aspekten utgör ramen, den ekonomiska aspekten medlet och den sociala aspekten målet.<sup>39</sup>

Världens befolkningsökning har sedan början av 1900-talet accelererat från att öka med ungefär 100 miljoner på tio år till 800 miljoner på tio år kring år 2000<sup>40</sup>. 1950 bodde 2,6 miljarder människor på jorden, idag bor här 6,9 miljarder människor. Forskning säger att ökningen kommer mattas av och med tiden minska. Prognosen för 2050 är dock 9,5 miljarder människor<sup>41</sup>, det är först här forskarna väntar sig börja se avmattningen i befolkningstillväxten.<sup>42</sup>



**Figur Befolkningsutveckling 1750-2050. Till vänster befolkning, miljarder människor, Till höger befolkningsökning, miljoner per decennium.** (ill: *World Population at a glance: 1998 and beyond*, US Census Bureau)

I takt med befolkningstillväxten har också konsumtionen av energi och resurser samt utsläpp av emissioner ökat brant. Jämförelser mellan statistik över människans påverkan på miljö genom utsläpp och exploatering visar likartade trender.

39 Trafikkontoret Göteborgs Stad et al (2005). *HUR 2050. Framtidens utmaning – tillsammans utveckla en hållbar region*.

40 US Census Bureau (1999). *World population at a glance: 1998 and Beyond*. IB/98-4. Department of commerce, Economics and Statistics Administration.

41 Geo Hive (2011-07-14) *Population 2050 (est)*. <http://www.geohive.com/> [2011-07-14]

42 Lundström, H (2010). *Världens befolkning ökar – men hur länge?* Valfärd nr 3 2010. SCB. [http://www.scb.se/statistik/publikationer/LE0001\\_2010K03\\_TI\\_09\\_A05TI1003.pdf](http://www.scb.se/statistik/publikationer/LE0001_2010K03_TI_09_A05TI1003.pdf). [2011-07-14].



## Ekonomisk aspekt

Efterfrågan på varor och tjänster ger förutsättningar för ekonomin att växa. Om arbetskraften har benägenhet att söka sig från områden med låg produktivitet till områden med högre produktivitet ger det sannolikt tillväxtskapande effekter ur ett makroekonomiskt perspektiv.<sup>43</sup> Regionförstoring är ämnat att genom mobilitet öka tillgängligheten mellan arbetstillfällen och arbetstagare. Vinsten är en förbättrad kompetensförsörjning och förkortad restid. Ökad rörlighet bland människor ger bättre förutsättning för ekonomin att växa.<sup>44</sup>

## Social aspekt

Den sociala aspekten tar hänsyn till människans hälsa och sociala sammanhang såsom familjesituation och förankring i platsen genom naturvärden och kulturell identitet. Folkhälsosituationen ser olika ut i världen beroende på utvecklingsgrad. I fattiga länder är ohälsan störst, genom svält, skador och infektioner. I områden som industrialiserats är miljöförstoring och överkonsumtion mer problematiskt. I informationssamhället har uppkommit problem med stressjukdomar och brist på fysisk aktivitet uppkommit, tid har blivit en bristvara och fritid betraktas som slöseri.<sup>45</sup>

När det gäller transporter ställs höga krav på tillgänglighet och snabba anslutningar. Ett väl fungerande kollektivtrafiksystem stöder den sociala aspekten för framtidens samhälle, då resorna blir möjliga för den som saknar bil, fler kan nå sin destination med mindre hänsyn till inkomst och kön.<sup>46</sup> Å andra sidan kan ett ökat resande påverka vissa sociala aspekter negativt genom att längre restider ger mindre tid för familjeliv. Studier visar att män är mer benägna att pendla långt än kvinnor är, och högutbildade mer än lågutbildade. Det kan vara svårt att sköta hushållet och små barn för den som pendlar långt. Bland samboende män och kvinnor med barn är det oftare kvinnan som jobbar nära hemmet och oftare på deltid.<sup>47</sup>

43 VINNOVA (2010). *Rörlighet, Pendling och regionförstoring för bättre kompetensförsörjning, sysselsättning och hållbar tillväxt*. Rapport VR2010:08. Verket för innovationssystem.

44 Trafikverket (2011a). *Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*. publikation 2010:123. Trafikverket. Borlänge.

45 Trafikkontoret Göteborgs Stad et al (2005).

46 Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010).

47 VINNOVA (2010).

Trängseln i trafiken kunde teoretiskt minska genom att fler jobbade hemifrån en dag i veckan. I verkligheten kanske inte detta är möjligt för alla yrkesgrupper.<sup>48</sup>

## Ekologisk aspekt

Ur ekologiskt perspektiv ligger en av samhällets stora utmaningar inom transportsektorn. 41% av Sveriges utsläpp av växthusgaser kommer från transportsektorn.<sup>49</sup> Halterna av kvävedioxid och avgaspartiklar har minskat genom bättre avgasrening på bilarna, men halterna av partiklar i utomhusluften totalt är relativt oförändrat då största delen av partiklarna kommer av och väg- och däckslitage.<sup>50</sup> Kalkylen för energiförbrukningen för infrastruktur bör också inbegripa byggande samt drift och underhåll av den. Uppskattad andel energiförbrukning för byggande, drift och underhåll för vägsektorn är 10-20%<sup>51</sup>. Vidare tenderar kapacitetsutbyggnad i infrastruktur att generera mer trafik.<sup>52</sup> För den svenska energipolitiken har formulerats tre mål<sup>53</sup>

1. Främja energisparande och energieffektivitet
2. Minska miljökonsekvenserna vid produktion
3. Öka andelen förnybar energi

På motsvarande sätt kan energiåtgången för resandet kan minskas genom

1. Minskat behov av att resa, samordning av funktioner, effektivare bytespunkter
2. Samåkning och byte till kollektiva transportmedel
3. Effektivare fordonsmotorer och nya bränslen

48 VINNOVA (2010).

49 Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010).

50 Trafikverket (2010a). *Fickfakta 2010. Trafikverket, Järnvägar, vägar, trafik och transporter*. Publikation 2010:054. Trafikverket. Borlänge.

51 Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010). s 35.

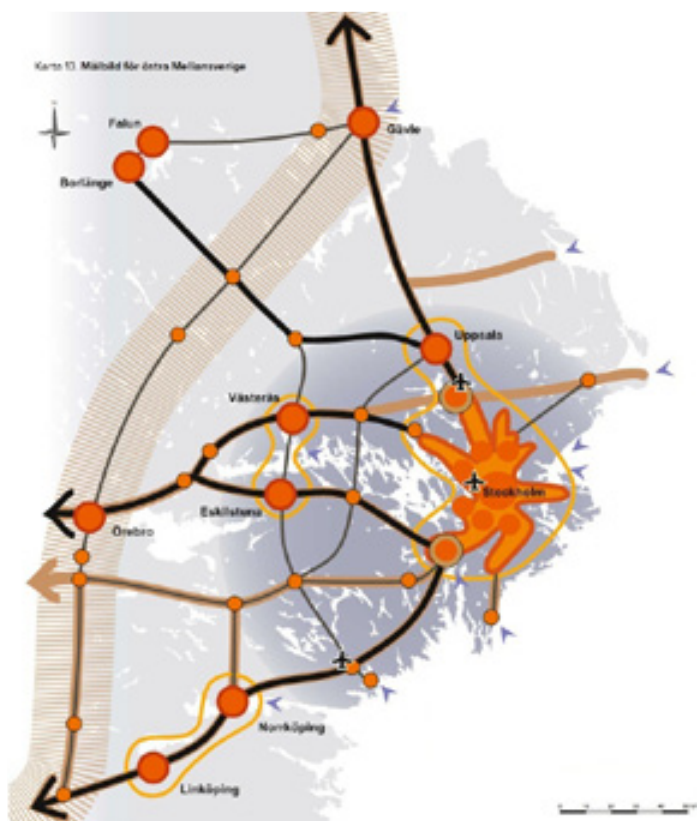
52 Trivector Traffic (2010-04-08) *Varför Mobility Management?* <http://www.mobilitymanagement.se/teori/?tabIndex=1>. [2011-07-12]

53 Naturvårdsverket (2003). *Effektivare användning av energi och transporter. Lägesredovisning och åtgärdsanalyser*. Rapport 5315 april 2003. Naturvårdsverket. Stockholm. s 2.

## Regionförstoring

När tätorten är liten kan det vara svårt att hitta ett jobb som passar inom orten. Detta kan leda till utflyttning. För att avhjälpa problemen med sysselsättning kan flera orter samverka och bilda kluster eller bandstäder. Regionförstoring har stöd på flera politiska nivåer, också i storstadsområden. Genom förbättringar i transportsystemet kan tidsavstånden krympas och företagen kan rekrytera inom ett större geografiskt område. En starkt arbetspendling kan för en del ge möjlighet att bo kvar på en ort de annars behövt flytta ifrån på grund av arbetslöshet.<sup>54</sup>

Syftet med regionförstoring är att stärka stabiliteten på arbetsmarknaden och underlätta matchning mellan arbetsgivare och arbetstagare. Arbetsmarknaden blir mer differentierad och specialiseringen av näringsliv och arbetskraft ökar. Benägenheten till arbetspendling styrs av restid, inte av avstånd.<sup>55</sup>



Figur Målbild för Stockholm och mälardalsregionen 2050. (ill: RUFSS 2010, regionplanekontoret SLL)

54 VGR (2009).

55 VGR (2009).

I målbilden om regionförstoringen är spårbunden trafik särskilt intressant. För att transportera många människor in till en kärna krävs ett färdmedel med hög kapacitet, som inte försvårar trängselsituationen. Trängsel är ett växande problem i storstäderna, samtidigt som låg energiförbrukning och miljöpåverkan är ett krav på framtidens transporter. Denna kravspecifikation stämmer väl in på spårbunden trafik.<sup>56</sup>

Regionförstoring definieras med hjälp av lokala arbetsmarknader. Kommuner som kan försörja sin boendebefolkning med jobb klassas som självständiga. Har kommunen en utpendling på mer än 20 % eller utpendling till en enskild ort på mer än 7,5 % av den arbetande befolkningen boende på orten, är den inte självständig. Kommunen kopplas då till den kommun som det största pendlingsutbytet sker till. Dessa två kommuner har en gemensam lokal arbetsmarknad. Kopplingen kan ske i flera led fram till en oberoende kommun. Regionförstoring mäts i förändringen av antalet lokala arbetsmarknader i Sverige.

När antalet lokala arbetsmarknader minskar blir varje lokal arbetsmarknad större, då har det skett en regionförstoring.

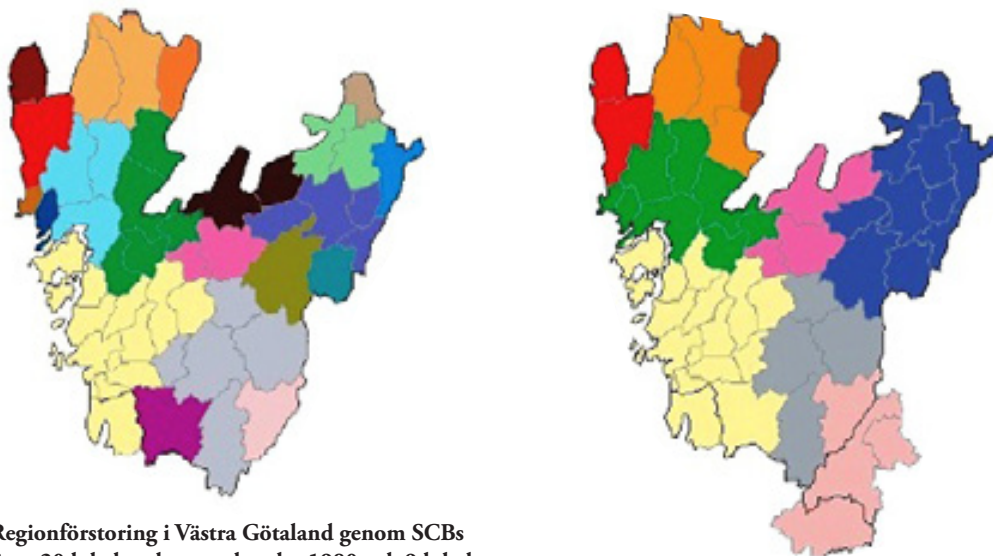
Från 1970 till 2006 minskade antalet lokala arbetsmarknader från 187 till 79 stycken. År 2030 väntas antalet vara 54 stycken.<sup>57</sup>

En jämförelse mellan Västra Götaland och Skåne visar att regionförstoringen varit kraftigare i Skåne än i Västra Götaland. Detta kan härledas till flera faktorer. Västra Götalands topografi ser annorlunda ut med sitt sprickdalslandskap, större höjdskillnader och fler sjöar och vattendrag. Ny infrastruktur, med broar och tunnlar blir dyr. Kommunernas yta är mindre i Skåne, därmed blir avstånden mellan kommuner kortare. För att uppnå ett gott resandeunderlag för tågtrafik ska det helst bo minst 5000 personer på orten. Inom Västra Götaland råder viss obalans, i Göteborgsregionen är tätheten ungefär som i Skåne, medan den är lägre i Fyrbodals, Sjuhärads och Skaraborgsregioner.<sup>58</sup>

56 VGR (2009).

57 SCB (2010). *Lokala Arbetsmarknader, egenskaper, utveckling och funktion*. Statistiska Centralbyrån.

58 VGR (2009).



Figur Regionförstoring i Västra Götaland genom SCBs definition. 20 lokala arbetsmarknader 1980 och 9 lokala arbetsmarknader 2005. Antalet lokala arbetsmarknader har halverats på 25 år. (ill: Spår 2050, Banverket)

## Stadsutglesning

Transporter är avgörande för människors val av boplatser. När Sverige industrialiserades flyttade många människor till städerna för att få jobb. Efter andra världskriget blev bilen en del av det svenska folkhemmet. Bilen gav människor möjlighet att bosätta sig i stadens utkant, och komma undan den stökiga stadskärnan, med gröna kvaliteter och ett eget boende. Samtidigt fanns stadens service och arbetsmöjligheter på bekvämt avstånd. Ju bättre anslutningar, större vägar och högre hastigheter, desto längre avstånd accepteras. Det är restiden från dörr till dörr som är avgörande, där bilen har en klar konkurrensfördel genom sin flexibilitet.<sup>59</sup>

Villastäder och radhusområden kännetecknas av en låg täthet. Här är behovet av trafik inom området i allmänhet lågt, samtidigt som gatunäten genom områdena får en stor belastning av biltrafik till andra målpunkter. Det kan vara svårt att etablera kollektivtrafik och att anlägga gena och attraktiva gång- och cykelstråk i sådana områden. Under 1990-talet etablerades också externa köpcentrum i snabb takt. Lägre tomtpriser lockar företag att etablera sig i externa lägen. Centrumen tar mycket yta i anspråk med stora parkeringsytor och envåningsbyggnader och anslutningar med kollektivtrafik och cykelvägar är ofta svåra att åstadkomma.<sup>60</sup>

59 Kummel, L (2006).

60 SKL et al (2007). *Trafik för en Attraktiv Stad. Underlag*. Utgåva 2. Sveriges kommuner och Landsting, Vägverket, Banver-

Stadsutglesning är en svensk översättning av begreppet Urban Sprawl. En ansats till definition av begreppet lyder<sup>61</sup>

*”Sprawl är ett markanvändningsmönster i ett urbant område som uppvisar låg förekomst, i någon kombination, av åtta dimensioner: täthet, kontinuitet, koncentration, klusterbildning, centralitet, kärnbildning, funktionsblandning och närhet”*

I debatten om utglesning och förtätning listas argument om närhet till natur och grönska, att detta är hälsofrämjande för människor samtidigt som det byggda inte tar alltför stor yta i anspråk från naturen.

Studier har visat att människor bosatta på landsbygden inte reser mer än dem som bor i städer. En modell som jämförde transportarbetet för tre olika framtidsbilder i Mälardalsregionen visade att en mångkärningstruktur var mer fördelaktig än både en spridd tillväxt och en tillväxt koncentrerad kring Stockholm.<sup>62</sup>

ket, Boverket.

61 Kummel, L (2006). s 19.

62 Boverket och Naturvårdsverket (2000). *Miljöinriktad fysisk planering*. Boverket och Naturvårdsverket. Karlskrona och Stockholm. s 27.

## Klimat

Hållbara transporter är ett politiskt mål. Regeringen skriver att <sup>63</sup>

*”Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad Klimatpåverkan nås, genom stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilbränsleberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen”*

2-gradersmålet är en överenskommelse mellan EUs länder och innebär att jordens medeltemperatur ska ha stigit med max två grader år 2100 jämfört med förindustriell tid, till följd av människans utsläpp av växthusgaser. Två grader har satts som en politisk gräns, för vilken forskare har bedömt att risker för svåra följder av ett varmare klimat är begränsad.<sup>64</sup> För att nå 2-gradersmålet ställer EU genom Köpenhamnöverenskommelsen krav på sina medlemsländer om minskning av utsläpp av växthusgaser med 40 % till år 2020, 80 % till 2030 och 95 % till 2050 <sup>65</sup>.

I Sverige står transportsektorn för inrikes och utrikes resor för 41% <sup>66</sup> av landets årliga utsläpp av växthusgaser. Även om alternativa drivmedel utvecklas och fordonen blir mer bränslesnåla ökar vägtrafikens utsläpp av koldioxid på grund av ökad trafikmängd - från 1990-2009 ökade koldioxidutsläppen med 10%, hade antalet fordon på vägarna varit konstant skulle koldioxidutsläppen minskat med 13% <sup>67</sup>.

Trängseln i vägtrafiken i Sveriges större städer blir alltmer påtaglig, samtidigt som järnvägarna in till de större städerna bedöms fulla i rusningstid och underhållet på delar av järnvägsnätet är eftersatt.<sup>68</sup> Kollektivtrafik är ett robust transportsystem som stödjer tillväxt samtidigt som det tar hänsyn jämställdhet och miljöfrågor. Särskilt betydelsefull är järnvägen som kollektivtrafikmedel då den har hög effektivitet ur kapacitetssynpunkt och jämförelsevis låg energiförbrukning för personresor.

63 Regeringen (2009) *Mål för framtidens resor och transporter*. Prop 2008/09:93. Stockholm. s 52

64 Nord, A (2009-10-26) *Vad innebär egentligen 2-gradersmålet?* <http://stallom.se/2009/10/26/vad-innebar-egentligen-2-gradersmalet/>. [2011-07-11]

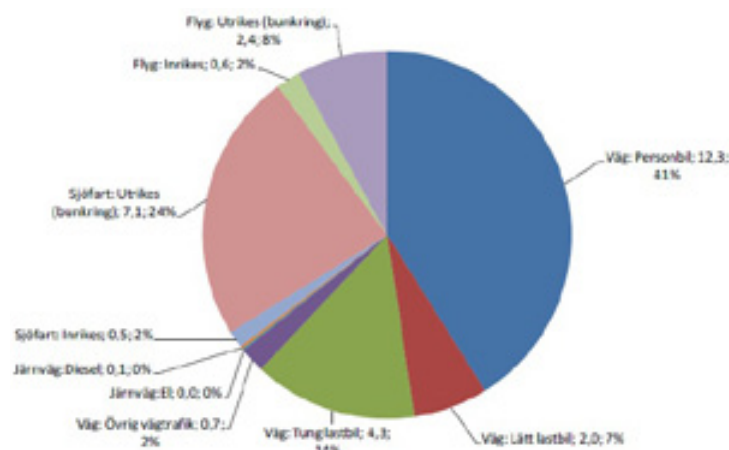
65 Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010). s 12

66 Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010). s 13

67 Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010). s 13

68 Trafikverket (2011a).

Ett väl utbyggt system av järnvägsförbindelser är dock inte tillräckligt för att uppnå den höga andel kollektivtrafikresande som önskas. Trafiksystemet behöver också understödjas av en långsiktig och medveten planering av bebyggelsen för att målet om ökat kollektivtrafik användande.<sup>69</sup>



**Figur Transportsektorns utsläpp av koldioxid (miljoner ton samt procentandel) från trafik 2008. Bunkring avser bränsle för utrikes sjö- respektive luftfart som tankas i svenska hamnar respektive flygplatser. (ill: Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan, Trafikverket)**

## Peak oil

Teorin om Peak Oil hävdar att den maximala effektiviteten i petroleumutvinningen redan passerats, de förtjänstgivande oljeresurserna kommer ta slut inom en snar framtid. Grundat på Peak Oil har många intresseföreningar bildats både i Sverige och internationellt för att upplysa om och verka för den så kallade omställningen. Omställning innebär att energianvändningen reduceras och att oljeberoendet bryts genom att de ersätts av andra energikällor.<sup>70</sup> I det industrialiserade samhällets produktion och rörelse är oljan grundläggande och transportsektorn har en stor utmaning framför sig. Ett utvecklat nyttjande av befintligt transportsystem, däribland förbättrad kollektivtrafik, kan medverka till att avveckla oljeberoendet.<sup>71</sup>

69 Banverket (2006). *Idéstudie Spår 2050. Framtida tågsystem och bebyggelsestruktur i en långsiktig hållbar region kring Göteborg*. Rapportnummer BRVT 2006:05. Banverket västra banregionen. Göteborg.

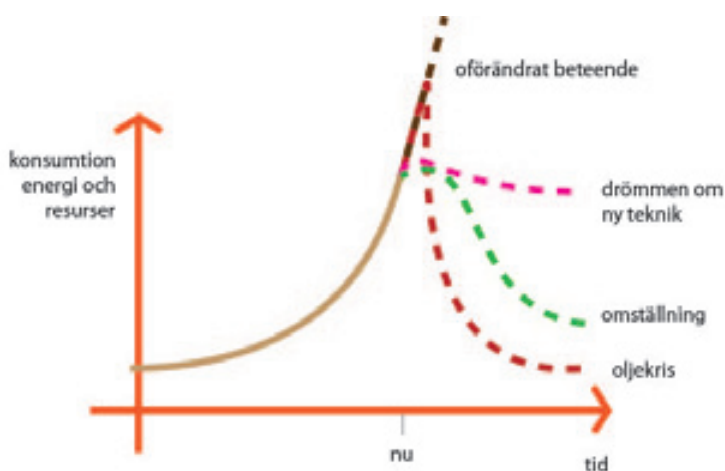
70 Lundin, Y och Dahl, J (2010). *Transition Town Alingsås*. Föreläsning. Sustainable development and the design professions. Chalmers Tekniska Högskola Arkitektur. Göteborg. [2010-09-13]

71 Ställ om (2009-12-21) *Referenspunkter för Ställ om*. <http://stallom.se/referenspunkter-for-stall-om/>. [2011-07-13]



För att lösa energiproblematiken är det nödvändigt att gå över till transporter som är mer energieffektiva och att minska behovet av transporter.<sup>72</sup> Enligt FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna har alla människor rätt till egendom, social trygghet för sig och sin familj, rätt till arbete och rätt att delta i sociala och kulturella sammanhang.<sup>73</sup>

Mot bakgrund av den stegrande befolkningen och var och ens strävan efter välfärd samtidigt som oljepriset går upp, finns behov av en global omställning av konsumtion och livsstil. Från idag (2011) som utgångspunkt presenteras fyra scenarier för konsumtion av energi och resurser.



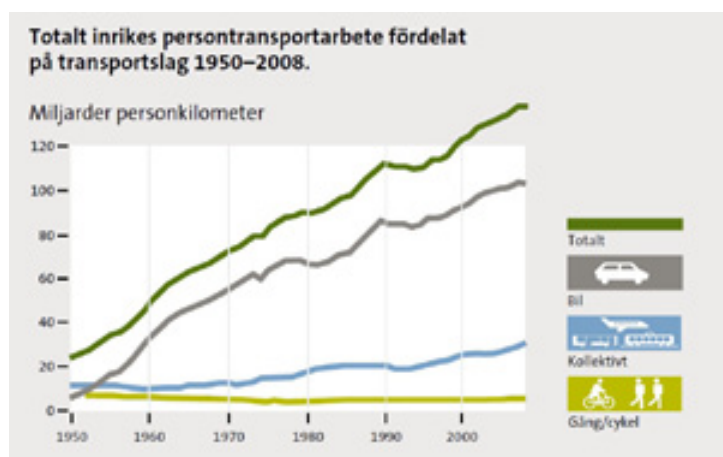
**Figur Bortom oljeberoendet. The transition response, omställningen är den enda möjliga vägen att gå.** (källa: *Transition Town Alingsås, Lundin, Y och Dahl, J*)

Det första scenariot är ett oförändrat beteende, med ökande konsumtion av energi och resurser. Det andra är ett oförändrat beteende där en plötslig kris i oljeutvinningen orsakar en kraftig depression där samhället lamslås. Det tredje är hoppet att ny teknik ska lösa energiekvationen med avseende på den ökande folkmängden. Det fjärde är omställningen till *resiliens*. Resiliens avser här ett samhälle som klarar framtidens förändringar. En förutsättning här är att förstå de socio-ekologiska systemen för att klara oväntade förändringar.<sup>74</sup>

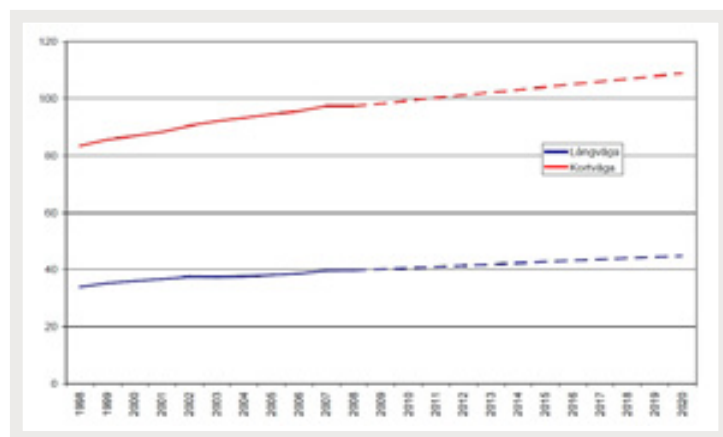
72 Kummel, L (2006).

73 Utrikesdepartementet et al (2009-09-30). *FN:s allmänna förklaring*. Regeringskansliet. [http://www.humanrights.gov.se/extra/pod/?id=71&module\\_instance=6&action=pod\\_show](http://www.humanrights.gov.se/extra/pod/?id=71&module_instance=6&action=pod_show). [2011-07-14]

74 Simonsen, S H (2008-01-21). *Vad är resiliens?* Stockholms Universitet. <http://www.stockholmresilience.org/hem/forskning/vadarresiliens.4.aceea46911a3127427980009512.html>. [2011-07-14]



**Figur Ökning av persontransportarbete 1950-2008. Biltrafiken har ökat mest.** (ill: *Järnvägen i Samhällsplaneringen, Banverket*)



**Figur Miljarder personkilometer. Prognos kort- och långväga personresande 2006-2020. Gränsen går vid tio mil. Det kortväga transportarbetet är dubbelt så stort.** (ill: *Nationell Plan, Trafikverket*)

## 3.2 Samhällsplanering i praktiken

Planeringen behöver samordnas mellan trafikplanerare och samhällsbyggare. På kort sikt är kollektivtrafiken operatörernas ansvar, på medellång sikt trafikplanerarnas men på lång sikt måste samhället närma sig kollektivtrafikstråken och detta är samhällsplanerarnas uppgift.<sup>75</sup> I bilaga 1 finns också en sammanställning av planeringsinriktningar för infrastruktur i olika politiska instanser.

### Byggnade av väg och jvg

Processen från idé till färdig järnväg är tidskrävande och sträcker sig över flera år. När problemet i trafiksystemet är formulerat börjar den formella processen med en *förstudie*. I förstudien väger Trafikverket olika alternativ mot varandra i dialog med andra samhällsplanerare. Om fler än ett alternativ kvarstår eller fallet ska tillåtlighetsprövas följer härpå *järnvägsutredning*, om inte går fallet direkt vidare till *järnvägsplan*. Tillåtlighetsprövning gör hos regeringen och gäller stora ombyggnader eller ny järnvägssträcka längre än 5 km. I järnvägsutredningen tar Trafikverket fram mer underlag för val av alternativ, tillsammans med en *Miljökonsekvensbeskrivning*, MKB. Nästa steg är Järnvägsplanen, där Trafikverket i samråd med sakägare, kommuner, och myndigheter bestämmer utformning och sträckningen mer ingående och Länsstyrelsen ska godkänna MKB. När planen är fastställd följer en överklagandetid, därefter vinner planen laga kraft. Till sist tar Trafikverket fram *bygghandling* enligt järnvägsplanen. Nu kan *byggskedet* påbörjas.<sup>76</sup>



**Figur Processen Byggnade av järnväg.** (ill: Så blir väg och järnväg till, Trafikverket)

75 Säfstestad, K (2007).

76 Trafikverket (2010-07-02). *Så blir väg och järnväg till*. Trafikverket. [www.trafikverket.se/privat/vagar-och-jarnvagar/sa-blir-vag-och-jarnvag-till/](http://www.trafikverket.se/privat/vagar-och-jarnvagar/sa-blir-vag-och-jarnvag-till/). [2011-06-03]

### Kommunens planer

Den fysiska samhällsplaneringen regleras i plan- och bygglagen och kommunerna ansvarar för planeringen.<sup>77</sup> Nationalencyklopedin beskriver planmonopol:<sup>78</sup>

*”Planmonopol, det ökade ansvar för planeringen av markanvändningen som kommunerna gavs i 1947 års byggnadslagstiftning. De fick bestämma var, när och hur byggandet skulle ske. Med plan- och bygglagen 1987 stärktes kommunernas ställning ytterligare.”*

Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen ha en översiktsplan (ÖP). ÖP omfattar hela kommunens yta och syftet är att ge en övergripande bild av hur mark- och vattenområden ska användas. ÖP utgör underlag när detaljplaner tas fram. ÖP kan behöva ses över kontinuerligt för att fylla sin funktion som ett aktuellt beslutsunderlag. Då kan fördjupningar och tillägg göras som kompletteringar för ÖP. Arbetet med en översiktsplan kan indelas i olika planeringsskeden – aktualitetsprövning, samråd, utställning och antagande.<sup>79</sup>



**Figur Översiktsplaneprocessen.** (ill: Översiktsplanering en kommunal angelägenhet, Boverket)

77 Faming, P. (2010-08-31). *Översiktsplanering en kommunal angelägenhet*. Boverket. <http://www.boverket.se/Planeral/Kommunal-planering/Oversiktsplanering/>. [2011-07-15]

78 Nationalencyklopedin (2011) *Planmonopol*. Nationalencyklopedin. <http://www.ne.se/planmonopol> [2011-07-15]

79 Faming, P. (2010-08-31)

Från och med 2 maj 2011 gäller ny plan- och bygglag, PBL. Den ersätter tidigare PBL från 1987. Med den nya lagen blir kommunerna skyldiga att för varje mandatperiod pröva och uppdatera innehållet i översiktsplanen. Planprocessen förkortas och det blir enklare att göra ändringar och tillägg i befintlig översiktsplan. Den nya lagen syftar också till att varje kommun ska samordna den översiktliga planeringen med regionala och nationella mål om hållbar utveckling och tillväxt. Varje kommun ska kommunicera innehållet i översiktsplanen med länsstyrelse, andra kommuner och kommunala organ för tillväxt- och infrastrukturplanering.<sup>80</sup>

Eftersom transportplanering är samhällsplaneringens ansvar och samhällsplaneringen ligger under kommunen, kan slutsatsen dras att:

Kommunerna har ett stort ansvar i omställningsprocessen att frigöra sig från oljeberoendet.

Efterfrågan bestämmer vilka områden som kan komma att utvecklas. Är efterfrågan låg, kommer troligen endast mer attraktiva områden ifråga för exploatering. Fortfarande sker mycket exploatering i bilorienterade lägen, till följd av marknadskrafter.<sup>81</sup> Mindre kommuner kan påverkas starkt av utvecklingen av transportsystemet. Vid en jämförelse mellan kommunernas planer för aktuella utvecklingsområden och den beslutade strukturbilden för Göteborgsregionen stämmer dessa dåligt över ens.<sup>82</sup>

## Regionplan

Det finns behov av att samordna planeringen i en mellaninstans som kommunicerar budskapet mellan nationell och kommunal nivå. Den regionala nivån i planeringen behöver stärkas.<sup>83</sup>

I plan- och bygglagen finns stöd för regionplanering, till exempel genom kommunalförbund.<sup>84</sup> Enligt kommunallagen får kommuner bilda kommunalförbund som är fristående i förhållande till sina medlemskommuner. Då kommunen är en relativt liten enhet, både till areal och till befolkning, bildas ofta kommunalförbund mellan angränsande kommuner för att komma över ens om planeringsfrågor som i praktiken berör större geografiska områden än en kommun.<sup>85</sup>

Kommunalförbunden saknar politisk beslutsmakt och verkar istället genom att ta fram strategier eller planer som varje kommun sedan får anta. Idag bedrivs regionplanering endast i Stockholm och Göteborg. Regionplaneringen utgår från ett regionplaneorgan som utses av regeringen, i Stockholm Stockholms Läns Landsting (sll) och i Göteborg Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). Syftet är att organet ska bevaka regionala frågor som rör miljö, energi, kommunikationer, handel och bostadsförsörjning. Organet ska lämna underlag för beslut i kommunala och statliga frågor.<sup>86</sup>

## Miljö och hälsa

Järnvägen har ur pendlingshänseende stora fördelar då den har hög transportkapacitet, är yteffektiv, möjliggör kortare restid över längre avstånd, har hög säkerhet, har låg energiförbrukning och inga direkta emissionsutsläpp.<sup>87</sup> På banorna in mot Sveriges tre största städer är persontrafiken dominerande, för många är pendeltåget det bästa sättet att ta sig till och från arbetet. Också regional- och snabbtåg mot de stora städerna har en stor andel arbetspendlare.<sup>88</sup> En resa med eldrivet tåg innebär utsläpp av koldioxid som motsvarar mindre än en tiotusendel av samma resa med bil.<sup>89</sup>

80 Lauri, T (2011). *Tio veckor för bygglov*. Arkitekten 4.11.

81 Smidfelt-Rosqvist, L et al (2009). *Trafikplanering i en hållbar, energisnål stadsutveckling. Med exempel från Lund*. Trivector Traffic AB. Serie nr 2009:80.

82 Elias, K (2010) *GR*. Föreläsning. Sustainable development and the design professions. Chalmers Tekniska Högskola Arkitektur. Göteborg. [2010-09-14]

83 Säfvestad, K (2007).

84 Faming, P. (2009-03-06). *Regionplanering*. Boverket. <http://www.boverket.se/Planera/Kommunal-planering/Regionplanering/>. [2011-07-15]

85 Rosén, T och Wikell, S (2007). *Kommunalförbund och gemensamma nämnder*. Rapport 2007-03-22. Sveriges kommuner och Lansting, Stockholm.

86 Faming, P. (2009-03-06).

87 Banverket (2006).

88 Trafikverket (2011a).

89 VGR (2007). *Ökad tillväxt och en bättre miljö. Åtgärder i transportsystemet i Västra Götaland 2010-2019*. Västra Götaland-regionen.

Transportslag	CO <sub>2</sub> gram/ personkm
Buss diesel ny (medelbeläggning 30%)	75
Eldrivet Lokaltåg (medelbeläggning 50%)	0,0071
Personbil bensin MK2005 (medelbeläggning 2 pers)	104
Personbil diesel 2005 (medelbeläggning 2 pers)	84

**Figur Jämförelse koldioxidutsläpp per transportslag.** (ill. Ökad tillväxt och en bättre miljö, VGR)

Järnvägstrafik i tätbebyggd miljö har också negativa effekter att ta hänsyn till. Risken för att en olycka ska inträffa på en specifik plats är mycket liten. I planeringen av järnväg ska dock transport av farligt gods beaktas. Vid sidan av detta påverkar också järnvägstrafiken den byggda miljön genom buller, vibrationer och barriärefekt.<sup>90</sup>

För området kring järnväg gäller vissa begränsningar för verksamhet och funktion. Kopplat till järnväg finns miljö- och säkerhetsrisker. Risken för urspårning är mycket liten. Statistiken visar att säkerheten för resenärer ombord på tåg är mycket hög, den främsta risken ligger vid plankorsning vid järnväg.<sup>91</sup>

Ingen människa har omkommit de senaste hundra åren i Sverige till följd av olyckor med farligt gods. Att resa ombord på tågen är också att betrakta som mycket säkert. Det finns dock ett betydande olyckstal där omkring hundra personer dödas eller skadas varje år då de befinner sig på järnvägsspåret.

Flertalet av dessa är självmord. Ett mindre antal är olyckor i plankorsningar och elolyckor (statistiken kan jämföras med vägtrafiken, år 2009 var antalet dödade 355 och antalet svårt skadade 3 525!)<sup>92</sup>.

90 Banverket (2009). *Järnvägen i Samhällsplaneringen*. Dnr F08-13934/SA20. Banverket. Borlänge.

91 Trafikverket (2010a).

92 Trafikverket (2010a), s 29.

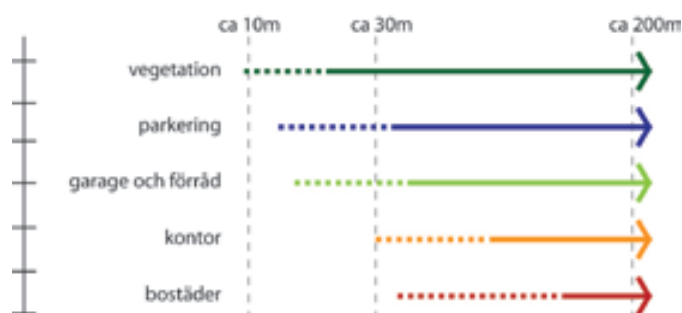


Figur Passerande godståg i Hjärup (Foto S Nyberg)



Området närmast järnvägen 0 - 30 m bör inte bebyggas med verksamheter, endast funktioner där människor uppehåller sig en kortare tid, till exempel parkeringsplats och vegetation (men ej träd och buskar närmre än 20 m på grund av risk för lövhalka och nedrivna kontaktledningar). Byggnation nära järnvägen kan påverka markförhållanden och järnvägens grundläggning. Området 30 -50 m från järnvägen är utsatt för betydande buller- och vibrationsstörningar, här kan det vara lämpligt med förråd och parkeringshus. Området där utanför kan innehålla verksamheter och kontor.

För bostadsändamål bör ett avstånd på minst 150 m från järnväg säkras, minst 300 m om annan skyddande barriär saknas. Rekreationssområden bör vara fria från buller, de är därmed mindre lämpliga intill järnväg. För att nå riktvärden för begränsat buller enligt plan- och bygglagen kan bullervall eller bullerplank uppföras.<sup>93</sup>



Figur Buffertzoner kring järnväg. (källa: Järnvägen i samhällsplaneringen, Banverket)

Det finns tre dimensioner av tillgänglighet i järnvägstransportsystemet: *till*, *i* och *tvärs*. *Till* avser att det ska vara lätt att ta sig till stationen med olika transportmedel, bra gc-vägar, bra bytespunkter för kollektivtrafik och bra parkeringsplatser för cykel och bil. *I* avser både tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning och framkomlighet i tågsystemet. *Tvärs* avser att motverka barriäreffekten av järnvägen. Det är förbjudet att vistas på järnväg, förutom vid plankorsningar. Plankorsningar är olycksdrabbade, plankorsningar bör prioriteras. Det är viktigt att i planeringen se över vilka målpunkter som finns och vilka flöden som kan tänkas förekomma så att gena vägar kan planeras säkra, att ingen frestas att korsa spårområdet.<sup>94</sup>

93 Banverket (2009)

94 Banverket (2009)

## Sammanfattning ramverk

Transporter står för en stor andel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Ny teknik kommer inte kunna lösa hela den kvot med vilken transportsektorns utsläpp måste reduceras. Det finns också starka ekonomiska argument för att minska oljeberoendet. Jordens befolkning ökar stadigt och levnadsstandarden förbättras, med detta kommer också en kraftigt ökad efterfrågan på olja. Oljan är en ändlig resurs. Därför är det nödvändigt att både minska konsumtionen och ersätta oljan med alternativa energikällor.

Ökat resande ses som en grundförutsättning för samhällsekonomins tillväxt - regionförstoring. Om målet med hållbara transporter ska förenas med tillväxt genom regionförstoring finns inte mycket utrymme för ett ökat transportarbete med bil. Bil innebär flexibilitet och frihet. Så länge vanan att köra bil består, är det lättare att ta bilen nästa gång igen. De alternativa transportsätten måste vara minst lika attraktiva och invanda.

Planeringsprocessen för byggande av infrastruktur tar lång tid då den ska gå genom flera beslutsfaser. Trafikverket svarar för byggande av statlig väg och järnväg. Sveriges kommuner har planmonopol, vilket också innebär ett stort ansvar för god långsiktighet. Att samordna planeringen över kommungränser, med fördel i regionplaner, är att föredra. Kommunens behov i sin planering kring väg och järnväg ta hänsyn till buller, luftkvalitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Lokalisering av målpunkter ska göras med hänsyn till infrastrukturen så att inte vägar eller järnvägar orsakar barriäreffekter.



Figur Stationsmiljön vid Lunds C. (foto S Nyberg)



Figur Blandad trafik i Falkenberg. (Foto S Nyberg)

## Fokusområden i planeringen



## 4. Fokusområden i planeringen

Här presenteras fokusområden som kan användas för att med genom planering verka för ett mer hållbart resande. Genom att använda framtidsscenarioer i planeringen kan dialogen vidgas och aktörerna kan hitta en gemensam bild att jobba mot. Om förtätning ska prövas kan verktyget förtätningvärderosen användas för att utvärdera vilket angreppssätt planeringen ska anta - komplettera, exploatera eller förvandla. Kollektivtrafikens upptagningsområde har inom projektet K2020 studerats med hjälp av kompyramiden. Där identifieras olika funktioner i kollektivtrafiksystemet. Genom att lägga insatserna på rätt ställe kan kollektivtrafikresandet öka. TRAST är ett underlag som tagits fram för att vägleda kommuner i sin trafikplanering. Underlaget vägleder inventering av att stadens mönster och karaktärer, vartefter förbättringar i stadsbyggnaden föreslås. Med livsrummodellen identifieras olika typer av trafikrum. Genom ökad trygghet befolkas staden, som blir mer attraktiv och därigenom kan generera ett mer hållbart resande.

### 4.1 Framtidsscenarioer

Planeringsarbetet kan stimuleras genom att olika framtidsbilder testas och jämförs. Här presenteras två ytterligheter till scenarier i syfte att stimulera utvecklingen av förslag.

Scenario I innebär att försörjningsområdena är stora. Livsmedel och varor importeras från den globala marknaden, men transporteras på ett mer energieffektivt sätt. Ändliga råvaror används men i slutna kretslopp. Bebyggelsen koncentreras och infrastruktur för transporter och vatten och avlopp optimeras. Jordbruket har en intensiv produktion och skogsbruket tillämpar en koncentrerad naturhänsyn med stora reservat. Tekniker är storskaliga och specialiserade.<sup>95</sup>

Scenario II innebär att försörjningsområdena är små. Lokalsamhället får en starkare fysisk anknytning till sitt omland där livsmedel och basvaror hämtas från närområdet och transportsträckorna blir kortare. Ändliga råvaror ersätts med förnyelsebara råvaror som kan återföras till naturens kretslopp. Bebyggelsen sprids ut och infrastrukturen avvecklas och ersätts med nya system. Jordbruket har en extensiv produktion och skogsbruket tar stor generell hänsyn. Tekniker är småskaliga och differentierade.<sup>96</sup>

I denna studie har modellen använts för att nå ett strukturtänkande. Planering ska alltid utgå från förutsättningar i regionen, kommunen eller orten genom geografiskt läge, natur, kultur, näringsliv och befolkningsfördelning. I större tätorter finns ofta redan storskaliga lösningar och det är lättare att kombinera dessa med scenario I. I glesare bebyggelse är individuella transporter nödvändiga, för att nå en hållbar utveckling krävs tekniska lösningar och mer it-kommunikation. Däremot kan det vara lättare att öka den geografiska förankringen och förutsättningar för lokal produktion förbättras, i linje med scenario II.

Modellen kan verka ålderstigen och verklighetsfrämmande. Tankarna om ekobyar var utopiska men kan verka förlegade och orealistiska. Planeringstrenden har gått emot förtätning på agendan. En fysisk miljö har vuxit fram under lång tid och tar lång tid att förändra och den verkliga långtidsstrategin blir troligen en kombination av lösningar från de båda ytterligheterna. Nya tillskott blir kanske små i sitt sammanhang på kort sikt. För ett samhälle med låg tillväxt blir det då särskilt viktigt att det finns en tydlig strategi för den långsiktiga planeringen så att förändringar leder mot ett gemensamt mål.<sup>97</sup>

Avsikten är att i denna studie särskilt poängtera styrkan och möjligheterna för ett samhälle i glesbygd, med en gles struktur. Ett samhälle med låg tillväxt kan inte omvandlas genom förtätning inom överskådlig tid. Det som kan lyftas fram är samhällets egen försörjning och oberoende samt invånarnas förankring i platsen.

95 Boverket och Naturvårdsverket (2000).

96 Boverket och Naturvårdsverket (2000). s 20.

97 Boverket och Naturvårdsverket (2000). s 29.

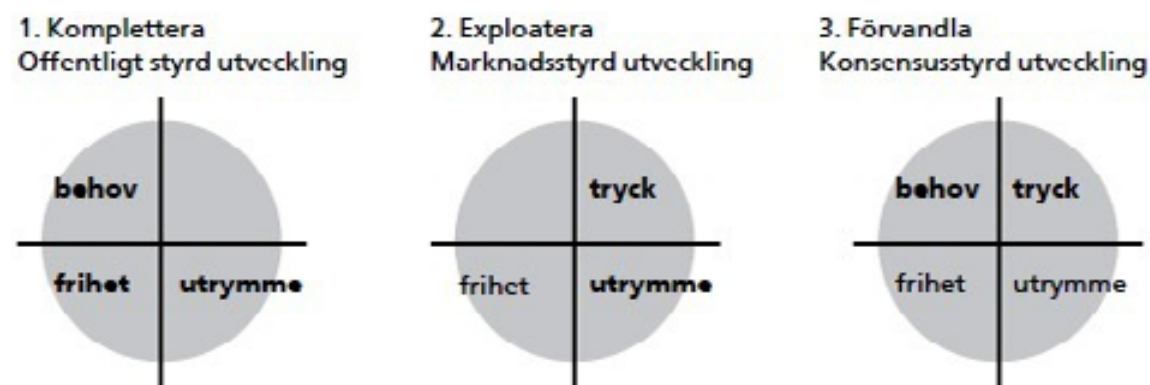
## 4.2 Förtätningsvärderosen – tätare regionala stadskärnor

Varje plats och byggnad har ett läge med en specifik relation till andra platser, därmed också till människor, verksamheter och attraktioner. På så sätt får läget ett värde. Det finns uttalade mål om att stärka kärnstrukturen i storstadsregionerna, där delcentrumen får större självständighet, samtidigt som tillgängligheten till andra stadsdelskärnor är god. Blandstad, trygghet, attraktivitet och tillgång på natur är ledord i stadsplaneringen. För att skapa ett mer robust kommunikationssystem behöver bilberoendet minska, det åstadkoms genom planering med hänsyn till kollektivtrafikens upptagningsområde. En väl fungerande kollektivtrafik är viktig för Regionens utveckling. Attraktiva stadsrum med butiker och sociala mötesplatser kräver god genomströmning av gångtrafikanter, därför är det viktigt att planera för gator och gångvägar i stadsmiljön.<sup>98</sup>

98 SLL (2011). *Tätare regionala stadskärnor. Analyser och scenarier för stadsutveckling i Stockholmsregionen*. Rapport 4:2011. Regionplanekontoret Stockholms Läns Landsting.

Förtättningsvärderosen är en analysmodell för att bedöma möjlighet till förtätning som har tagits fram av Stockholms Läns Landsting, SLL. Analysen bedömer potentialen till förtätning utifrån *behov* – hållbar utveckling, *tryck* – marknadsefterfrågan, *frihet* – juridiska begränsningar och *utrymme* – byggbar area. Genom att värdera stadsdelen i dessa fyra aspekter ges en sammantagen bild för potentialen. Diagrammet ritas upp med tyngdpunkten övervägande i någon av de fyra sektorerna. Detta kan sedan ge en fingervisning om hur strategin bör läggas upp för förtätning. Tre scenarier för förtätning ges som resultat av analysen (saknas frihet eller utrymme är förtätning inte aktuellt). Med *komplettera* menas offentligt styrd utveckling, *exploatera* marknadsstyrd utveckling och *förvandla* konsensusstyrd utveckling där politiska visioner och marknadskrafter samverkar.<sup>99</sup>

99 SLL(2011).



Figur olika angreppssätt vid förtätning (ill: *Tätare regionala stadskärnor*, Stockholms Läns Landsting)

## 4.3 Kollektivtrafikens upptagningsområde

För att nå framgång är det viktigt att hela reskedjan tas i beaktande. Pyramiden med sina sex så kallade kom-begrepp redovisar olika funktioner i framtidens kollektivtrafiksystem. Det första, grundläggande och bredaste behovet är att komma till kollektivtrafiken. Det är viktigt att det finns parkering för bil och cykel och att gångvägarna känns attraktiva och trygga. Nivå två säger att det är också viktigt att kollektivtrafik finns tillgänglig nära start och mål för den resenärsgroup som så kräver. Trafiksystemets huvudnät kompletteras med lokala linjer som matar huvudnätet. Nästa funktion, nivå tre prioriterar en hög turtäthet och snabba byten där det inte är hela världen om resenären missar en tur (dessutom blir systemet som helhet mindre känsligt för förseningar). Kort restid blir nästa funktion, nivå fyra. Detta utgörs av pendeltåg och expressbussar. Kom fort och Kom ofta utgör stommen i kollektivtrafiknätet.<sup>100</sup> Nivå fem är det kollektiva resandet över längre avstånd, inom regionen och till sist, nivå sex avser fjärrtrafiken med destinationer utanför regionen.<sup>101</sup>

Främsta vinsten till kollektivtrafikresor tros kunna fås från genom arbetsresor som flyttas över. Om ärenden samordnas i högre grad kommer vissa resor väljs bort så att det totala antalet resor per person blir färre. Detta åstadkoms genom incitament som gör alternativa transportsätt mer attraktiva samtidigt som bilens attraktivitet medvetet minskas. Det är först när trafikanten ser nyttan med de alternativa färdmedlen, och valet blir socialt accepterat, som resvanor börjar förändras. Programmets främsta mål är att locka människor ut ur bilen. Det är egentligen antalet uteblivna bilresor som är intressant, snarare än antalet vunna kollektivtrafikresor.<sup>102</sup>



Figur Kom-pyramiden beskriver de olika funktionerna i utvecklingen av kollektivtrafik. (ill: Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen, K2020)

Kom-pyramiden är ett verktyg som togs fram inom projektet K2020. K2020 står för kollektivtrafik år 2020 och är en handlingsplan för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsområdet. Projektet leds av GR tillsammans med Göteborgs Stad, Västtrafik, dåvarande Vägverket och Banverket samt VGR. Målet är att öka kollektivtrafikanvändandet från 25% 2009 till 40% år 2025.<sup>103</sup>

100 Göteborgs Stad et al (2009a). *Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen*. K2020.

101 Göteborgs Stad et al (2008). *Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen. Sammanfattning*. K2020. s 1.

102 Göteborgs Stad et al (2009b). *Att skapa en marknad för K2020*. K2020. s 3.

103 Göteborgs Stad et al (2009a)

## 4.4 TRAST - Trafik för en attraktiv stad

Metoden innebär att stadens mönster och karaktärer identifieras, vartefter förbättringar i stadsbyggnaden föreslås. I inventeringen undersöks bland annat aktiviteter, täthet, gatumönster, behov och tillgänglighet. Tillgänglighet definieras

104

Tillgänglighet är den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå utbud och aktiviteter.

Lättheten beror på hur stor uppoffringen är i res tid, kostnader, hinder med mera. Bilen dominerar stora delar av tätortens trafiksystem, både fysiskt och mentalt. En hållbar stad kräver ett bredare synsätt och avvägning mellan fler trafikslag. Ortens samlade kvaliteter behöver lyftas fram, det är trafikslagets sammanlagda bidrag som ger tillgängligheten. Gång är det trafikslag som oftast är tillgängligt för alla samhällsgrupper, det är kostnadseffektivt, ger inga utsläpp, kräver inga parkeringsytor, är hälsosamt och socialt. Cykeltrafik tar mindre plats i anspråk än biltrafik, såsom gator och parkeringsplatser. Till exempel ryms det på en bils parkeringsplats 18 cyklar!<sup>105</sup>

Cykling är hälsofrämjande då det ger vardagsmotion. En uppskattning ger att ungefär 50 % av Sveriges befolkning inte får tillräcklig fysisk aktivitet. Tillgången till bil är dock starkt påverkande för hur stor andel av de korta resorna (under fem kilometer) som faktiskt görs till fots. Några saker som är viktiga för tillgängligheten för gående och cyklister är trygghet, inga barriärer, cykelparkering, drift och underhåll (till exempel snöröjning), gena vägar och kontinuerliga nät Trygghet upplevs olika beroende på vem det är. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning känner i allmänhet större oro för trafiken i sig såsom höga hastigheter, dålig sikt, buller och avgaser. Mer allmänt upplevs otrygghet vid mörker, om det är folktomt eller om det finns störande personer i närheten.<sup>106</sup>

104 SKL et al (2007)

105 SKL et al (2007).

106 SKL et al (2007)

En god gångmiljö behöver inte innebära en bilfri gata, det kan vara ett rum med blandad trafik, men där förutsättningarna utgår från de gående. För att öka tydligheten och uppmärksamma trafikanterna på gaturummets användning och funktion kan olika gatubeläggning användas.<sup>107</sup>



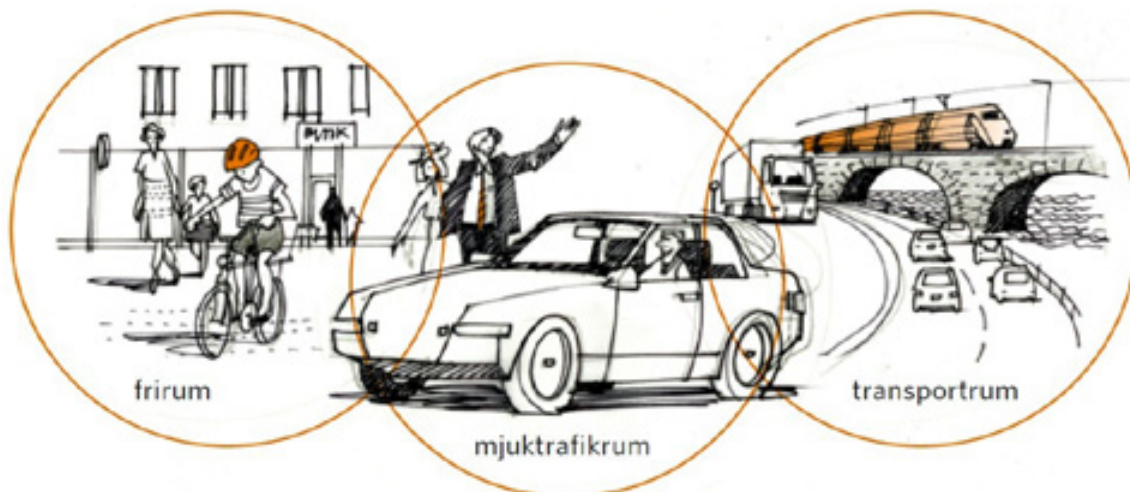
Figur Gågata i Varberg. (Foto S Nyberg)

En målpunkt som används mer eller mindre dagligen är matbutiken. För att människor ska vilja gå till närbutiken ska promenaden ta högst tio minuter, likaså kan många tänka sig att cykla till butiken om det tar högst tio minuter. För benägenheten att åka kollektivt är närheten till hållplats viktig, ett riktvärde är gångavstånd på 400 meter. Dessutom är samordningen av olika målpunkter viktig för att kollektivresande ska kännas attraktivt.<sup>108</sup>

107 SKL et al (2007).

108 SKL et al (2007)





**Figur Livsrumsmodellen.** (ill: *Attraktiva stadsrum för alla - Shared space, Trafikverket*)

Folklivet på en ort kan variera beroende på tid på dygn, veckodag och årstid. Urbanitet är möten med människor, speciellt människor som inte känner varann. Bebyggelsestrukturen ger den rumsliga strukturen. Hög urban kvalitet kräver en struktur som koncentrerar människor. Ett gaturum som är väl integrerat i staden, som har kontakt med många andra gaturum, innehar mer mänsklig rörelse och aktivitet.<sup>109</sup>

Trafikrummet i staden kan klassificeras enligt Livsrumsmodellen med tre kategorier. Frirummet är ett stadsrum avsett för endast gående och cyklister. Mjuktrafikrum är ett stadsrum där trafiken färdas i högst 30 km/h. Transportrum är ett stadsrum enbart för motorfordon. Det finns förstås även variationer och blandningar mellan dessa tre, men det är viktigt att planeraren är tydlig med hur trafikrummet ska användas.<sup>110</sup>

I studien har särskilt fokus lagts på att tillskapa frirummet och mjuktrafikrummet.

109 SKL et al (2007)

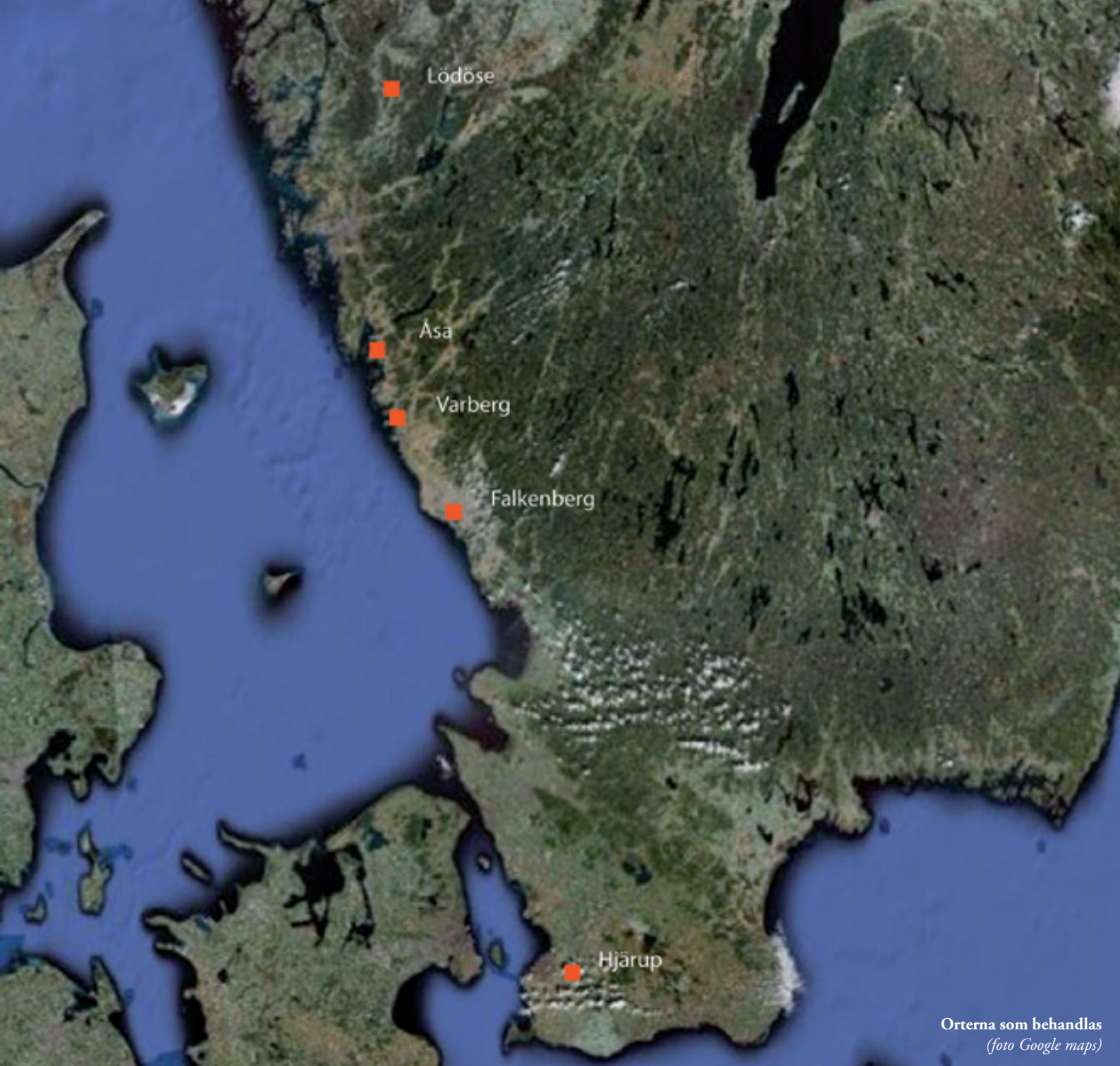
110 Trafikverket (2010b). *Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space*. Publikation 2010:122. Trafikverket. Borlänge.

## Sammanfattning fokusområden i planeringen

I scenarierna studeras två inriktningar till planering, en koncentrerad förtätning respektive mer spridd bebyggelse. Det första scenariot innebär anläggning av ny kollektivtrafik i uppsamlingsstråk och rationalisering av flöden trafikflöden på energibesparande sätt medan det andra scenariot innebär mer näringsfrihet men kräver mer individuellt engagemang för att nå ett ekologiskt hållbart samhälle. Enligt omställningsteorin räcker det inte att förlita sig på ny teknologi, det krävs ändrade levnadsvanor. Genom att planera för fler möten mellan människor kan engagemang genereras naturligt. Därmed blir planeringsförutsättningarna en kombination, med fokus på förtätning av befintlig struktur samtidigt som engagemang och näringsinitiativ på orten uppmuntras.

Gång- och cykeltrafik främjas genom att tryggheten i trafikrummet värnas. Otrygghet kan handla dels om rädsla för överfall i mörker och ödsliga områden, dels om den upplevt låg säkerhet hos oskyddade trafikanter gentemot bilar, cyklar och mopeder. Detta kan avhjälpas med god belysning, bra siktförhållanden och befolkade stråk samt tydliga anvisningar för hur trafikrummet skall nyttjas av olika trafikanter och ytor reserverade för oskyddade trafikanter. I studien har särskilt fokus lagts på att tillskapa frirummet, där endast gående och cyklar får framföras. En fullt utförd trafikseparering är dock inte att föredra i mindre befolkade områden, hellre då mjuktrafikrum och gångbanor längs gatorna.





# Fallstudier

## 5. Fallstudier

I detta kapitel presenteras en triangulering mellan observation, intervju och dokument. Detta motsvaras av studiebesök, samtal med aktörer och planerare samt analysen av kartor och kommunens översiktsplaner. I detta kapitel redovisas sammanfattad analys av kartor, bland annat GIS-analys. Översiktsplanens plankarta och fler GIS-analyser finns samlade i rapportens bilagor.

Utifrån de studerade fallen dras slutsatser inför utformningen av ett nytt stationssamhälle i nästa kapitel. Fallen valdes för att representera olika relation mellan samhället och järnvägsstationen med avseende på var i förhållande till samhällets kärna och hur länge stationen legat där. Fallen innehåller också exempel på mer organiskt framväxta samhällen samt strikt planerade samhällen.

Typfallen är Varberg, Falkenberg, Hjärup i Staffanstorps och Lödöse i Lilla Edets kommun. I Varberg har stationsläget behållits i ett centralt läge medan det i Falkenberg flyttats till utkanten av staden i juni 2008 i och med invigningen av det nya dubbelspåret.<sup>111</sup> Området Hjärup i Staffanstorps kommun har haft en järnvägsstation under en längre tid. På 1990-talet byggdes området väster om järnvägen ut med bostäder, Jakriborg. I Lödöse, Lilla Edets kommun är ett nytt stationsläge aktuellt i och med ett nytt dubbelspår mellan Göteborg och Trollhättan. År 2005 bodde det i tätorterna Varberg 26 000, Falkenberg 19 000, Hjärup knappt 3 900 och Lödöse knappt 1 300 personer. Befolkningsförändringen 1990-2005 i dessa orter är Varberg +15%, Falkenberg +10%, Hjärup +41% och Lödöse -2%.<sup>112</sup>

Kommunerna har både likheter och skillnader. Vid kollektivtrafikplanering i glesare områden finns några återkommande problem. Dialogen med trafikoperatörerna är viktig. Västtrafik berättar:<sup>113</sup>

*- Pendeltåg måste angöras med bussar. Byten är nödvändigt ont, de minskar attraktiviteten. Att kliva på tåget på ändhållplatsen är mer attraktivt, då man kan kliva på i god tid före avgång, slipper stå och frysa.*

Miljöplaneraren Lilla Edets kommun berättar om kollektivtrafikförsörjning i Lödöse:<sup>114</sup>

*- Det är svårt att dra in bussen i bostadsområden då gaturummet är för trångt för stadsbussen. Ett annat problem är den höga belastningen på trafiken under en kort tid. Kunde man jämnna ut topparna genom att reglera arbetstiden för skolorna, kunde topparna jämnas ut. Nu byggs infrastrukturen efter dimensionerande maxfall, ett fall som kanske innebär större kapacitet än vad som egentligen är nödvändigt.*

Vilka är målgrupperna för tågtrafiken? Västtrafiks representant svarar:<sup>115</sup>

*- Stora resenärgrupper är skolungdom, särskilt gymnasiet. Samtidigt utvecklas inte trafiken för dessa i första hand.*

Vilka andra strategier finns hos kommunen för att minska bilberoendet? Miljöplanerare, Ale kommun svarar:<sup>116</sup>

*-Gång- och cykelvägar ska vara säkra och trygga, så vägar fler cykla.*

111 Falkenbergs kommun (2008-08-18). *Falkenberg Station*. <http://www.falkenberg.se/tidigare/2008/falkenbergstation.5.23bd467411b0b7296a48000884.html> [2011-07-30]

112 SCB (2006-11-30) *Befolkning. Folkmängd per tätort*. <http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/Produkt.asp?produktid=BE0101>. [2011-07-30]

113 Västtrafiks representant (2011-06-13) Möte i Alafors  
114 Miljöplanerare, Lilla Edet (2011-06-09) Möte i Lödöse  
115 Västtrafiks representant (2011-06-13) Möte i Alafors  
116 Miljöplanerare, Ale (2011-06-13) Möte i Alafors



## 5.1 Varberg

I Varberg projekteras för dubbelspår i tunnel genom centrala staden och ett nytt resecentrum strax norr om nuvarande stationsläge.<sup>117</sup> Varberg är ett turistmål med växande besöksnäring, bland annat kur- och spaverksamhet och surfing. Längs kusten finns mycket fritidsboenden, där kommunen nu försöker begränsa pågående omvandling till permanentboende.<sup>118</sup>

117 Banverket (2002). *Västkustbanan delen Varberg-Hamna*. Folder. <http://www.trafikverket.se/PageFiles/2956/Folder0204.pdf> [2011-07-30]

118 Varbergs kommun (2010a). *Översiktsplan för Varbergs kommun*.



Figur Västra vallgatan utanför stationen.  
(foto S Nyberg)



Figur cykelparkering utanför järnvägsstationen.  
(foto S Nyberg)



Figur Engelskaträdgården i anslutning till järnvägsparken.  
(foto S Nyberg)

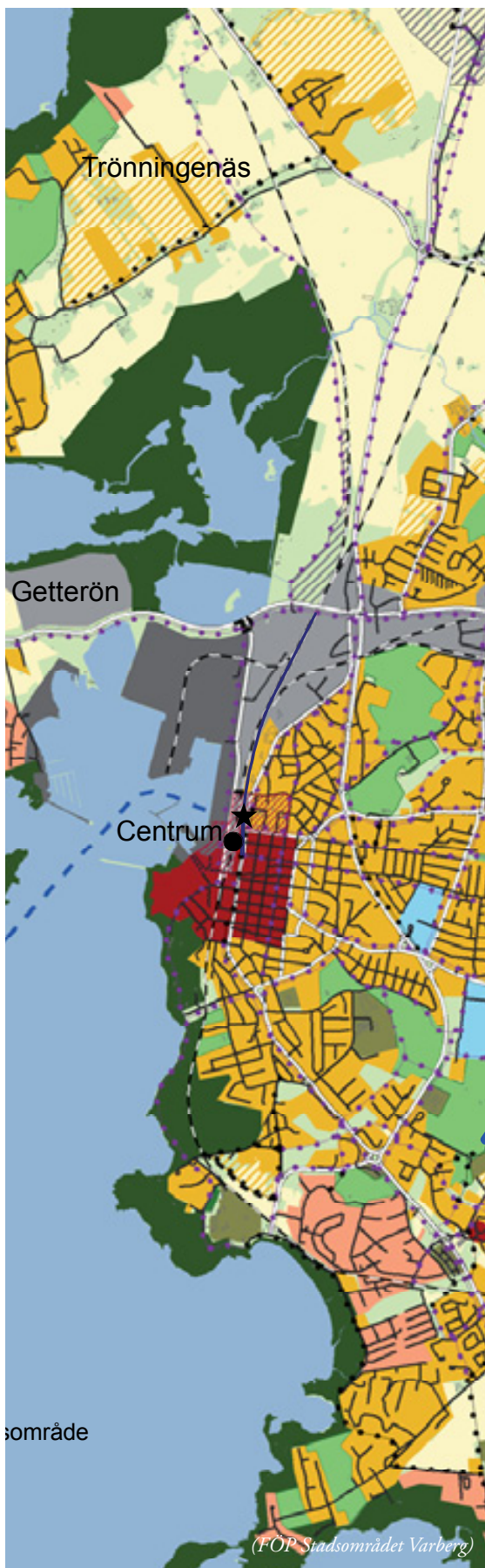


Figur Plankorsning för järnvägen.  
(foto S Nyberg)



Figur Vägvisning utanför turistkontoret.  
(foto S Nyberg)





## Kartor

I översiktsplanen från 2010 föreslås kommunens bebyggelseutveckling ske i Varbergs tätort och i serviceorterna längs tre huvudstråk. Huvudstråken är längs kusten med E6 och Västkustbanan, längs Viskadalsstråket med Viskadalsbanan och väg 41 samt längs väg 153 mot Ullared. Varberg tätort är ett starkt säte för detaljhandel i kommunen. Planeringen är restriktiv mot etablering av externhandel.<sup>119</sup>

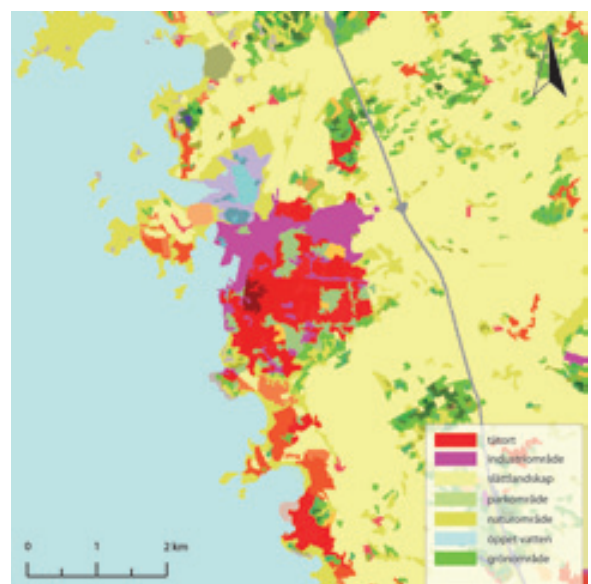
I den fördjupade översiktsplanen för stadsområdet från 2010 redovisas den långsiktiga planeringen 20 år framåt

Varberg betecknas som förhållandevis tät, med de tätare stadsdelarna och de största besöksmålen inom fem kilometer från stadskärnan. För bebyggelseutvecklingen förordas komplettering i centrala lägen. Jordbruksmarken som omger staden månas om. Stadens expansion koncentreras till vissa strategiska områden, såsom Trönninge. Stadskärnan och fästningen är av riksintresse för kulturmiljövård. Med det nya dubbelspåret förlagt i tunnel finns stor potential att utveckla området som givits namnet Västra Centrum.<sup>120</sup>

119 Varbergs kommun (2010a).

120 Varbergs kommun (2010b). *Översiktsplan för Varbergs kommun. Fördjupning för stadsområdet*. Antagen 2010-06-15. s 6.

**Figur utsnitt ur fördjupad översiktsplan för Varberg tätort.** (ill: FÖP Varberg, Varbergs kommun)





## Intervju

Varberg är 950 kvadratkilometer till ytan och omkring tre mil i öst-västlig och nord-sydlig riktning. Det mesta händer dock väster om E6an. Varberg Kommun ingår i Göteborgs arbetsmarknadsregion.<sup>121</sup>

I Varberg är en ny tunnel för järnvägen aktuell. Den sju kilometer långa sträckningen i tunnel har tidigare inte tagits upp i nationell plan. I den nya planen som publicerades 2010 blev det klart att tunneln genom Varberg inkluderas, ett glädjande besked för kommunen. Samhällsplanerare berättar om planeringsarbetet:<sup>122</sup>

*- Den grova sträckningen av tunneln är klar. Detaljplanearbetet för tunneln startar efter sommaren 2011.*

I FÖP Varberg Centrum tas det nya resecentret upp samt utvecklingsmöjligheter när järnvägen läggs i tunnel. Det nya resecentret ska ligga ungefär 100 meter norr om nuvarande järnvägsstation, vid torget.

121 Samhällsplanerare, Varbergs kommun (2011-02-23) Möte i Varberg

122 Samhällsplanerare, Varbergs kommun (2011-06-27) Samtal

**Figur** Kartorna på föregående sida visar överst till vänster: tätortens rand för åren 1980, 1990 och 2000, i Varberg har stadens rand expanderat något. Mellan till vänster: i Varberg täcks området 1 km från stationen delvis av vatten. Nederst till vänster: området 500 m från spår illustreras som en buller- och vibrationsstörd zon, tätortens strandremsa och delar av innerstaden ligger inom den buller- och vibrationsstörda zonen. Överst till höger: fastigheter kring stationsmiljön, Varberg har relativt många fastigheter, något större, och mer sluten bebyggelse. Mellan till höger: terrängen kring stationsmiljön, i Varberg finns i närheten av stationen tät bebyggelse, industriområde och parkområde. Nederst till höger: marktäckningen i ett större område kring tätorten, i Varberg breder tätortsbebyggelsen ut sig och längs Varbergs kust finns en betydande andel fritidshusbebyggelse.

*- Västra centrum, området väster om dagens järnvägsstation, kan då bättre kopplas till centrum. I Västra centrum planeras för arbetsintensiva verksamheter. Kommunen håller nu på att se över vilka kvarter som är möjliga att etablera under tidperioden fram till 2015.*

*I området finns idag hamnverksamhet för dansmarksfärjan, parkeringsplatser och mindre industrier.*

Vad händer med befintlig stationsbyggnad?

*- Vid det gamla stationshuset, i järnvägsparken, planeras för bostäder, handel och kontor. Den Engelska parken söder om järnvägsparken behålls.*

## Observation

Stationen leder ut på en parkering vid en ganska trafikerad väg. Här finns ett busstorg och en bensinmackstomt som håller på att saneras. På andra sidan vägen börjar innerstaden. Innerstaden består till stor del av tät bebyggelse med slutna kvarter, trähus i två eller tre våningar och flera gågator. Stationen har en järnvägspark som övergår i en engelsk park med planteringar och promenadvägar. Järnvägen delar staden tydligt i tu och skiljer området i väster från centrumkärnan. I väster ligger högskolans område, hamnområdet, Varbergs fästning och kallbadhuset.

## Sammanfattat om Varberg

Varberg är kommunens huvudort, en välmående sådan. Stationen ligger centralt placerad. Det finns ett rikt kulturarv som tillvaratas i stadens karaktär och staden präglas av sitt kustband. I kommunen finns också landsbygd och friluftsverksamheter som ridsport finns närvarande i stadens utkanter. Kommunen framhäver i sitt program för översiktsplanen ambitionen till förtätning, delvis för att skydda värdefull jordbruksmark i stadens utkanter men också för att ge bättre underlag till kollektivtrafik och en tryggare miljö att vistas i. Planeringen visar på framåtanda och framhäver styrkorna i högskolan, hamnen och det framtida västra centrum, som blir aktuellt i och med den framtida järnvägstunneln. Då planeras för att bättre knyta an stadskärnan i öster till havet i väster och högskoleområdet i väster till staden i öster.



## 5.2 Falkenberg

*Falkenberg* är den till ytan största kommunen i Halland, med en attraktiv kustremsa och i inlandet ligger det riksomfattande besöksområdet Ullared. Jämfört med Varberg och Halmstad har Falkenberg en något lägre befolkningsökning. I Hallands kustkommuner är arbetspendlingen utbredd, det tar ungefär 20 minuter mellan med Öresundståget mellan städerna. Största pendlingsströmmen från Falkenberg går mot Varberg.<sup>123</sup>

123 Falkenbergs kommun (2011). *Program till översiktsplan för Falkenbergs kommun.*



Figur Utanför gamla stationen finns idag ett busstorg. (foto S Nyberg)



Figur Nya stationen. (foto S Nyberg)



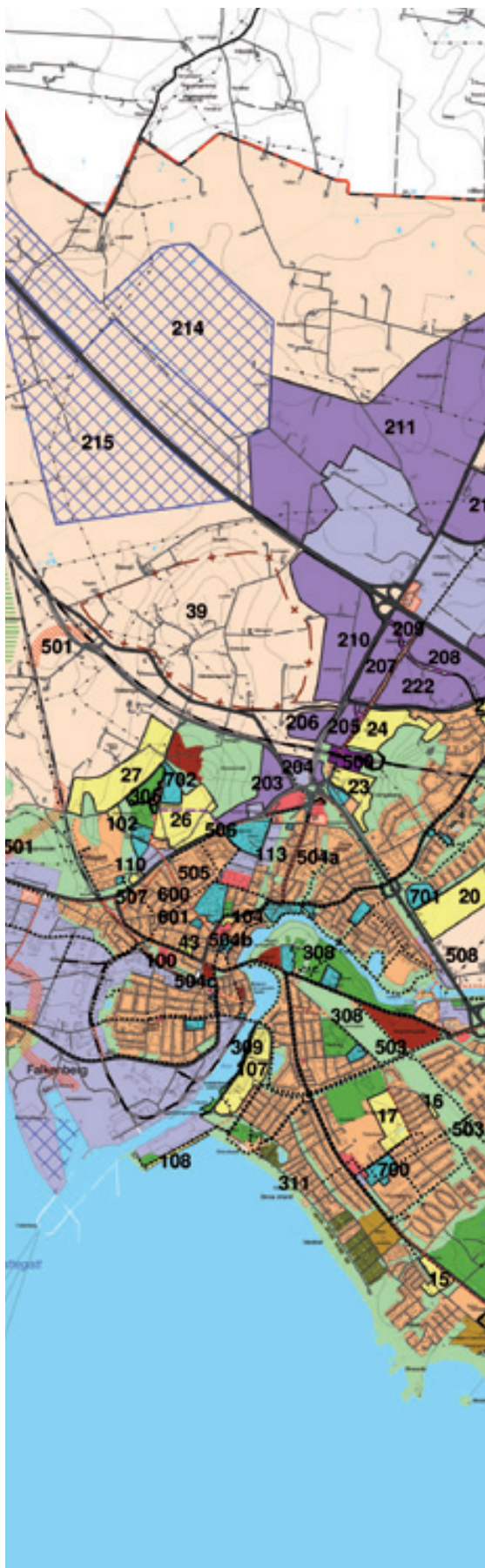
Figur Gamla stationsbyggnaden har ett kulturvärde. (foto S Nyberg)



Figur Stationen låg tidigare inne i staden. (foto S Nyberg)



Figur Gott om parkering vid nya stationen. (foto S Nyberg)



## Kartor

Falkenbergs samrådshandling till översiktsplan från 2011 är en del i processen till ny översiktsplan som väntas vara färdig 2013. För studien av kommunens planering i Falkenberg har samrådshandlingarna använts. I samrådshandlingen presenteras fem övergripande strategier för utvecklingen: *Planera för en hållbar samhällsutveckling, Satsa på hållbara person- och godstransporter, Förstärk Falkenbergs stad, Styr bebyggelseutvecklingen i kustnära lägen och Skapa förutsättningar för bebyggelseutveckling på landsbygden*. Falkenbergs kommun växer ojämnt, medan efterfrågan är stark i kustområdet flyttar fler ifrån inlandet. Bebyggelseutvecklingen tar således tre strategiska riktningar, staden, kustområdet och landsbygden.<sup>124</sup>

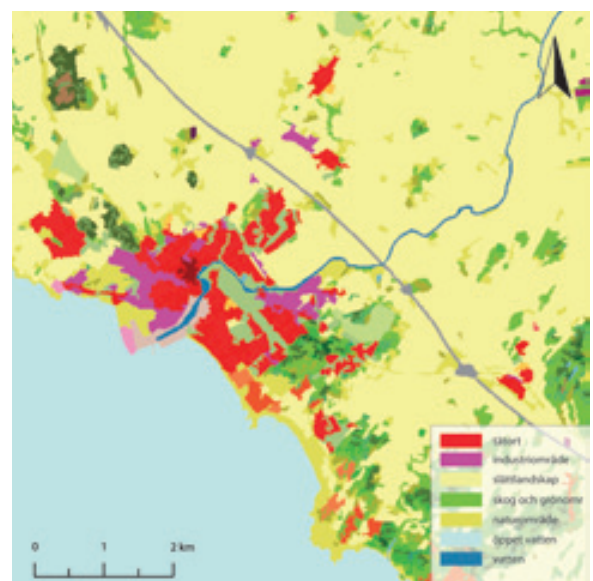
De största pendlingsströmmarna går mot Hallandskommunerna, mot Göteborg och på sjunde plats Stockholm. I strategin att förstärka Falkenberg stad poängteras särskilt närhet, blandad bebyggelse och småstadens kvaliteter. Kommunen saknar ännu en samlad plankarta som täcker hela kommunen, däremot finns en mängd delöversiktsplaner. I Delöversiktsplan för centralorten föreslås stora utbyggnadsområden för verksamheter och kompletterande bostadsbebyggelse omkring det nya stationsläget.<sup>125</sup>

124 Falkenbergs kommun (2011).

125 Falkenbergs kommun (2011).

**Figur utsnitt ur delöversiktsplan för Falkenberg tätort.** (ill: delöversiktsplan Falkenberg tätort, Falkenbergs kommun)







## Intervju

Planarkitekten för Falkenbergs kommun berättar om planeringsarbetet i kommunen:<sup>126</sup>

*- I planeringen bör man fokusera på att möta framtiden istället för att lösa de problem vi har. I framtidsscenarierna är det värt att ta med starka intressenter såsom näringsliv, vägförening och annan aktörssamverkan.*

För personresor mellan centrum och den nya tågstationen finns en busslinje som trafikeras med 15-minuterstrafik. Vid den nya stationen finns pendelparkeringar som beläggs med bilar tillhörande tågpendlare på västkustbanan.

*- Dessutom används pendelparkeringen troligen av boende i kommunens östra delar, som från stationen tar busslinjen in till Falkenberg.*

Planarkitekten berättar mer om kommunens långtidsplan för hållbara persontransporter

*- I arbetet med den nya översiktsplanen utreds ett nytt superstråk genom kommunen, vilket ska syfta till hållbara transporter och fokuserar på kollektivtrafik och gång- och cykel. Vidare innehåller scenarierna olika stråtkorridorer för gång och cykel.*

126 Planarkitekt, Falkenberg (2011-05-25) Möte i Falkenberg

**Figur** Kartorna på föregående sida visar överst till vänster: tätortens rand för åren 1980, 1990 och 2000, i Falkenberg har stadens rand expanderat något. Mellan till vänster: i Falkenberg är en liten del av området 1 km från stationen idag klassad som tätort. Nederst till vänster: området 500 m från spår illustreras som en buller- och vibrationsstörd zon, Falkenberg tätort ser ut att störas mindre av järnvägen. Överst till höger: fastigheter kring stationsmiljön, Falkenberg har relativt få fastigheter kring stationen. Mellan till höger: terrängen kring stationsmiljön, Falkenberg har åkerlandskap kring stationen och delar av orten ligger på slättland. Nederst till höger: marktäckningen i ett större område kring tätorten, i Falkenberg breder tätortsbebyggelsen ut sig och längs Falkenbergs kust finns en betydande andel fritidshusbebyggelse.

Angående markanvändningen för området kring det nya stationsläget, Planarkitekten

*- Väster om det nya stationsläget planeras för nya verksamheter vilket medför nya infarter. Vid Arvidstorpsvägen planeras för handel och bostadsprojekt. Detta planarbete anser kommunstyrelsen vara viktigt.*

## Observation

Vid Falkenbergs gamla järnvägsstation inne i staden ligger ett busstorg. Det förekommer fortfarande viss godshantering i byggnaden intill. Järnvägen öster om stationen är borttagen och området har gjorts till ett grönstråk. Den som vill åka tåg från Falkenberg kan kliva på bussen från centrum som ankommer stationen lagom till avgång. Det finns också kontinuerlig gång- och cykelbana, två kilometer till stationen, nästan hela vägen längs villabebyggelse. Vid stationen finns stor parkering för bil och cykel och vid perrongen en vänthall på vardera sida. På åkern intill stationen står grävmaskiner, området håller på att exploateras.

## Sammanfattat om Falkenberg

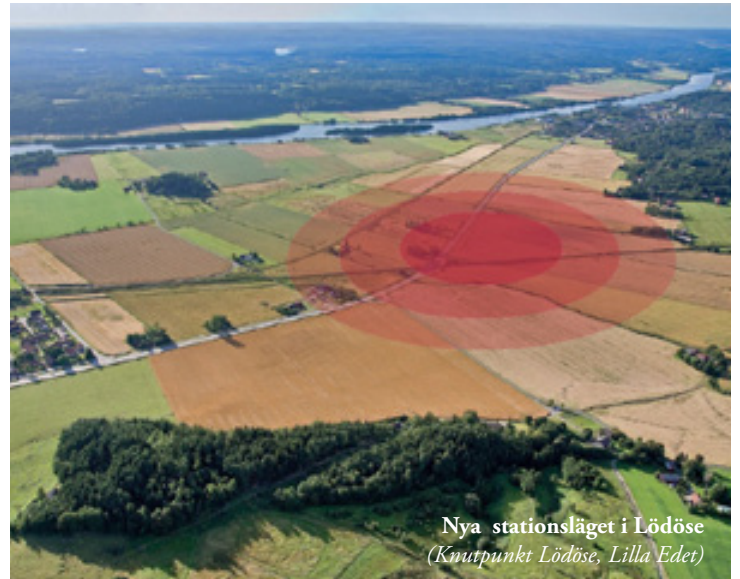
Falkenberg är kommunens huvudort, med anor långt tillbaka i tiden. Stationen ligger sedan 2008 i utkanten av staden. Många arbetar inom industri och arbetspendlingen är stor. Översiktsplanen är underutveckling, där kusten, centralorten och landsbygden artikuleras. Stadspaneringen har haft en stor utmaning i det nya stationsläget och utifrån förutsättningarna jobbat framgångsrikt med anknypningen till stationen. Från stadskärnan leder gena, trafikseparerade gång- och cykelvägar, vid stationen finns många parkeringsplatser för bilar och cyklar. Matning med buss angör tågstationen efter tågens tidtabell och väntar in resenärer från ankommande tåg. Nu pågår projektering av handel och bostäder i området kring det nya stationsläget. Å andra sidan finns stor efterfrågan på bostäder i havsnära läge. Staden har flera stråk i riktning mellan kusten och den nya stationen. Staden har flera mötesplatser, frågan är hur befolkningen fördelas när staden töjs ut ytterligare. Med etablering av aktiviteter kring det nya stationsläget finns risken att det gamla centrumet dräneras på folkliv.

## 5.3 Lödöse

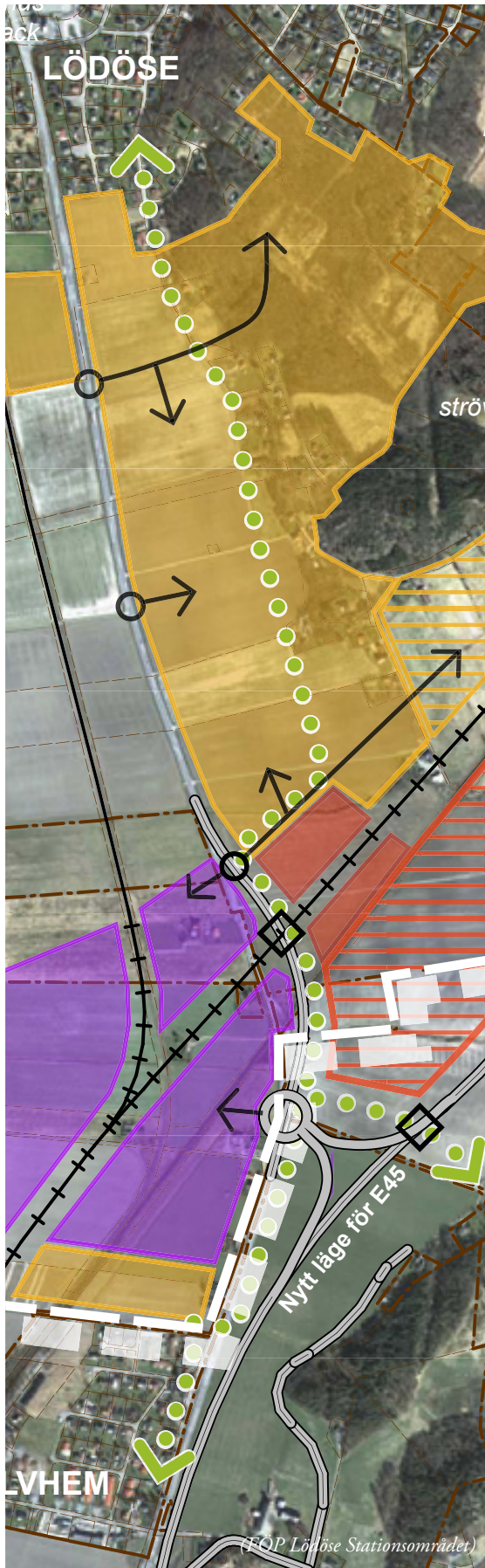
Lödöse har ett strategiskt läge i strukturbilden för Göteborgsområdet, med ett medellångt avstånd (upp till 50 km) till noden Göteborgs Central, därmed motiveras det nya hållplatsläget i Lödöse på Norge-Vänerbanan.<sup>127</sup> Norge-Vänerbanan är en del i projektet Bana Väg i Väst. Lilla Edet har sedan 1990-talet inte haft någon befolkningsökning eller byggnation av bostäder, men under 2010 fått ett antal villatomter sålda på kort tid i Lödöse, nära det nya stationsläget.<sup>128</sup>

127 Banverket (2006)

128 Miljöplanerare, Lilla Edet (2011-06-09) Möte i Lödöse







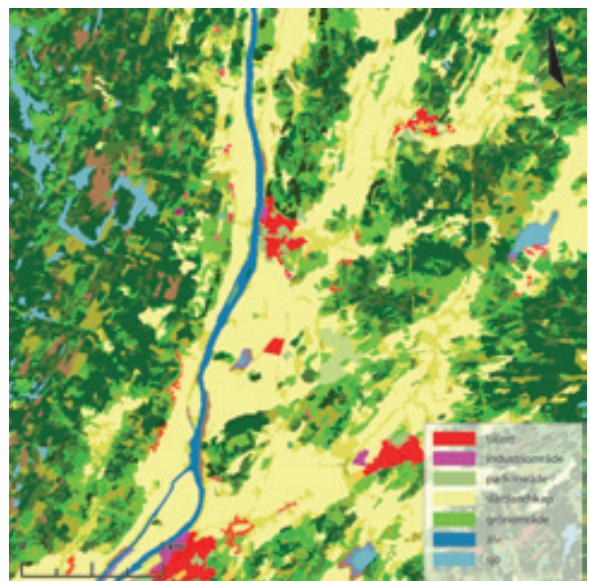
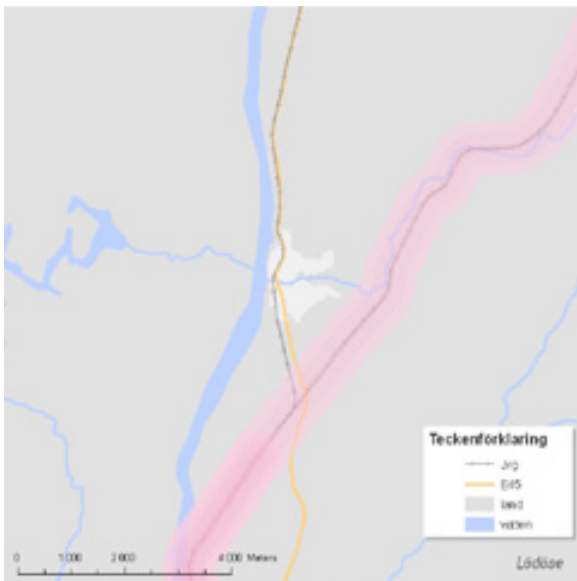
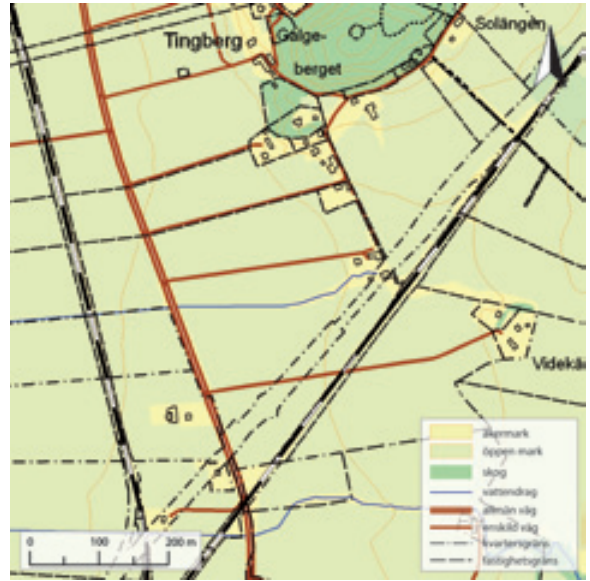
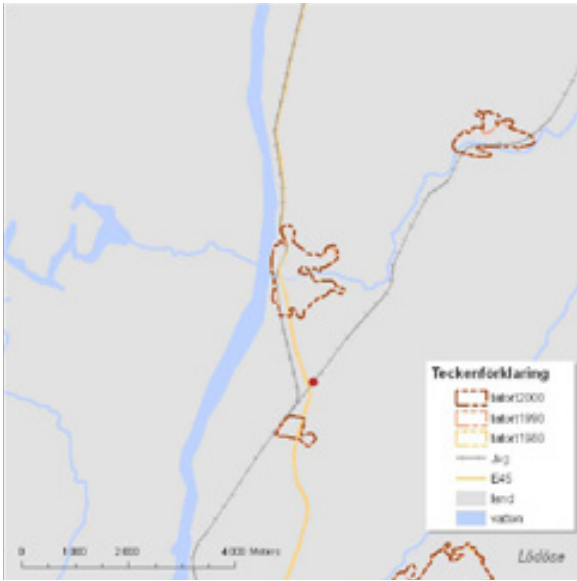
## Kartor

Gällande Översiktsplan för Lilla Edet är framtagen 1993 och aktualiserad 1998. Kommunen påbörjade arbetet med ny översiktsplan 2004 och planen ställs ut för samråd juni-september 2011. För studien av kommunens planering kring Lödöse har samrådshandlingarna använts. Lödöse vid Göta Älv är sedan långt tillbaka präglad av varvsindustrin, det sista varvet lades ner 1985. I översiktsplanen planeras de gamla varvsområdena på lång sikt kunna utvecklas för verksamheter, men först måste utredas om det förestår skredrisk och vilka föroreningar som finns i marken. Lödöse var bebott redan på 1000-talet då det på platsen låg en framstående handelsstad, denna varade fram till medeltiden. På orten finns idag ett medeltidsmuseum. Längs älven är också de bördiga markerna föremål för jordbruk. Kommunen är en utpräglad glesbygd med mycket spridd bebyggelse. Kommunen arbetar nu med att ta fram strategier för hur den nya tågstationen i Lödöse kan nyttjas på bästa sätt. En ansats är att utveckla Lödöse tätort parallellt med Lilla Edets tätort. Kommunen förordar en nybyggnation på totalt 60 lägenheter per år, av dessa ska hälften ligga i Lödöse.<sup>129</sup>

129 Lilla Edets Kommun (2011). *Översiktsplan Lilla Edets kommun.*

**Figur utsnitt ur övergripande planarbete för Lödöse, Lilla Edet.** (ill: planarbete Lödöse, Lilla edets kommun)





## Intervju

Dubbelspåret öppnas för trafik 2012. Ale kommun som gränsar mot Lilla Edets Kommun strax söder om Lödöse station berörs också av det nya stationsläget. Kommunerna samarbetar mycket kring samhällsplaneringen. Kommer boende i Ale kommun använda Lödöse station, som ligger norrut, när det ändå kommer flera nya pendeltågstationer inom Ale kommun? Miljöplaneraren Lilla Edet svarar<sup>130</sup>

*-Restiden med regiontåg till Göteborg C är från Lödöse 22 minuter, från Älvängen med pendeltåg 27 min eftersom pendeltågen har fler stopp. Härda värden för resenärerna är taxor, frekvens, restid, miljö och klimatskydd vid vänteläget. Älvängen blir ändhållplats för pendeltåget och kan i det avseendet bli mer attraktiv.*

Miljöplaneraren Lilla Edet om utformningen kring stationen

*- Väster om spåret planeras 130 p-platser, öster om planeras 30-40 platser, dock med en successiv utbyggnad. Hellre en liten och full p-yta än en stor och ödslig, detta borde göra stationen mer attraktiv.*

Miljöingenjören Lilla Edet om arbetet med långsiktig planering i en liten kommun.

130 Miljöplanerare, Lilla Edet (2011-06-13) Möte i Alafors

**Figur** Kartorna på föregående sida visar överst till vänster: tätortens rand för åren 1980, 1990 och 2000, Lödöse växte inte mycket från 1980 till 2000. Mellan till vänster: stationen i Lödöse ligger ungefär 1 km från tätortens rand. Nederst till vänster: området 500 m från spår illustreras som en buller- och vibrationsstörd zon, Lödöse tätort ser ut att störas mindre av järnvägen. I analysen har dock inte godsspåren markerats som buller- och vibrationsstörd zon. Överst till höger: fastigheter kring stationsmiljön, Lödöse har relativt få fastigheter kring stationen. Mellan till höger: terrängen kring stationsmiljön, Lödöse har åkerlandskap kring stationen och delar av tätorten ligger i mer kuperade områden. Nederst till höger: marktäckningen i ett större område kring tätorten, Lödöse ligger jämförelsevis ganska ensligt, med mycket grönområden.

*- Det är viktigt att förankra planarbetet i politiken och säkerställa att tjänstemännens utredningar inte går förlorade vid maktskifte.*

*För en stabil utveckling krävs också samarbeten över kommungränser, också här behöver strategier förankras på ett sådant sätt att de inte står och faller med olika politisk majoritet i olika kommuner.*

## Observation

Det nya stationsläget är mitt ute på åkern, i korsningen mellan gamla E45 och det nya dubbelspåret. E45 får en ny sträckning öster om Lödöse och den gamla vägen kommer bli mindre trafikerad. Nya bostäder byggs på Tingberget, ungefär en kilometer från den nya stationen. Läget på Tingberget är mer skyddat än på slätten vid stationen. I området finns anmars äldre lantbruksbebyggelse, några gårdar för jordbruket. Längs vägen mellan Tingberget och den nya stationen kan tänkas anläggas någon cykelväg men det blir förmodligen ganska kallt och blåsigt här på vintern.

## Sammanfattat om Lödöse

Lödöse är en av tre tätorter i Lilla Edets kommun, som överlag är en utpräglad glesbygdskommun. Den nya stationen söder om Lödöse blir den enda i kommunen. De flesta kommuninvånarna bor inte i tätort och bilberoendet är stort. Traditionellt har stora delar av den arbetande befolkningen varit verksamma i industrier på orten och i grannkommuner. Idag är kommunen den största arbetsgivaren. Trafikförsörjningen på orten är komplicerad, inte minst till följd av ogynnsamma mark- och vattenförhållanden, såsom skredrisk, stigande havsnivåer och en avlång geografi, inkilad mellan Göta Älv och bergväggen i öster. I Lilla Edets kommun har sedan 1990-talets ekonomiska kris knappt producerat några nya bostäder alls. Det nya stationsläget har inneburit en uppgång för inflyttningen. Utanför Lödöse projekteras nu för nya bostäder så nära stationen som möjligt. Kommunen samarbetar i planeringsfrågor med angränsande kommuner, i söder ligger Ale kommun. Tillsammans arbetar kommunerna för att på bästa sätt nyttja möjligheterna som det nya stationsläget ger.



## 5.4 Hjärup

*Hjärup* byggdes på 1960-talet och är ett samhälle i Staffanstorp kommun med pendeltågsstopp för Pågatågstrafiken mellan Lund och Malmö. Pågatågen kompletterar de storregionala Öresundstågen i Skåne genom fler stopp och förser Malmö och Helsingborg med förbindelser mot sydöstra och nordvästra Skåne. Pågatågen består idag av sex pendeltågslinjer och operatörerna har lagt fram förslag om fler linjer, på medellång sikt genom att trafikera fler befintliga banor och anläggande av nya stationer.<sup>131</sup>

131 Skånetrafiken (2007). *Tågstrategi 2037*.



Figur Perrongen i Hjärup. (foto S Nyberg)



Figur Nybyggda hus med medeltidskaraktär, Jakriborg. (foto S Nyberg)



Figur Bilfritt område. (foto S Nyberg)

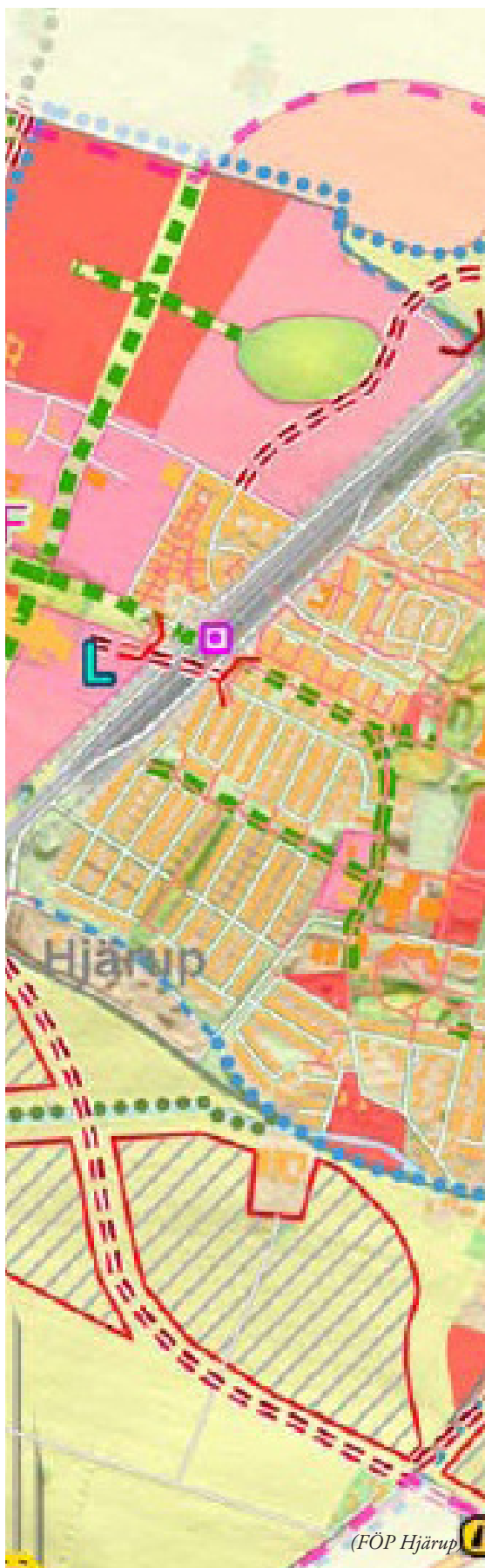


Figur Bilfritt bostadsområde, till och med för brevbäraren. (foto S Nyberg)



Figur Stor parkering utanför området. (foto S Nyberg)



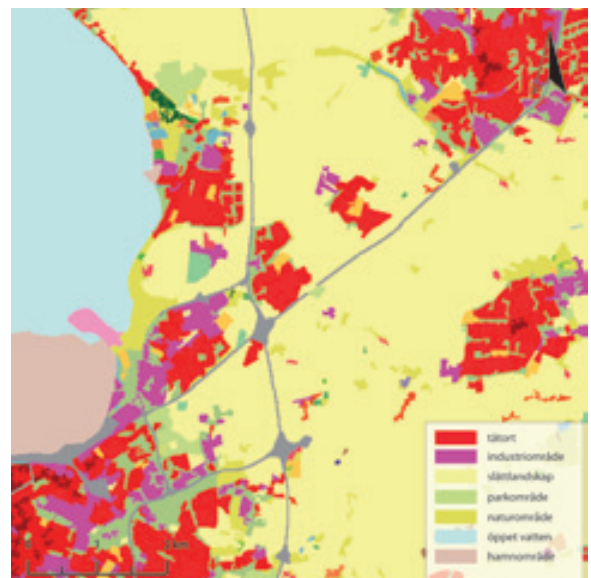


## Kartor

Den fördjupade översiktsplanen för Hjärup är del i översiktsplanen för Staffanstorps kommun från 2009. Området har varit bebott redan under järnåldern. Fram till 1950-talet bestod byn av ett 15-tal gårdar, trots att järnvägen drogs här redan 1856. Mycket av Hjärup är utbyggt under 1960-talet med utifrånmatade återvändsgator. Området väster om järnvägen var industriområde fram till 1990 talet. Planen förordar tillskott av bostäder i olika delar av Hjärup, men framförallt en utvidgning av Jakriborg, väster om järnvägen. Den största planeringsfrågan för Hjärup är järnvägen och stationen. Å ena sidan är järnvägen en tillgång, å andra sidan en barriär och en bullerkälla. Utmaningen ligger i att ena Hjärup. Kommunen förordar att spåren i första hand läggs i tunnel och andra hand sänks ungefär fem meter för att stigningen med broar inte ska överstiga två meter. Beslutat är en sänkning på 1,5 meter och en delvis överdäckning samt en större underfart söder om stationen.<sup>132</sup>

<sup>132</sup> Staffanstorps kommun (2007). *Fördjupad översiktsplan Hjärup. Underlag till framtidens kommun – perspektiv 2038.*

**Figur utsnitt ur fördjupad översiktsplan för Hjärup, Staffanstorp.** (ill: FÖP Hjärup, Staffanstorps kommun)



## Intevju

Samhället Hjärup ligger öster om spårområdet. Jakriborg som ligger väster om spåren betraktas inte som en del av Hjärup. Planarkitekten i Staffanstorps Kommun berättar om järnvägen:<sup>133</sup>

*- Det har funnits en önskan om en järnvägstunnel för att motverka barriäreffekt och buller som järnvägen orsakar. I och med utbyggnad till fyrspar i förbättringen av VKB planerar trafikverket för en sänkning av spårområdet med 2,5 m.*

I Staffanstorps kommun finns ingen gymnasieskola, gymnasieeleverna pendlar till Lund eller Malmö. Av de boende i Hjärup pendlar 70% av invånarna till andra kommuner för arbete. Tågen går med 30-minuterstrafik och 20-minuterstrafik i högtrafik. Bland pendlarna reser många med bil, trots att tillgången till kollektiva färdmedel är god samtidigt som tillgängligheten med bil är relativt låg.

*- Frågan är vad mer som behövs när förutsättningarna för kollektivtrafikåkande i teorin är goda. Tågresor är mer konkurrenskraftiga ur tidssynpunkt. Kanske ska funktioner i Hjärup samordnas bättre med ett stationscentrum. Sedan spelar det ju roll hur målpunkterna, arbetsplatser och så vidare ligger. För att kollektivtrafiken ska kännas attraktiv är det viktigt med bra information om trafiken.*

133 Planarkitekt, Staffanstorps kommun (2011-06-27)  
Samtal

**Figur** Kartorna på föregående sida visar överst till vänster: tätortens rand för åren 1980, 1990 och 2000, Hjärup växte några kvarter i norra delen. Mellan till vänster: i Hjärup ligger nästan hela tätorten inom 1 km från stationen. Nederst till vänster: området 500 m från spår illustreras som en buller- och vibrationsstörd zon, de centrala delarna av tätorten ligger inom den buller- och vibrationsstödda zonen. Överst till höger: fastigheter kring stationsmiljön, Hjärup har relativt många fastigheter, och består mest av radhusbebyggelse, små fastigheter. Mellan till höger: terrängen kring stationsmiljön, Hjärup omges av åkerlandskap och orten ligger på slättland. Nederst till höger: marktäckningen i ett större område kring tätorten, Hjärup har nära till annan större tätortsbebyggelse.

## Observation

Området Jakriborg tornar upp sig på det Skånska slättlandet och drar till sig blickarna när tåget passerar. Jakriborg som byggdes ut under 1990-talet har fått mycket skriverier på grund av sin otidsenliga arkitektur. Öster om järnvägen ligger 1960- och 70-talets radhusområde bakom bullerplank medan Hansastadsavbildan Jakriborg utmärker sig med en ringmur till bullerskärm i väster. I Jakriborg är bilar inte tillåtna inne i området, parkeringar är anordnade runt om. Kvarteren är småskaliga och inbjudande att promenera till fots. Promenaden är rik på upplevelse med stor variation i gaturummen.

## Sammanfattat om Hjärup

Hjärup är ett litet samhälle i västra änden av Staffanstorps kommun. Förutsättningarna är gynnsamma då orten ligger i ett expansivt stråk, mellan Lund och Malmö. Stationen ligger mellan området som det gamla Hjärup och området Jakriborg. Skåne är över lag tättbebyggt och flackt. Hjärup består till största delen av radhusområden, tillkomna på 1960-talet, som ligger öster om järnvägen. Området är planerat med säckgatustruktur och bilanvändandet är utbrett. Det lilla centrumet är igenslaget. Det är en stor karaktärsskillnad mellan Hjärup och området Jakriborg som ligger väster om järnvägen. Jakriborg är uppiggande och utmanande. Här finns verksamheter, matbutik och pub. Inne i området är bilar inte tillåtna. Trots det är bilanvändandet utbrett även av boende i Jakriborg. I samhället Hjärup upplevs järnvägens delande av samhället problematiskt, vidare upplevs bullret störande. I Skåne är pendlingen med Pågatågstrafiken i allmänhet god jämfört med riksgenomsnittet och från Hjärup tar resan med tåg till Lund respektive Malmö bara några minuter. Ändå upplever kommunen att andelen bilpendlare fortfarande är för stor och behöver bearbetas vidare.



## 5.5 Slutsatser av fallstudier

Vid en första anblick har Varberg och Hjärup ett större geografiskt samband med sina stationslägen än Falkenberg och Lödöse har. I både Varberg och Hjärup har barriäreffekten varit ett sådant problem att detta beslutats att byggas bort med en tunnel i Varberg respektive en nedsänkning av spåren i Hjärup. I Varberg planeras för att bättre knyta an stadskärnan i öster till havet i väster och högskoleområdet i väster till staden i öster. I Hjärup upplevs järnvägens delande av samhället problematiskt, vidare upplevs buller från järnvägen. I Falkenberg pågår nu utveckling av området kring nya stationsläget, samtidigt som läget vid kusten å andra sidan fortfarande attraherar. Frågan är hur befolkningen fördelas när staden töjs ut ytterligare. Utanför Lödöse i Lilla Edets kommun, utvecklas nya bostadsområden intill det nya stationsläget. I kommunen är bilberoendet utmärkande, den kommunala planeringen gör anspråk på möjligheterna som det nya stationsläget kan innebära.

Som slutsats kan sägas att stationen är attraherande men att järnvägen i sig är störande. Där stationen ligger utanför staden drar sig bebyggelsen mot det nya stationsläget, som ett resultat av både kommunens planering och marknadskrafter. Staden eller orten tenderar att bli mer utdragen med eventuell omfördelning av befolkningsströmmar som följd. Där järnvägen går genom samhället försöker planerarna bygga bort problem med barriäreffekt och buller. Sådana ombyggnationer är tids- och kostnadskrävande och görs först i samband med andra kapacitet-sutbyggnader.

## Reflektion

De platsspecifika förutsättningarna och järnvägens korridor kan inte planerarna alltid råda över. Planerarens uppgift blir att ta tillvara på de platsspecifika förutsättningarna och förstås också använda andra potentialer. Stationen har i flera fall givit potential att utveckla andra delar av kommunen än centralorten, såsom Hjärup i Staffanstorps kommun och Lödöse i Lilla Edets kommun.

Även om tillgängligheten och det mentala sambandet till järnvägsstationen blir enklare med en stationsetablering inom gångavstånd från fler startpunkter, går det att etablera en god tillgänglighet på andra sätt. Vidare bör kvaliteten i att inte utsätta tätorten för buller, vibrationer, barriäreffekt och risker i samband med transport av farligt gods på järnväg värdesättas. Det är viktigt att se att exploatering intill stationen kanske inte alltid är svaret. I de fall tillväxten är liten kommer det ta lång tid att ändra bebyggelsestrukturen i samhället som helhet. Att helt schablonmässigt ge råd till stationsorterna utan hänsyn till platsspecifika förutsättningar vore klandervärt. Samtidigt innebär en fortsatt obehindrad utglesning en förlamning av utvecklingen av hållbara transporter. Utan en viss täthet i bebyggelsen är det inte möjligt att kollektivtrafikförsörja samhället. Slutsatsen är att förtäta befintligt samhälle, begränsa expansionen samt att verka för etablering av lokala näringar.



Läget för nya Åsa station (foto S Nyberg)

# Åsa station



## 6. Åsa station

Åsa studeras på samma sätt som typfallen. Därefter följer en analys av Fördjupning av översiktsplanen för Åsa, en samrådsversion där allmänheten får tycka till fram till 24 april 2012.



(foto Vidar Hansson)



Figur Radhusområde. (foto S Nyberg)



Figur Huvudgatan med restauranger.  
(foto S Nyberg)

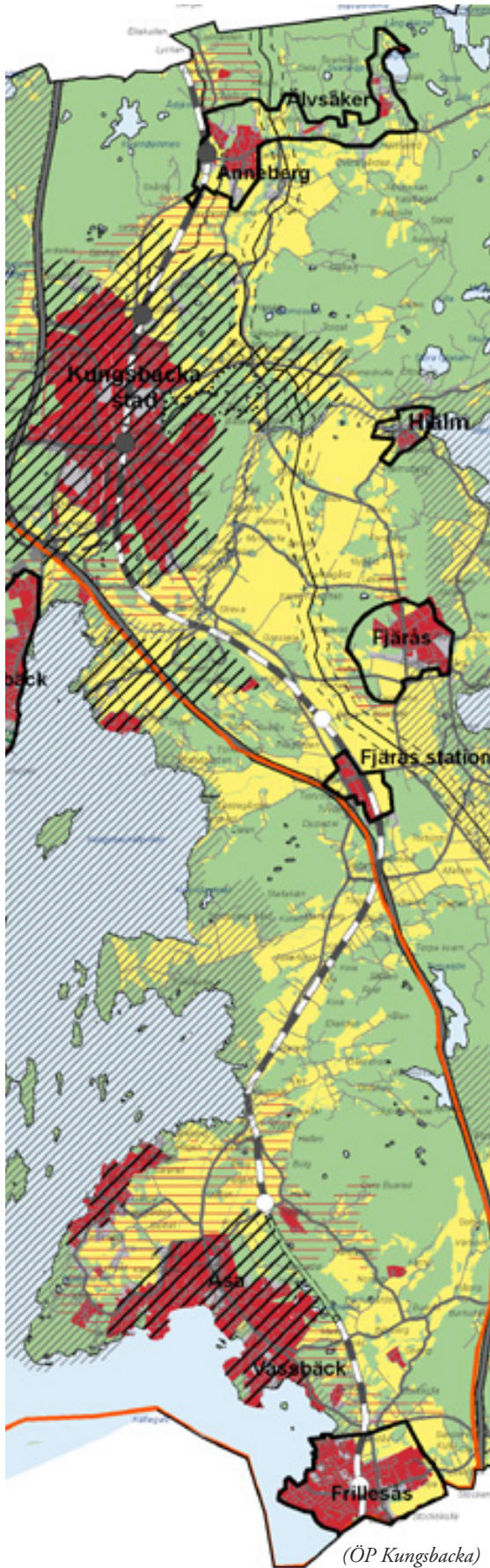


Figur Hästkulturen är utbredd. (foto S Nyberg)



Figur Närhet till havet. (foto S Nyberg)





## 6.1 Åsa

Åsa har ett strategiskt läge i strukturbilden för Göteborgsområdet, med ett medellångt avstånd (upp till 50 km) till noden Göteborg.<sup>134</sup> Orten verkar också som ett lokalt centrum för boende i de södra delarna av Kungälv kommun.<sup>135</sup>

### Kartor

Gällande översiktsplan för Kungälv kommun är antagen 2006. I denna förordas en fördjupad översiktsplan för Kungälv tätort och en för Åsa samhälle. Mindre än en tredjedel av kommunens totala befolkning bor i kungälv tätort. Bebyggelsen i kommunen består till stor del av villor, komplettering med lägenheter för unga och seniorbostäder är eftersträvanvärt. Det är också önskvärt att utveckla centrumfunktioner och verksamheter i utvecklingsområdena.<sup>136</sup>

Åsa består av tre delar, centrala Åsa, Vassback och Gårda brygga. Utvecklingsområdet är utbrett och på sina ställen gles. Centrum har potential att stärkas då mark frigjorts i och med flytten av järnvägen. En ny grundskola i Åsa ger också förbättrade förutsättningar för att stärka orten genom inflyttning.<sup>137</sup> Stor expansion har under senare år skett i området Gårda Brygga inom äldre detaljplaner. I avvaktan på den fördjupade översiktsplanen har kommunstyrelsen stoppat beslut om planering av nya områden.<sup>138</sup> FÖP Åsa går ut på samråd i januari 2012.<sup>139</sup> (se även kapitel 6.2)

<sup>134</sup> Banverket (2006)

<sup>135</sup> Kungälv Kommun (2011-07-08). *Åsa*. [http://www.kungälv.se/sitetemplates/KBInformationPage\\_\\_\\_14249.aspx](http://www.kungälv.se/sitetemplates/KBInformationPage___14249.aspx). [2011-08-30]

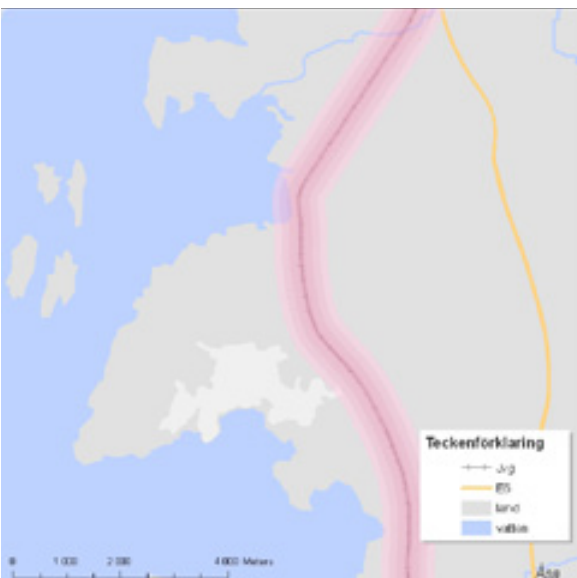
<sup>136</sup> Kungälv Kommun (2006). *Kungälv översiktsplan 2006*. antagen 2006-04-27.

<sup>137</sup> Kungälv Kommun (2006)

<sup>138</sup> Kungälv kommun (2009). *Mål för bostadsbyggande*.

<sup>139</sup> Strateg fysisk planering, Kungälv kommun (2011-05-30) Samtal

**Figur utsnitt ur översiktsplan för Kungälv kommun.** (ill: ÖP Kungälv, Kungälv kommun)





## Intervju

Åsa är ett gammalt stationssamhälle men 1978 upphörde tågen att stanna här. 2004 invigdes dubbelspåret strax öster om Åsa. Orten är en populär badort, ända sedan början av 1900-talet välbesökt av Göteborgare. Kungsbacka kommun upplevde under 80-talet ett mycket stort nybyggande av bostäder. Sedan mitten av 1990-talet bedrivs en restriktiv bostadspolitik. Planeringschef, kommunstyrelsens förvaltning i Kungsbacka berättar <sup>140</sup>

*- Kommunen ska växa i utpekade utvecklingsområden. I första hand styrs ny bebyggelse till transportstråket i nordsydlig riktning.*

Hur ser landskapsbilden ut i Åsa och hur disponeras platsens förutsättningar i den fysiska planeringen? Strateg fysisk planering berättar <sup>141</sup>

*- Här finns tillgång på hav- och kustområden, åkermark, både i liten och större skala, samt skogsmark och strövområden i mer kuperad terräng. Variationen ses som en tillgång i utvecklingen av markanvändningen i Åsa.*

140 Planeringschef, Kungsbacka kommun (2011-02-23) Möte i Varberg

141 Strateg fysisk planering, Kungsbacka kommun (2011-05-30) Samtal

**Figur** Kartorna på föregående sida visar överst till vänster: tätortens rand för åren 1980, 1990 och 2000, Åsa tätort växte betydligt mellan 1980 och 1990. År 2000 klassades också områdena Gårda Brygga i norr och Kläppa i nordost som tätorter. Mellan till vänster: I Åsa är det endast nordöstra hörnet av tätorten som ligger inom 1 km radie från stationen. Nederst till vänster: området 500 m från spår illustreras som en buller- och vibrationsstörd zon, Lödöse tätort ser ut att störas mindre av järnvägen. Överst till höger: fastigheter kring stationsmiljön, Åsa har relativt få fastigheter kring stationen. Mellan till höger: terrängen kring stationsmiljön, Åsa omges av åkerlandskap och delar av orten ligger i mer kuperade områden. Nederst till höger: marktäckningen i ett större område kring tätorten, kring Åsa finns en betydande andel fritidshusbebyggelse.

Hur ser utbud av service ut i området och vilka ambitioner finns?

*- För utökad handel och service krävs ett breddat kundunderlag. Med avseende på skola och barnomsorg är det också nödvändigt att säkra inflyttningen av barnfamiljer för att säkra skolans fortlevnad på orten. Det är viktigt att hålla ihop servicefunktionerna i kärnan, därför borde inte nya serviceetableringar läggas närmre den nya stationen.*

Det är inte möjligt att lägga stationen i centrum. Den nya hållplatsen ska också ta upp resenärer från Ölmanäs och Gårda Brygga. Vad har kommunen för strategi för matningen till stationen? En fara i att ta bilen till stationen är att resenärer väljer att köra bil hela vägen. Hur övervinns det?

*- Bebyggelsen är mycket spridd, vilket gör det svårt att arrangera matarstråk. För en lyckad utveckling krävs en mer medveten planering. Det måste också bli möjligt att gå eller cykla till det nya stationsläget, på gena, kontinuerliga och trygga GC-stråk. Trygghetsaspekten är mycket viktig om GC-vägen ska komma att användas i den utsträckning som planerarna önskar.*

Hur ser planeringen för markanvändningen ut i övrigt för Åsa? Gamla banvallar görs ofta om till GC-vägar, är detta aktuellt? Är det möjligt att stycka av nya tomträtter?

*- En ny GC-väg finns inget behov av, att sprida trafiken i ytterligare ett stråk i nord-sydlig riktning skulle göra rörelsen i gaturummet än glesare, vilket inte medverkar till tryggheten. Istället kommer marken troligen att söka säljas till de fastigheter som omger det gamla spårområdet, vilket kommunen inte tror kommer bli något större problem.*

Vad tycker invånarna om den nya stationen?

*- Inför tillkomsten av den nya stationen i Åsa är de flesta invånare positiva, inga negativa röster har höjts ännu så länge.*

Vilken blir restidsförbättringen med stationen och vem gynnas av den mest?

*- Tågresan Åsa-Göteborg beräknas ta 30 minuter, medan bussresan idag tar 55 minuter. Den nya tågstationen kommer framförallt att gynna arbetspendlare.*



Hur tänker sig kommunen kollektivtrafikförsörjningen till stationen? Kollektivtrafikstrateg, Kungsbacka kommun svarar<sup>142</sup>

*- Matarbussar till det nya stationsläget ska transportera resenärer från Frillesås och Åsa. Ölmanäs Ringväg som fungerar som uppsamlingsgata för Gårda Brygga har för låg standard för att kunna fungera bra med en matarbus till stationen, det går fortare för resenärerna att ta egen bil eller cykel till stationen. Då blir det extra viktigt med bra och gena cykelvägar.*

Hur planeras anslutningen till stationen för gång och cykel?

*- Det finns tankar om att Åsa stationsväg ska utvecklas till primära gång- och cykelstråket till stationen, denna väg har också viss kulturhistorisk betydelse för orten.*

*Vägen går förbi en återvinningscentral som planerades innan järnvägsstationen blev aktuell.*

Stationen planeras att anläggas vid en vägport, där Kläppavägen går under järnvägen. Hur ser trafiksituationen ut här idag? Hur ser gaturummet i trafikens huvudstråk ut i Åsa idag?

*- Enda trafiken på Kläppavägen är boende i Kläppa. Gamla E6 går genom hela Åsa samhälle, denna fick en upprustning för ungefär tio år sedan, bland annat målades lyktstolparna havsblå men dessa håller nu på att målas om vita.*

Hur ser utvecklingen av bebyggelse ut på orten? Vilka områden ser kommunen som intressanta att bebygga med bostäder för att nå den utveckling som önskas?

*- Åsa växer, under perioden 2005-2011 har ungefär 125 bostäder tillkommit i området Gårda Brygga, där omvandlingen av fritidshus till året runtboende är utbredd. Både Vassbäck och Ölmanäs är VA-sanerat, de flesta fastigheter har kommunalt vatten och avlopp. I norra delen av Åsa samhälle har en ny lågstadieskola byggts och 55+-hus är under byggnation. Åsaberget skulle kunna bli ett intressant nytt utbyggnadsområde. Markägarna och exploatörer är intresserade av en utveckling av området. På kartan har området ett strategiskt läge mellan centrum och den nya tågstationen. I verkligheten ligger det tänkta området på en brant*

*dit det är komplicerat att ansluta med ramper och bilvägar.*

## Observation

Den nya stationen ska ligga vid en vägport på slättlandet. Omkring stationsläget finns jordbruksbebyggelse. Strax söder om läget går spåren in i tunnel. Samhället har mycket spridd bebyggelse med fritidshus vid kusten och hästnäring. I Åsa samhälle är gamla E6 huvudgatan. Bostadsområdena angörs med säckgator, det är svårt att hitta gena gångvägar. Över lag känns avstånden långa och det är svårt att förflytta sig utan bil.

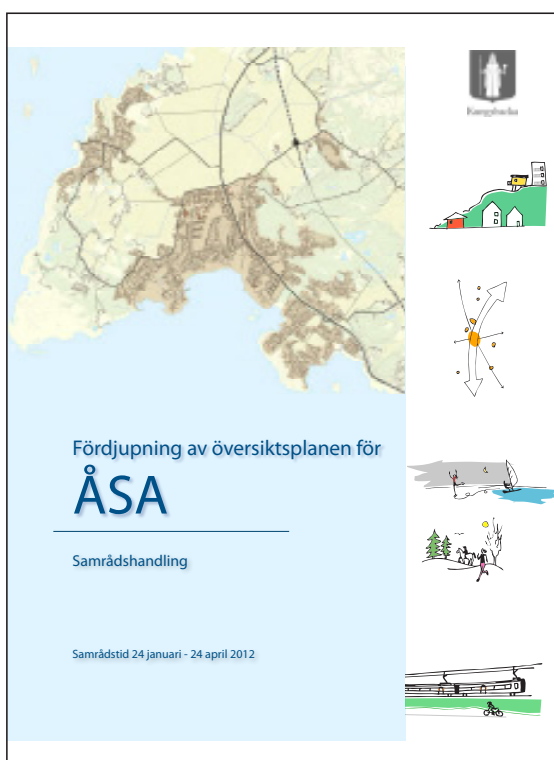
## Sammanfattat om Åsa

Åsa är ett kustsamhälle och en av flera orter med centrumfunktion i Kungsbacka kommun. Den nya stationen i Åsa kommer ligga två kilometer nordost om samhället. Orten bär på anor från sekelskiftet 1900 och har en karaktär av att ha exploaterats i etapper. Den första bebyggelsen kommer från badortsepoken tidigt 1900-tal, varefter stora radhusområden byggdes ut på 1970-talet. Under följande decennier har en utbredd permanentning av fritidshus skett. Under 2000-talet har byggts en ny skola och seniorboenden är under uppförande. Inflyttande värderar ridsport och närheten till havet högt. Orten har något lägre fastighetspriser än andra delar av Kungsbacka kommun. Den gamla banvalen utgör idag en barriär. Gatunätet i Åsa består också till del av säckgator. Huvudgatan är trafikerad och ganska ogästvänlig för promenader. På orten finns några restauranger och en matbutik. Avsaknaden av ett mer blomstrande näringsliv beror snarare på de boendes rörlighet än på bristande befolkningsunderlag.

142 Kollektivtrafikstrateg, Kungsbacka kommun (2011-06-27) Samtal

## 6.2 Analys av Fördjupning av översiktsplanen för Åsa

Dokumentet Fördjupning av översiktsplanen för Åsa (FÖP Åsa) är en samrådshandling, där allmänheten har möjlighet att tycka till om förslaget mellan den 24 jan och 24 april 2012. Utifrån sammanställda synpunkter görs förändringar i förslaget. Sedan presenteras ett bearbetat förslag i utställningsskedet, också här har allmänheten möjlighet att tycka till. Efter eventuellt ytterligare förändringar i förslaget antas det, vartefter det vinner laga kraft.



**Figur dokumentet Fördjupning av översiktsplanen för Åsa, Samrådshandling** (ill: FÖP Åsa, Kungälv kommun).

I Översiktsplanen för Kungälv kommun 2006 (ÖP06) pekades Åsa samhälle ut som ett område för utveckling, och en Fördjupad översiktsplan skulle tas fram. Sedan ÖP06 vunnit laga kraft har också Åsas nya stationsläge på västkustbanan beslutats, och den strategiska planeringen av Åsa blir än mer viktig.

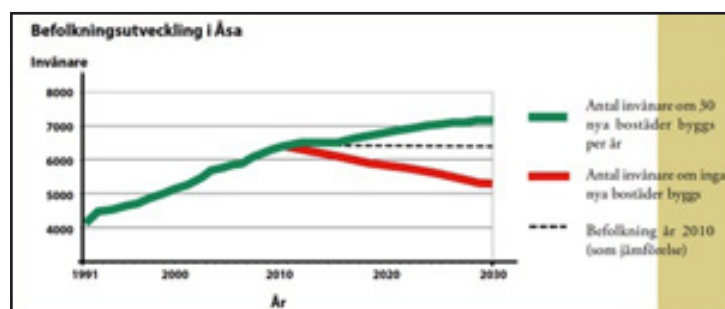
Detta kapitel är en analys av Fördjupning av översiktsplanen för Åsa. Text i kursiv stil är hämtad ur översiktsplanen, därefter följer en analys som hänvisar till kapitel i examensarbetet.

## Bebyggelse

*I planen hänvisas till ÖP06 som förordar förtätning. Vid publicering av ÖP06 fanns inget beslut om Åsa station, förutsättningarna för planeringen av Åsa samhälle har delvis förändrats, och expansion mot det nya stationsläget förordas i FÖP Åsa. Kungälv kommun anser också att en ökad inflyttning till Åsa är nödvändig.<sup>143</sup>*

I kapitel 3.1 Klimat fastställs att utifrån klimaterspektiv behöver trafiksystemet understödjas av en långsiktig och medveten planering av bebyggelse för att nå målet om ökat kollektivtrafik användande. I kapitel 3.2 Samhällsplanering i praktiken förklaras att samhället behöver närma sig kollektivtrafikstråken och detta ansvar läggs på samhällsplanerarna. Att planeringen av Åsa samhälle riktar sig mot det nya stationsläget stämmer överens med den föreslagna inriktningen för att nå målet om en samhällsplanering där transporternas klimatpåverkan minskar.

I kapitel 4.3 Lödöse konstateras att i Lödöse, lilla Edets kommun, har det nya stationsläget medfört en inflyttning som inte setts sedan 1990-talet. Stationen ligger nära kommungränsen till Ale och de två kommunerna arbetar tillsammans för att på bästa sätt dra nytta av det nya stationsläget. Genom ett strategiskt nyttjande av det nya stationsläget kan inflyttningen till Åsa komma att öka.



**Figur Befolkningsutveckling i Åsa med hänsyn till tillskott av bostäder** (ill: FÖP Åsa, Kungälv kommun).

<sup>143</sup> Kungälv kommun (2012). *Fördjupad översiktsplan för Åsa*. s 18

*Den nya stationen i Åsa ska också användas för inpendling, där arbetsplatser etableras i närhet till stationen. I området kring stationen ska eftersträvas en funktionsblandning.<sup>144</sup>*

I kapitel 4.1 Varberg beskrivs att kommunerna i Halland har en utbredd arbetspendling sinsemellan. Till Varberg sker en del av arbetspendlingen med tåg på västkustbanan, en fördel är då att stationen ligger centralt, med närhet till många arbetsplatser. I kapitel 5.3 Kollektivtrafikens upptagningsområde förklaras att benägenheten att åka kollektivt ökar om både start- och målpunkt ligger nära till hållplatsen. Att etablera arbetsplatser nära det nya stationsläget i Åsa leder troligen till en ökad inpendling till orten, samtidigt som många boende i Åsa pendlar ut från orten till arbete. Detta skulle balansera trafikflödet.

I kapitel 2.1 Transporter och stadsplaneideal redogörs att 1940-talets ABC-stad byggde på mindre enheter i bebyggelsen, där både arbetsplats, bostad och centrumfunktion fanns inom samma område. 1990-talets nyurbanism förordade koncentrerad bebyggelse, blandade funktioner, blandad trafik och prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Med fler arbetstillfällen i Åsa kan också Åsaborna själva hitta arbetstillfällen på hemorten. Detta skulle minska resebehovet och därmed belastningen på transportsystemet. Det skulle också öka dagbefolkningen och göra Åsa tryggare. Med mindre restid får fler tid över till annat, i Åsa finns goda förutsättningar för naturupplevelser och odling.

I kapitel 3.2 Miljö och Hälsa förklaras att nackdelen med bebyggelse nära järnvägen är att järnvägen stör genom buller och kanske vibrationer. Finns målpunkter på andra sidan järnvägen orsakar järnvägen också barriäreffekter. I kapitel 4.5 Slutsatser av fallstudier berättas att på grund av buller och barriäreffekter har man i Varberg beslutat att lägga järnvägen i tunnel och i Hjärup sänks spåren för att möjliggöra en lägre överdäckning.

Om bostäder planeras nära järnvägen i Åsa är det viktigt att dessa avskärmas från buller, till exempel genom att placera arbetsplatser närmast intill stationen. Det enda anvisade stället att korsa järnvägen är vid vägporten, Kläppavägen. Därför bör målpunkter väster om järnvägen hållas så nära Kläppavägen som möjligt så att inte boende från östra sidan järnvägen frestas att korsa spåren någon annanstans.



**Figur Norra stråket – Åsa station blir ett utvecklingsområde med funktionsblandad bebyggelse. Idag är här jordbruksmark. (ill: FÖP Åsa, Kungsbacka kommun)**

*I planen beklagas att centrum är utspritt och dif-fust, detta ska rådas bot på genom fler torg och mötesplatser.<sup>145</sup>*

I kapitel 4.2 Falkenberg berättas att kommunen projekterar för stora utbyggnadsområden med handel och bostäder kring det nya stationsläget i Falkenberg. Staden har flera stråk i riktning mellan kusten och den nya stationen och i staden finns många mötesplatser. Det finns en risk att staden töjs ut, befolkningen glesas ut och nya aktiviteter kring stationen dränerar den gamla stadskärnan på folkliv. I kapitel 5.2 TRAST - Trafik för en attraktiv stad förklaras att urban kvalitet fås genom att befolkningen koncentreras. Ett gaturum som är väl integrerat i staden, och har kontakt med många andra gaturum, innehar mer mänsklig rörelse och aktivitet.



Trots att planerarna i Kungsbacka kommun ser svagheten i en spridd struktur i Åsa, förordas ett stråk med ny bebyggelse mellan det befintliga samhället och det nya stationsläget. En tydligare torgkaraktär i centrum föreslås, samtidigt som nya aktiviteter anläggs kring stationen. Även om mötesplatser i form av torg förtydligas i uttrycket, är frågan om den inflyttning kommunen hoppas på, på ett livfullt sätt kan befolka en struktur med flera kärnor. En utveckling av den befintliga centrumkärnan bör premieras.



**Figur 3 Visionsbild över Varbergsvägen vid Åsa hembageri** (ill: FÖP Åsa, Kungsbacka kommun)

*Utbyggnaden av Åsa måste få ta tid, det ger också fler tidslager i uttrycket. Fokus för utbyggnad är centrum, stationen och stråket som sammanbinder dessa två. Utbyggnaden ska ske etappvis.<sup>146</sup>*

I kapitel 5.1 Framtidsscenarioer förklaras att en fysisk miljö har vuxit fram under lång tid och tar lång tid att förändra. Nya tillskott blir kanske små i sitt sammanhang på kort sikt, men för ett samhälle med låg tillväxt blir det då särskilt viktigt att det finns en tydlig strategi för den långsiktiga planeringen så att förändringar leder mot ett gemensamt mål. Ett samhälle med låg tillväxt kan inte omvandlas genom förtätning inom överskådlig tid. Det som kan lyftas fram är samhällets egen försörjning och oberoende samt invånarnas förankring i platsen. Den befintliga strukturen bör vara en tydlig utgångspunkt för det framtida Åsa. Om utbyggnad startas på flera punkter samtidigt, utan att kärnan utvecklas först, finns risk att framåtandan stjälper visionen. Ett operonligt och utspritt centrum och stora byggen, halvfärdiga bostadsområden utanför blir ingen attraktiv miljö.

146 Kungsbacka kommun (2012), s 41-43

*Planen föreslår ett stort ianspråktagande av jordbruksmark för bebyggelse.<sup>147</sup>*

I kapitel 3.1 Peak Oil förklaras begreppet resiliens, som avser ett samhälle som klarar framtidens förändringar. I kapitel 4.1 Varberg förklaras att kommunen i sin planering är restriktiv mot etablering av externhandel. För bebyggelseutvecklingen förordas komplettering i centrala lägen. Jordbruksmarken som omger staden månas om och stadens expansion koncentreras till vissa strategiska områden. Förtätningens syfte är dels att skydda värdefull jordbruksmark, dels att ge bättre underlag till kollektivtrafik. En generell förutsättning för att klara oväntade förändringar i omvärlden är en ökad förmåga till självförsörjning och därmed ett minskat omvärldsberoende. Jordbruksmarken är att betrakta som en värdefull naturresurs för ett expansivt Åsa. Vidare kan jordbruksmark på svenska breddgrader i framtiden bli mer aktuell för livsmedelsproduktion och för Åsa bidra till ökad självförsörjning. Att exploatera jordbruksmarken i området kring Åsa är inte en reversibel åtgärd. Som försiktighet bör jordbruksmark bevaras, och ny bebyggelse lokaliseras till områden mindre lämpade för jordbruk och i anslutning till befintlig bebyggelse med hänsyn till kollektivtrafikförutsättningar.



**Figur Planen visar trafikförsörjningen för den planerade expansionen av Åsa. Föreslagna områden kring Kläppavägen är god jordbruksmark som idag brukas.** (ill: FÖP Åsa, Kungsbacka kommun)

147 Kungsbacka kommun (2012), s 85

## Verksamheter

*I planen hänvisas till Näringslivsprogram 2009 som syftar till att främja näringslivets utveckling i kommunen. Särskilt avsättande av mark för företag anges här som förutsättning för utveckling av näringslivet i Åsa samhälle.<sup>148</sup>*

I kapitel 4.2 Falkenberg berättas att strategin för att stärka Falkenbergs stad särskilt poängterar närhet, blandad bebyggelse och småstadens kvaliteter. I kapitel 5.4 Förtättningsvärderosen - tätare regionala stadskärnor förklaras att blandstad, trygghet, attraktivitet och tillgång på natur är ledord i stadsplanering generellt. Gynnsamma förutsättningar för utvecklad näringsverksamhet på orten skapas genom blandstadsstruktur. Den ökade tillgängligheten i och med stationen är ett viktigt bidrag. Fler aktörer kan attraheras att etablera sig genom en klustereffekt, vare sig det gäller service-, tjänste- eller tillverkningsföretag. Enbart beredande av platsmark genererar troligen inte denna ökning. I synnerhet tjänsteföretag kan tillkomma genom förtätning.



**Figur 5** Analys av området 1,5 km från centrum respektive från stationen. (ill: FÖP Åsa, Kungälv kommun).

*Planen förespråkar företagshotell.<sup>149</sup>*

Kapitel 3.1 Social aspekt gör gällande att ett ökat resande kan påverka sociala aspekter negativt genom att längre restider ger mindre tid för familjeliv. Män är mer benägna att pendla långt än kvinnor är, och högutbildade mer än lågutbildade. Det kan vara svårt att sköta hushållet och små barn för den som pendlar långt.

148 Kungälv kommun (2012), s 18

149 Kungälv kommun (2012), s 45

Företagshotell kan användas av både enmansföretag och större arbetsgivare, där medarbetare har långt till sin arbetsplats, och gör distansarbete till ett mer seriöst alternativ. Företagshotell kan bidra till ökad jämställdhet genom att män, som i oftare har sin arbetsplats längre från hemmet, kan få möjlighet att arbeta i en kontorsmiljö närmare hemmet och genom minskade restider får mer tid att bistå i hushållet.

I kapitel 3.1 Ekologisk aspekt fastställs att energitågstrafiken för resandet måste minskas genom i första hand minskat behov av att resa, detta kan till exempel ske genom samordning av funktioner. I kapitel Peak oil förklaras, mot bakgrund av stegrande befolkning och var och ens strävan efter välfärd samtidigt som oljepriset går upp, behovet av en global omställning av konsumtion och livsstil. Det är nödvändigt att minska behovet av transporter. Företagshotell kan minska resandet om fler på hemorten använder det som arbetsplats istället för att dagligen pendla långväga. En minskad daglig arbetspendling är till fördel både för belastningen på transportsystemet och energiförbrukning och utsläpp.

*I planen förordas jordbruk och djurhållning att förtäta.<sup>150</sup>*

I kapitel 3.1 Peak oil förklaras uttrycket Resiliens. Resiliens avser ett samhälle som klarar framtidens förändringar. En förutsättning är att förstå de socio-ekologiska systemen för att klara oväntade förändringar. I kapitel 5.1 Framtids-scenarier beskriver Scenario II fördelarna med små försörjningsområden. Lokalsamhället får en starkare fysisk anknytning till sitt omland där livsmedel och basvaror hämtas från närområdet och transportsträckorna blir kortare. Jordbruket har en extensiv produktion. Bebyggelsen sprids ut och infrastrukturen avvecklas och ersätts med nya system, tekniker är småskaliga och differentierade. Ett samhälle med låg tillväxt kan inte omvandlas genom förtätning inom överskådlig tid. Det som kan lyftas fram är samhällets egen försörjning och oberoende samt invånarnas förankring i platsen. En medvetenhet om djur och natur gynnar miljö- och klimathänsyn bland de boende i Åsa. Jordbruksmark är också en potentiell resurs för framtiden. Om klimatförändringar påverkar odlingsförhållanden i södra Europa kan efterfrågan på mark för odling komma att öka i norra Europa.

150 Kungälv kommun (2012), s 45

I kapitel 5.4 Förtätningsvärderosen – tätare regionala stadskärnor beskrivs att varje plats och byggnad har ett läge med en specifik relation till andra platser, därmed också till människor, verksamheter och attraktioner. Jordbruk och djurhållning är en del av Åsas karaktär. Ett samhälle tar lång tid att förändra, därför är det viktigt att framhäva och bygga vidare på dess existerande kvaliteter, såvida de är förenliga med långtidsmålen om hållbar utveckling. Genom att åskådliggöra jordbruk och djurhållning kan medvetenheten om naturens resurser och ekosystemen öka bland invånarna.



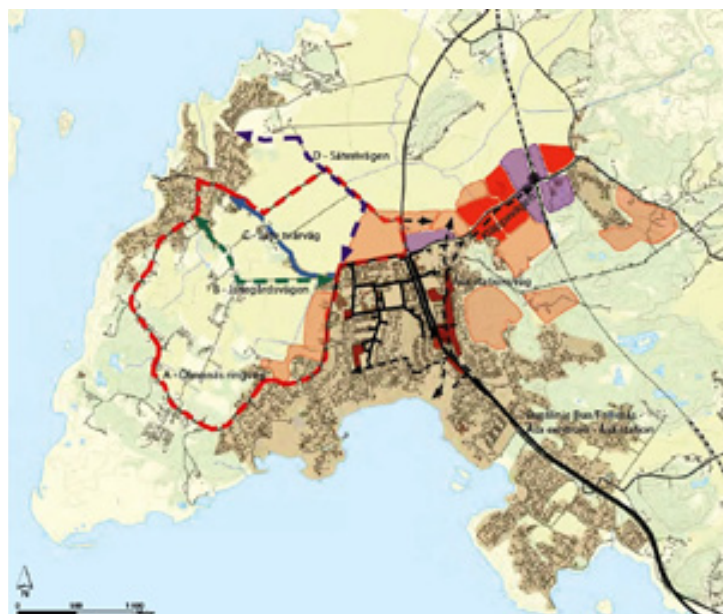
**Figur Åsas karaktär bygger delvis på jordbruk och djurhållning.** (ill: FÖP Åsa, Kungsbacka kommun)

## Trafik

*Planen visar på att tillgänglighet till centrum förbättras med bättre gc i öst-västlig riktning och lederna utformas till att bli mer gästvänliga för oskyddade trafikanter.<sup>151</sup>*

I kapitel 4.1 Varberg beskrivs miljön kring stationen. Vid stationen i Varberg ankommer man av direkt till innerstaden. Innerstaden består till stor del av tät bebyggelse med slutna kvarter, trähus i två eller tre våningar och flera gågator. Kapitel 5.2 TRAST – Trafik för en attraktiv stad anger att en god gångmiljö behöver inte innebära en bilfri gata, det kan vara ett rum med blandad trafik, men där förutsättningarna utgår från de gående. Genom att i trafikmiljön främja oskyddade trafikanter görs trafikmiljön mer attraktiv. Om fler ser trafikmiljön som trygg och attraktiv kan den mentala bundenheten till bilen minska.

151 Kungsbacka kommun (2012), s 37



**Figur Planen föreslår fler och bättre gång- och cykelförbindelser till centrum och till stationen.** (ill: FÖP Åsa, Kungsbacka kommun)

*Planen föreslår att ytan framför ica behålls som parkering, med fler gröna inslag samt att bereda fler parkeringsplatser till sommargäster.<sup>152</sup>*

I kapitel 4.4 Hjärup beskrivs Jakriborg som uppiggande och utmanande. Där finns verksamheter, matbutik och pub, och inne i området är bilar inte tillåtna. I kapitel 5.2 TRAST - Trafik för en attraktiv stad beskrivs fördelarna med cykeltrafik, som tar mindre plats i anspråk än biltrafik, genom gator och parkeringsplatser. Till exempel ryms det på en bils parkeringsplats 18 cyklar. I kapitel 5.3 Kollektivtrafikens upptagningsområde förklaras att överflyttning av bilresor åstadkoms genom incitament som gör alternativa transportsätt mer attraktiva samtidigt som bilens attraktivitet medvetet minskas. Genom en mer vågad planering med fler fysiska åtgärder kan en minskning av bilanvändningen åstadkommas. Parkering för bilar tar stor markyta i anspråk, yta som kunde användas för att skapa en mer attraktiv miljö för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer. Mer begränsad rörelsefrihet för biltrafik och färre bilparkeringar, tillsammans med alternativa färd-sätt, kan bidra till förändrade resvanor.

152 Kungsbacka kommun (2012), s 38 och s 63





**Figur Visionsbild över mötesplatsen och stråket över Varbergsvägen vid Ica. Ny mindre torgbildning med korvkiosk och fiskvagn. (ill: FÖP Åsa, Kungsbacka kommun)**

*Planen uppger att det finns en risk i ett fortsatt högt bilanvändande, om många fortsättningsvis väljer att ta bil trots den nya stationen, får stationen för dåligt resandeunderlag för att motivera ett stopp. Följden kan bli att stationen inte trafikeras med stopp.<sup>153</sup>*

I kap 4.3 Lödöse berättas att de flesta kommuninvånarna inte bor i tätort och bilberoendet är stort i Lilla Edets kommun, vilket blir en utmaning för trafikplaneringen för det nya stationsläget i Lödöse. I kap 5.3 Kollektivtrafikens upptagningsområde förklaras att det första, grundläggande och bredaste behovet är att komma till kollektivtrafiken. Det är viktigt att det finns parkering för bil och cykel och att gångvägarna är attraktiva och trygga. Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen sätter som främsta mål att locka människor ut ur bilen. Det är egentligen antalet uteblivna bilresor som är intressant, snarare än antalet vunna kollektivtrafikresor. I kapitel 4.2 Falkenberg berättas att kommunens planerare haft en stor utmaning i det nya stationsläget och utifrån förutsättningarna jobbat framgångsrikt med anknytningen till stationen i Falkenberg. Från stadskärnan leder gena, trafikseparerade gång- och cykelvägar till stationen och vid stationen finns många parkeringsplatser för bilar och cyklar. I kapitel 4.4 Hjärup berättas att trots restriktiv utformning i Jakriborg är bilanvändandet utbrett även bland boende i Jakriborg. Det bör premieras att i planeringen göra stationsläget tillgängligt för alla, även för dem utan tillgång till bil.

153 Kungsbacka kommun (2012), s 81

För planeringen av Åsa samhälle behöver man etablera en vana att röra sig mot stationen, detta motiverar den föreslagna utvecklingen av samhället, stråket mot stationen. Vanan att använda bilen behöver brytas. Det åstadkoms genom att de boende generellt i vardagen kan utföra de flesta ärenden utan bil.

*I planen konstateras att trots satsningar på kollektivtrafik så kommer även biltrafiken öka jämfört med idag.<sup>154</sup>*

I kapitel 5.2 TRAST – Trafik för en attraktiv stad förklaras att för benägenheten att åka kollektivt är närheten till hållplats viktig, ett riktvärde är gångavstånd på 400 meter. Dessutom är samordningen av olika målpunkter viktig för att kollektivresande ska kännas attraktivt. I kapitel 4.4 Falkenberg beskrivs att vid stationen i Falkenberg finns många parkeringsplatser för bilar och cyklar. Det finns många verktyg, mått och utformningar att ta till för att öka attraktiviteten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer. Genom att sametablera målpunkter och mer specifikt lyfta fram alternativa transportsätt kan man minska transportbehovet. Planerarna för Åsa samhälle har stora utmaningar framför sig men det finns många åtgärder kvar att pröva.

I kapitel 4.4, Hjärup beskrivs att kommunen upplever, trots en restriktiv utformning för bilanvändande, att andelen bilpendlare fortfarande är för stor och behöver bearbetas vidare. I kapitel 5.3 Kollektivtrafikens upptagningsområde anges att främsta vinsten till kollektivtrafikresor tros kunna fås från genom arbetsresor som flyttas över. Om ärenden samordnas i högre grad kommer vissa resor väljas bort så att det totala antalet resor per person blir färre. Det är viktigt att i planeringen se till syftet med långtidsplanen och se samhällets utveckling i ett större sammanhang. Även kommuner och samhällen som fått goda omdömen av omvärlden gällande trafikplanering anser sig ha utmaningar kvar att jobba med. Därför borde också en kommun med svårare utgångspunkter och större utmaningar också att även det lilla bidraget räknas. Även med små små steg kommer man en bit på väg och när man väl nått en bit har omvärldsförutsättningarna förändrats och nästa steg kanske blir lättare att ta med erfarenheten med sig.

154 Kungsbacka kommun (2012), s 86





# Avslutning

Figur Gångtunnel i Hjärup. (Foto S Nyberg)

## Slutsatser

## 7. Slutsatser

Stationen är attraherande men järnvägen i sig är störande. Där stationen ligger utanför staden drar sig bebyggelsen mot det nya stationsläget, som ett resultat av både kommunens planering och marknadskrafter. Där järnvägen går genom samhället försöker planerarna bygga bort problem med barriäreffekt och buller.

Den fördjupade översiktsplanen för Åsa föreslår att bebyggelse orienteras mot det nya stationsläget, att fler verksamheter ska tillkomma och att trafiksituationen tillmötesgås. I analysen av planen framkom att planen förespråkar blandstad samtidigt som jordbrukskaraktären behålls i samhällets utkanter. I planen uppmärksammas dagens Åsa som gles och diffust, trots det väljer man att expandera samhället och istället arbeta med stråk. Verksamheter som framhåller samhällets nuvarande karaktär är fördelaktiga då förändring tar tid, det ger en snabbare förbättring att ta till vara på samhällets nuvarande karaktär. För en långsiktighet i planeringen krävs dock en mer proaktiv hållning till det framtida transportbehovet.

### 7.1 Reflektion

En strategi för utvecklingen av Åsa samhälle bör fokusera kring att öka rörelsen i Åsa centrum och därmed tryggheten, och med det övervinna den mentala tröskeln att lämna bilen hemma. Kollektivtrafiken kan vinna fler passagerare om den mentala bundenheten till bilen bryts. Valet att åka kollektivt måste vara väl rotat bland resenärerna. Det ska inte vara en uppoffring utan ett medvetet, aktivt val. Det förändrade levnadssättet måste vara robust och stå emot förändringar i omvärlden.

Emellertid är parametrarna som påverkar det faktiska utfallet av ortens utveckling betydligt fler. Samhällsplaneringen kan inte lösa allt, viktigt är också ekonomiska incitament och information. Det krävs bättre punktlighet, enkla biljettsystem och högre attraktivitet i själva resandet. Information till resenärer är viktigt för förtroendet. Ekonomiska incitament som kännbart höjda bensinpriser och ekonomiska lättnader för ett mer hållbart resande kan också behövas.

Att säkra tillväxten genom att låta många resa mer kan i förlängningen innebära att differentieringen av samhällets funktioner ökar, där boende skiljs från arbetsplatser. Med större mobilitet kan konsumenterna komma att söka även service längre från bostaden, och premiera till exempel lägre priser framför geografisk närhet. I förlängningen kan detta innebära att serviceutbudet i närhet av bostäder helt konkurreras ut. Med färre människor i rörelse finns risk att den upplevda tryggheten minskar. För att minska behovet av antalet resor ska målpunkter samordnas bättre och mer service etableras i närområdet. Där regionförstoringen innebär förlängda avstånd mellan arbetsplats och hem bör en hållbar utveckling innebära bättre möjligheter att jobba hemifrån eller från kontorshotell på orten.

För att nå målet om begränsad klimatpåverkan som redovisas i rapportens början är ändrade levnadsvanor och minskat resande nödvändiga. Slutsatsen av studien är att planerare bör eftersträva att sammanhålla bebyggelsen för att ge ett gott underlag för kollektivtrafiken. Näringar på den egna orten kan utvecklas till ett bredare utbud av dagverksamheter och ge ett mer självförsörjande samhälle. Det går emot visionen om regionförstoring och minskar betydelsen av den tillkomna stationen. Politikens argument är att om regionförstoringens ökade resmängd sker med kollektiva färdmedel är förändringen av den globala miljöpåverkan liten. Det krävs en mycket stor överflyttning av resor från bil- till kollektivtrafik, helst till tåg, samt bättre samordning av målpunkter så att antalet resor kan minska. En utveckling som förenar ekologisk hållbarhet med ekonomisk hållbarhet är paradoxal. I dagens samhällsekonomiska modeller bygger tillväxt på rörlighet, samtidigt måste vi minska koldioxidutsläpp och energikonsumtion. Regionförstoringen är inte ekologiskt hållbar, planerarna kan bara göra sitt bästa.



## 7.2 Studiens genomförande

I metoden har ingått att studera fyra typfall som på olika sätt kan ge erfarenheter för planeringen av andra stationsorter. Kapitlet med analys av Fördjupad översiktsplan för Åsa tillkom som en komplettering i ett sent skede. Stor vikt har lagts vid att söka ta upp denna del på ett bra sätt. Förslaget till utveckling av Åsa samhälle har flyttats till bilagor. Många av de problematiseringar som tas upp i förslaget återkommer i kommunens fördjupade översiktsplan men hanteras annorlunda.

En förutsättning för valet av studieobjekt var att få göra studien för en uppdragsgivare på min framtida arbetsmarknad. Att få göra genomföra studien på Trafikverket Region Väst har varit inspirerande och lärorikt. Med flera olika handledare och mycket begränsat stöd från högskolan har det varit svårt att göra avgränsning och nå en kontinuitet i studien. Att få genomföra studien hos arbetsgivaren har stimulerat genomförandet. Den andra förutsättningen var få utveckla mina kunskaper i GIS som verktyg. GIS är ett kraftfullt verktyg men för att göra nytta krävs rätt frågeställning, rätt data samt rätt analys. En möjlig GIS-analys som saknas i denna studie är en analys över var på orten pendlare väljer att bosätta sig, vart man pendlar i omgivningen samt hur stor del av pendlarna som väljer att bosätta sig i ett stationsnära läge. GIS-analysen hade också kunnat kopplas till en resvaneundersökning.

## 7.3 Förslag till studier

De enskilda fallen tål mycket väl att utredas vidare, separat. Vidare finns preciseringar av frågeformuleringen för Åsa station som inte fick plats i denna studie:

*Vilken planering främjar trygghet kring stationer i externa lägen?*

*Hur ser en Backcastingmodell för en attraktiv kollektivtrafik i Åsa ut?*

# Källor

## Skriftliga

- Banverket (2006). *Idéstudie Spår 2050. Framtida tågssystem och bebyggelsestruktur i en långsiktig hållbar region kring Göteborg*. Rapportnummer BRVT 2006:05. Banverket västra banregionen. Göteborg.
- Banverket (2009). *Järnvägen i Samhällsplaneringen*. Dnr F08-13934/SA20. Banverket. Borlänge.
- Book, T. (1974). *Stadsplan och järnväg i Norden*. Lunds universitet.
- Boverket och Naturvårdsverket (2000). *Miljöinriktad fysisk planering*. Boverket och Naturvårdsverket. Karlskrona och Stockholm.
- Elias, K (2009). *Hållbarhetsmodeller – vad är hållbar utveckling?* Göteborgsregionens Kommunalförbund. Göteborg.
- Göteborgs Stad et al (2008). *Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen. Sammanfattning*. K2020.
- Göteborgs Stad et al (2009a). *Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen*. K2020.
- Göteborgs Stad et al (2009b). *Att skapa en marknad för K2020*. K2020.
- Hagson, A och Mossfeldt, L (1994). *Kollektivtrafik och bebyggelse. Exemplet Göteborg – Alingsås*. Rapport 1994:5. Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för samhällsbyggnad (STACTH). Göteborg.
- Johansson H, Eklöf H, Karlsson L (2010). *Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan*. Publikation 2010:095. Trafikverket, Borlänge.
- Kummel, L (2006). *Den glesa staden*. Staden, transporterna och stadsutglesningen – ett diskussionsunderlag. Varunummer 9297. Svenska Naturskyddsföreningen. Stockholm.
- Lauri, T (2011). *Tio veckor för bygglov*. Arkitekten 4.11.
- Naturvårdsverket (2003). *Effektivare användning av energi och transporter. Lägesredovisning och åtgärdsanalyser*. Rapport 5315 april 2003. Naturvårdsverket. Stockholm.
- Regeringen (2009) *Mål för framtidens resor och transporter*. Prop 2008/09:93. Stockholm.
- Rosén, T och Wikell, S (2007). *Kommunalförbund och gemensamma nämnder*. Rapport 2007-03-22. Sveriges kommuner och Lansting. Stockholm.
- Sannel, B och Svalhammar S (1997). *Spåren, husen och staden. Järnvägar och bebyggelsestruktur i stockholmssområdet*. Bebyggelsehistorisk tidskrift. Nr 34.1997.
- SCB (2010). *Lokala Arbetsmarknader, egenskaper, utveckling och funktion*. Statistiska Centralbyrån.
- SKL et al (2007). *Trafik för en Attraktiv Stad. Underlag*. Utgåva 2. Sveriges kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Boverket.
- Skånetrafiken (2007). *Tågstrategi 2037*.
- SLL (2011). *Tätare regionala stadskärnor. Analyser och scenarier för stadsutveckling i Stockholmsregionen*. Rapport 4:2011. Regionplanekontoret Stockholms Läns Landsting.
- Smidfelt-Rosqvist, L et al (2009). *Trafikplanering i en hållbar, energisnål stadsutveckling. Med exempel från Lund*. Trivector Traffic AB. Serie nr 2009:80.
- Säfvestad, K (2007). *Den Goda Staden och KOLL framåt. Kollektivtrafiken som medel i Den Goda Staden*. Vägverkets publikation 2007:126. Banverket och Vägverket.
- Trafikkontoret Göteborgs Stad et al (2005). *HUR 2050. Framtidens utmaning – tillsammans utveckla en hållbar region*.
- Trafikverket (2010a). *Fickfakta 2010. Trafikverket, Järnvägar, vägar, trafik och transporter*. Publikation 2010:054. Trafikverket. Borlänge.
- Trafikverket (2010b). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*. Publikation 2010:122. Trafikverket. Borlänge.
- Trafikverket (2011a). *Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*. publikation 2010:123. Trafikverket. Borlänge.
- US Census Bureau (1999). *World population at a glance: 1998 and Beyond*. IB/98-4. Department of commerce. Economics and Statistics Administration.
- VGR (2007). *Ökad tillväxt och en bättre miljö. Åtgärder i transportsystemet i Västra Götaland 2010-2019*. Västra Götalandsregionen.
- VGR (2009). *Regionförstoring – en jämförelse mellan Västra Götaland och Skåne*. Rapport 2009:1. Västra

Götalandsregionen.

VINNOVA (2010). *Rörlighet, Pendling och regionförstoring för bättre kompetensförsörjning, sysselsättning och hållbar tillväxt*. Rapport VR2010:08. Verket för innovationssystem.

## Planer

Falkenbergs kommun (2011). *Program till översiktsplan för Falkenbergs kommun*.

Kungsbacka Kommun (2006). *Kungsbacka översiktsplan 2006*. antagen 2006-04-27.

Kungsbacka kommun (2009). Mål för bostadsbyggnad.

Kungsbacka kommun (2012). Fördjupning av översiktsplanen för Åsa. Samrådshandling.

Lilla Edets Kommun (2011). Översiktsplan Lilla Edets kommun.

Staffanstorps kommun (2007). *Fördjupad översiktsplan Hjärup. Underlag till framtidens kommun – perspektiv 2038*.

Varbergs kommun (2010a). *Översiktsplan för Varbergs kommun*.

Varbergs kommun (2010b). *Översiktsplan för Varbergs kommun. Fördjupning för stadsområdet*. Antagen 2010-06-15.

## Nätet

Banverket (2002). *Väst kustbanan delen Varberg-Hamra*. Folder. <http://www.trafikverket.se/PageFiles/2956/Folder0204.pdf> [2011-07-30]

Faming, P. (2009-03-06). *Regionplanering*. Boverket. <http://www.boverket.se/Planera/Kommunal-planering/Regionplanering/>. [2011-07-15]

Faming, P. (2010-08-31). *Översiktsplanering en kommunal angelägenhet*. Boverket. <http://www.boverket.se/Planera/Kommunal-planering/Oversiktsplanering/>. [2011-07-15]

Falkenbergs kommun (2008-08-18). *Falkenberg Station*. <http://www.falkenberg.se/tidigare/2008/falkenbergstation.5.23bd467411b0b7296a48000884.html> [2011-07-30]

Geo Hive (2011-07-14) *Population 2050 (est)*. <http://www.geohive.com/> [2011-07-14]

Lundström, H (2010). *Världens befolkning ökar – men hur länge?* Valfärd nr 3 2010. SCB. [http://www.scb.se/statistik/\\_publikationer/LE0001\\_2010K03\\_TI\\_09\\_A05TI1003.pdf](http://www.scb.se/statistik/_publikationer/LE0001_2010K03_TI_09_A05TI1003.pdf). [2011-07-14]. s 18.

Nationalencyklopedin (2011). *Fredskris*. Nationalencyklopedin. [http://www.ne.se.proxy.lib.chalmers.se/fredskris?i\\_h\\_word=oljekris](http://www.ne.se.proxy.lib.chalmers.se/fredskris?i_h_word=oljekris). [2011-07-26]

Nationalencyklopedin (2011). *Järnväg*. Nationalencyklopedin. <http://www.ne.se/jarnvag>[2011-07-15]

Nationalencyklopedin (2011). *Miljonprogrammet*. Nationalencyklopedin. <http://www.ne.se.proxy.lib.chalmers.se/lang/miljonprogrammet>. [2011-07-26]

Nationalencyklopedin (2011) *Planmonopol*. Nationalencyklopedin. <http://www.ne.se/planmonopol> [2011-07-15]

Nord, A (2009-10-26) *Vad innebär egentligen 2-gradersmålet?* <http://stallom.se/2009/10/26/vad-innebar-egentligen-2-gradersmalet/>. [2011-07-11]

SCB (2006-11-30) *Befolkning. Folkmängd per tätort*. <http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/Produkt.asp?produktid=BE0101>. [2011-07-30]

Simonsen, S H (2008-01-21). *Vad är resiliens?* Stockholm Resilience Centre. Research for Governance of Social-Ecological Systems. Stockholms Universitet. <http://www.stockholmresilience.org/hem/forskning/vadarresiliens.4.aeea46911a3127427980009512.html>. [2011-07-14]

Ställ om (2009-12-21) *Referenspunkter för Ställ om*. <http://stallom.se/referenspunkter-for-stall-om/>. [2011-07-13]

Trafikverket (2010-07-02). *Så blir väg och järnväg till*. Trafikverket. [www.trafikverket.se/privat/vagar-och-jarnvagar/sa-blir-vag-och-jarnvag-till/](http://www.trafikverket.se/privat/vagar-och-jarnvagar/sa-blir-vag-och-jarnvag-till/). [2011-06-03]

Trivector Traffic (2010-04-08) *Varför Mobility Management?* <http://www.mobilitymanagement.se/teori/?tabIndex=1>. [2011-07-12]

Utrikesdepartementet et al (2009-09-30). *FN:s allmänna förklaring*. Regeringskansliet. [http://www.humanrights.gov.se/extra/pod/?id=71&module\\_instance=6&action=pod\\_show](http://www.humanrights.gov.se/extra/pod/?id=71&module_instance=6&action=pod_show). [2011-07-14]



## Presentation

Lundin, Y och Dahl, J (2010). *Transition Town Alingsås*. Föreläsning. Sustainable development and the design professions. Chalmers Tekniska Högskola Arkitektur. Göteborg. [2010-09-13]

Elias, K (2010) *GR*. Föreläsning. Sustainable development and the design professions. Chalmers Tekniska Högskola Arkitektur. Göteborg. [2010-09-14]

## Muntliga

Hagson, A (2011-01-28) Samtal

Malbert, B (2011-03-27) Samtal

Varbergs kommun, Kungsbacka kommun, Göteborgs stad, Mölndals stad, GR, Trafikverket (2011-02-23)  
Möte i Varberg

Falkenbergs kommun, Trafikverket (2011-05-25)  
Möte i Falkenberg

Strateg, fysisk planering, Kungsbacka kommun  
(2011-05-30) Samtal

Lilla Edets kommun, Ale kommun, Trafikverket  
(2011-06-09) Möte i Lödöse

Lilla Edets kommun, Ale kommun och Västrafik  
(2011-06-13) Möte i Alafors

Kollektivtrafikstrateg, Kungsbacka kommun (2011-06-27) Samtal

Planarkitekt, Staffanstorps kommun (2011-06-27)  
Samtal

Samhällsplanerare, Varbergs kommun (2011-06-27)  
Samtal

# Bilagor

## I. Infrastruktur i politiken

EU-direktiv

Nationell nivå

Regional nivå

Kommunal nivå

## II. Trafikverket

Statlig väg

Bana väg i Väst och Norge-Vänerbanan

Västkuststråket och Västkustbanan

Backcasting

Åtgärdsval

## III. Förslag för utveckling av Åsa samhälle

Analyser

Programförslag

## IV. Översiktsplanekartor

Varberg fördjupning av stadsområdet 2010, Mark- och vattenanvändning

Falkenberg Delöversiktsplan för centralorten 2007, Mark- och vattenanvändning

Pågående övergripande planarbete för Lödöse, skiss 2011. Arbetsmaterial

Fördjupning för Hjärup 2007, Markanvändning

Kungsbacka Översiktsplan 2006, Grunddragen i bebyggelseutveckling och bevarande

## V. GIS-analyser

Stadens utbredning

1 km radie från stationen

Gångstaden och cykelstaden

Riskzon

Byggnadstyper

Byggnadsår

## VI. Kartor ur Metrias databas

Fastighetskartan

Terrängkartan

Marktäckningskartan



# I. Infrastruktur i politiken

Utvecklingen av transportsystemet styrs genom EU-direktiv, nationella och regionala politiska mål. Gemensamt för de olika nivåerna är att utvecklingen av infrastrukturen ses som prioriterad för att uppnå tillväxt i ekonomin. Kan fler resa över längre avstånd på kortare tid, genereras efterfrågan på varor och tjänster. Här presenteras transportpolitiken i EU, Sverige, Västra Götaland, Halland och Skåne.

## EU-direktiv

En vitbok är en faktsamling som traditionellt var regeringens ställningstagande i utrikespolitiska frågor.<sup>1</sup> EUs vitbok 2011 handlar om transporter och förordar ett öppnare transportsystem och bättre resurseffektivitet i hela Europa. Vitboken tar sikte på åren 2020, 2030 och 2050. Europa måste till år 2050 minska utsläppen av växthusgaser med 95% under 1990 års nivå om tvågradersmålet ska nås. För transportsektorn är ett mål om 60% minskning av växthusgaser satt till år 2050. Samtidigt förordas ett utvecklat, mer samordnat resande. År 2020 ska det finnas en ram för multimodal transportinformation, där olika trafikslag är samordnade. Till 2030 ska 30% av vägtrafiken ha flyttats över till järnväg eller sjöfart. År 2050 ska transporter i städerna vara oberoende av konventionella drivmedel och Europas järnvägsnät för höghastighetståg ska vara fullt utbyggt.<sup>2</sup>

1 Nationalencyklopedin (2011). *vitbok*. Nationalencyklopedin. <http://www.ne.se.proxy.lib.chalmers.se/lang/vitbok/344660>, [2011-07-21]

2 Europeiska Kommissionen (2011). *Vitbok. Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. KOM (2011) 144. Europeiska Kommissionen. Bryssel.



Figur EUs vitbok. (EU-kommissionen)

## Nationell nivå

Sveriges regering har fastställt en proposition om mål för transportpolitiken. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för hela landet. Målen preciseras i 12 punkter och sammanfattas i ett *funktionsmål* som behandlar tillgänglighet och ett *hänsynsmål* som behandlar hälsa, säkerhet och miljö.<sup>3</sup>

Arbetet med *Nationell Plan för transportsystemet 2010-2021* började 2006, då regeringen gav de separata trafikverken i uppdrag att skriva inriktningsunderlag. Efter flera delredovisningar publicerades planen av det nya trafikverket i mars 2011. Här presenteras Trafikverkets verksamhet över tidperioden och investeringar som överstiger 50 miljoner redovisas med namn. I region Väst är flera större investeringar aktuella, bland annat färdigställandet av dubbelspåret Göteborg-Trollhättan, tågtunnel genom Varberg och tunnel genom Hallandsås.<sup>4</sup>

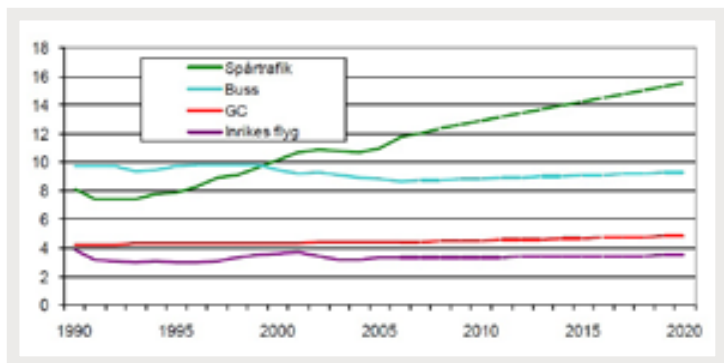
3 Regeringen (2009). *Mål för framtidens resor och transporter*. Prop 2008/09:93. Stockholm.

4 Trafikverket (2011). *Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*. publikation 2010:123. Trafikverket. Borlänge.



Figur Nationell Plan för transportsystemet. (Trafikverket)

Planeringen grundas delvis på prognoser. Bland de kollektiva transporterna väntas den spårbundna trafiken öka mest under planeringsperioden.<sup>5</sup>



Figur Prognos över transportarbete med kollektiva färdmedel 2006-2020, miljarder personkilometer. Spårtrafiken väntas öka med 27%. (ill: Nationell Plan, Trafikverket)

För att verkställa den statliga samhällsplaneringen finns i varje län en länsstyrelse, en myndighet som övervakar och servar. Länsstyrelsen ska bland annat ta fram planeringsunderlag.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Trafikverket (2011).

<sup>6</sup> Wangel, E (2010-12-01). *Samhällsplanering*. Länsstyrelserna. <http://lansstyrelsen.se/lst/sv/amnen/Samhallsplanering/>. [2011-07-25]

I planeringsarbetet ska länsstyrelsen vara rådgivande, granska och pröva planeringen med avseende på hälsa och säkerhet, riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt regional samordning. Länsstyrelsen ansvarar också för att säkra arbetet med miljömålen.<sup>7</sup> Miljömålen samordnas av Naturvårdsverket och är fastställda av riksdagen. Miljömålen sammanfattas i ett övergripande mål, Generationsmålet. Här bestäms att de största miljöproblemen i Sverige ska vara lösta när nästa generation tar över, år 2020. Miljömålen omfattar sammanfattat *Ekosystem, Biologisk mångfald, Människors hälsa, Resurshushållning* samt *Energi och Konsumtion*.<sup>8</sup>



Figur De 16 Miljömålen. (Miljömålsportalen)

## Regional nivå

För förbättringsarbetet av statliga vägar och anläggningar som inte ingår i det nationella stamvägnätet upprättas regionala planer. Gällande regionala planer är fastställda för perioden 2010-2021. Planerna har givits ekonomiska ramar från regering, är utarbetade av det regionala organet (landsting, regionförbund eller region) och granskade av Trafikverket.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Wangel, E (2010-12-01). [2011-07-25]

<sup>8</sup> Naturvårdsverket (2010-12-13). *Generationsmålet*. Miljömålsportalen. <http://www.miljomal.nu/Generationsmalet/>. [2011-07-21]

<sup>9</sup> Trafikverket (2011-03-01). *Regional planering*. Trafikverket. <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Regional-planering1/>. [2011-07-21]

De regionala planerna har i varje region föregåtts av en systemanalys, där mål kartlagts, ett förslag till system målats upp och till sist identifierats vilka åtgärder som krävs för att uppnå ett sådant system.<sup>10</sup>



**Figur Systemanalys för transportsystemet i Halland.**  
(Region Halland)

Västra Götalandsregionen (VGR) har ställning som landsting för de geografiska områdena Västra Götaland, Bohuslän och Dalsland. Landstingets främsta fråga är sjukvård, därefter kollektivtrafikplanering. VGR har tagit fram ett material för utvecklingen i regionen, *Vision Västra Götaland - Det goda Livet*. VGR poängterar att infrastrukturen i regionen är av nationellt intresse då detta är ett mycket betydelsefullt godsstråk. Vidare ges utvecklingen av kollektivtrafik hög prioritet med motiveringen att det främjar tillväxt. Kollektivtrafiken ska vara jämställd, främja integration och vara tillgänglig för funktionshindrade.<sup>11</sup>

Hallands län och Hallands kommunalförbund gick den 1 januari 2011 samman och bildade Region Halland, se vidare under kommun.

Region Skåne var den första regionen som politisk organisation att bildas, detta startade på försök 1997. Förutom att ta över hälso- och sjukvård från landstinget fick regionförbundet ta över frågor om regional utveckling från staten (länsstyrelsen).<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Region Halland (2008). *Framtidens transportsystem i Halland. En regional systemanalys*. Region Halland.

<sup>11</sup> VGR (2005). *Vision Västra Götaland – Det goda livet*. Västra Götalandsregionen. Vänersborg.

<sup>12</sup> Yngve, M (2011-01-04). *Så bildades Region Skåne*. Region Skåne. [http://skane.se/sv/Om\\_Region\\_Skane/Hur-Region-Skane-bildades/](http://skane.se/sv/Om_Region_Skane/Hur-Region-Skane-bildades/) [2011-07-21]

Region Skåne har tillsammans med Skånetrafiken tagit fram strategier för kollektivtrafiken i Skåne, bland annat Tågstrategi 2037.



**Figur Tågstrategi 2037.** (Region Skåne och Skånetrafiken)

## Kommunal nivå

På enskilda kommuners nivå har olika kommuner intresse i förbättrade kommunikationer på olika sätt. För kommuner med negativ befolkningsutveckling och lågt utbud på tjänster kan förbättrade kommunikationer innebära att fler kan bo kvar på orten men arbeta i en annan kommun. För starka arbetsmarknader med många arbetstillfällen innebär stärkta kommunikationer bättre kompetensförsörjning. I de större städerna med gott utbud av tjänster är bostadsbristen i allmänhet utbredd. Kommuner i utkanten av en stark arbetsmarknad kan attrahera boende genom lägre bostadspriser, med acceptabla restider till en bred arbetsmarknad.<sup>13</sup>

Kommunalförbund är en sammanslutning mellan angränsande kommuner som saknar politisk makt och verkar för att samordna frågor som rör planeringen i flera kommuner.

<sup>13</sup> VGR (2009). *Regionförstoring*. Rapport 2009:1. Västra Götalandsregionen.



Totalt 13 kommuner ingår i Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR), däribland Lilla Edet och Kungsbacka.<sup>14</sup> GR har utvecklat flera betydelsefulla underlag, bland annat *Uthållig tillväxt, Strukturbild för Göteborgsregionen* och tillsammans med andra aktörer *K2020*. Strukturbilden identifierar fem stråk radiellt från Göteborg, till dessa ska bebyggelse, utveckling och trafik koncentreras. K2020 är en handlingsplan för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsområdet, med målet att fördubbla kollektivtrafikresandet från år 2006 till 2025.



Figur Kommunförbundet i Göteborgsregionen. (GR)

Hallands län och Hallands kommunalförbund gick den 1 januari 2011 samman och bildade Region Halland. Här ingår sex kommuner, däribland Kungsbacka (igen), Varberg och Falkenberg. Regionen svarar för hälso- och sjukvård, utveckling av näringsliv, miljö och infrastruktur. Visionen för regionen heter *Halland – Bästa Livsplatsen* och är sammanfattad i tre strategier: *Här förverkligar vi bodrömmar, Här bygger vi företag med kunskap* och *Här skapar vi fördelar av läget*. Väst kustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafik. Svagheter i dagens kollektivtrafiksystem är alltför lång restid jämfört med bil och för få resmöjligheter till andra orter. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska koncentreras till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda.<sup>15</sup>

14 GR. (2011) *Kommunal samverkan – regional styrka*. Göteborgsregionens Kommunalförbund. <http://www.gr.to/omgr/omgr.4.4fea3bce1110929824680001128.html>. [2011-07-21]

15 Region Halland och Hallandstrafiken (2008). *Hallands kollektivtrafikstrategi. Mål och strategier för kollektivtrafiken i Halland i syfte att öka resandet med kollektivtrafik*. Region Halland. Slutrapport 2008-12-17.



Figur Kommuner i Halland. (Handikapptillgänglighet.se)

Kommunförbundet Skåne inbegriper Skånes alla 33 kommuner, däribland Staffanstorp. Kommunförbundet Skåne formulerar sitt syfte till samverkan, nätverkande och inspiration för sina medlemskommuner. Förbundet hanterar frågor som rör hälsa, tillväxt och utveckling, miljö, energi och klimat med mera. Kollektivtrafikfrågor är dock helt förlagda till Region Skånes instans.<sup>16</sup>



Figur Skånes kommuner. (Region Skåne)

16 Ålund, S (2011-05-17) *Kollektivtrafik inklusive färdtjänst*. Kommunförbundet skåne. <http://www.kfsk.se/sidot/verksamheter/kommunovergripande/kollektivtrafikinklusivefardtjanst.340.html> [2011-07-21]

## II. Trafikverket

Den 1 april 2010 bildades Trafikverket samtidigt som Vägverket, Banverket och SIKa lades ner. Verket svarar för drift och underhåll samt den långsiktiga planeringen av statliga vägar och järnvägar. Trafikverkets uppdrag innebär att planera trafikslagsövergripande, innefattande väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Den nya rollen innebär också att mer aktivt ta del i den tidiga planeringen.<sup>1</sup> I regleringsbrevet från regeringen till Trafikverket formuleras uppdraget bland annat<sup>2</sup>

*1. Trafikverket ska medverka till genomförandet av den nationella strategin för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning!.../Trafikverket ska i.../ redovisa!.../hur dialog och samverkan med de organ som har det regionala tillväxtansvaret i länen har utvecklats och avses utvecklas!.../*

*/.../*

*9. /.../Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. Trafikverket ska i en särskild rapport i samband med sin årsredovisning för 2011 redovisa vilka åtgärder verket vidtagit i syfte att bidra till uppfyllelse av dessa mål.*

Genom krav på återrapportering och prognos för verksamhet och budget förser verket politiken med underlag för att planera transportpolitiken.

### Statlig väg

Statliga vägar är i första hand nationella och regionala vägar på landsbygden. Tätortens gatunät delas in i huvudnät och lokalnät. De vägar i huvudnätet som förbinder orten med andra orter eller landsdelar är ofta statliga medan gator där trafiken har målpunkter längs gatan tillhör lokalnätet och är därmed kommunala.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Malm, G (2011-06-07) *Trafikverket*. Trafikverket. <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/> [2011-07-14]

<sup>2</sup> Elmsäter-Svärd, C. (2010-12-30). *Regleringsbrev för budgetåret 2011 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. Näringsdepartementet. <http://www.esv.se/Verktyg-stod/Statliggaren/Regleringsbrev/?RBID=13193>. [2011-07-14].

<sup>3</sup> Sektion utformning av vägar och gator (2004) *Vägars och gators utformning*. VGU. *Dimensioneringsgrunder*. VV publikation 2004:80. Vägverket. Borlänge.

## Bana väg i Väst och Norge-Vänerbanan

Bana Väg i Väst är ett förbättringsprojekt för stråket Göteborg-Trollhättan som består av Norge-Vänerbanan (järnväg) och E45 (väg). Projektet initierades i början på 1990-talet, med avsikt att förbättra kapaciteten för gods i stråket. Också förbättring av kommunikationen mot Norge bedömdes viktig för framtiden. Ny järnvägskorridor övervägdes, men bedömning gjordes att det var viktigt att möjliggöra transportförsörjning med järnväg för samhällena längs Göta Älvs dalgång, i linje med målet om regionförstoring. Dubbelspåret som är under byggnation öppnas för trafik i december 2012. Förutom den regionala trafiken mot Vänerområdet innebär nyöppningen av banan sju nya stationer: Gamlestaden, Surte, Bohus, Nödinge, Nol, Älvängen och Lödöse södra.<sup>4</sup>



Figur Projektet bana väg i Väst. (ill. Bana Väg i Väst, Trafikverket)

<sup>4</sup> Trafikverket (2011a). *Bana Väg i Väst*. Trafikverket. <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/BanaVag-i-Vast/Bakgrund-BanaVag/>. [2011-07-15]

## Västkuststråket och Västkustbanan

Projektet Västkuststråket fokuserar på den långsiktiga planeringen för stråket Göteborg-Malmö (efter 2021). I projektet ska övergripande mål och visioner för stråket tas fram. Med stråk avses flöden av personer och gods med avseende på alla trafikslag. Stråkstudien utgår i visionen från funktioner sett ur ett helhetsperspektiv, där ingen uppdelning mellan väg och bana görs. Den viktigaste transportinfrastrukturen är trots det Västkustbanan, VKB, (järnväg) och E6 (väg).<sup>5</sup>



**Figur Projektet Västkustbanan.** (ill: Västkustbanan, Banverket)

<sup>5</sup> Esping, P och Ljung, C (2011). *Trafikslagsövergripande fyrstegsanlys för västkuststråket*. Vectura och Trafikverket Samhälle Region Väst.

VKB, 306 km lång, utgör järnvägsförbindelsen Göteborg - Malmö (i förlängningen Köpenhamn). För VKB finns flera större förbättringsprojekt. Förbättringarna innebär utbyggnad av dubbelspår på flera delsträckor, ny station i Varberg samt tunnlar i Varberg, Hallandsås, Södertunneln i Helsingborg och Västlänken i Göteborg.<sup>6</sup>

Västkuststråket är i strukturbilden för Göteborgsområdet utpekade som ett av fem huvudstråk. Huvudstråken utgörs av historiska städer med stark egen identitet samt en rad större och mindre tätorter. Stråken inrymmer stor befolkning och ett varierat utbud av arbetsplatser, utbildning, handel och tjänster. GR anger att utveckling av huvudstråk ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontrafik.<sup>7</sup>



**Figur Strukturbild för Göteborgsregionen.** (ill: Strukturbild för Göteborgsregionen, GR)

I Halland utgörs stommen i kollektivtrafiknätet av Västkustbanan och Halland har ett stort resande orienterat mot Göteborgsområdet. Med genomförandet av infrastrukturprojekten på västkustbanan, till exempel tunneln genom Hallandsåsen kan resandebudet med Skåne komma att utvecklas mer.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Esping, P och Ljung, C (2011).

<sup>7</sup> GR (2008) *Strukturbild för Göteborgsregionen. En överenskomst om att vi gemensamt tar ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar*. Göteborgsregionens Kommunalförbund.

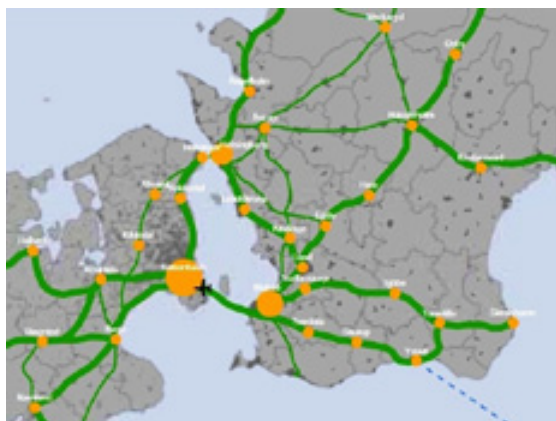
<sup>8</sup> Allberg, Å et al (2011). *Förutsättningar för tillväxt och välfärd i Halland. Diskussionsunderlag inför arbetet med mål och inriktning för region Halland*. Regionfullmäktige Region Halland





**Figur Strukturbild Halland.** (ill: Hallands Kollektivtrafikstrategi, Hallandstrafiken och Region Halland)

För Skåne är Väst kustbanan ett av tre huvudstråk. Genom färdigställandet av tunneln genom Hallandsåsen, utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan samt öppnandet av Citytunneln i Malmö i december 2010, ges möjlighet till större turtäthet, snabbare anslutningar och ett trafiksystem som är mindre känsligt för förseningar. Skåne riktar sig i sin långtidsstrategi mot Köpenhamn och utbytet kring Öresund och Helsingborg-Helsingör, där Öresundstågen på Väst kustbanan utgör en del i stommen.<sup>9</sup>



**Figur Utveckling för Öresundsregionen.** (ill: ÖRUS, Region Skåne)

9 Region Skåne (2009). *Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2010-2016*. Region Skåne. Kristianstad.

Väst kuststråket är intressant för Norge genom en önskad snabbspårsanknytning Oslo-Göteborg på en timme och Oslo-Köpenhamn på två och en halv timme.<sup>10</sup> Det är ett av de stora stråken som förbinder Sverige med Kontinenten genom Köpenhamn. Väst kustbanan är av internationellt intresse, då den utgör en axel i den nordiska triangeln, utpekad som prioriterad av EU.<sup>11</sup>

## Backcasting

Inför framtidens samhällsbyggande kan planeringsfrågan ställas på olika sätt. Ställs frågan vad kommer hända? ges en trolig utveckling, en prognos. Ställs istället frågan vad skulle kunna hända? ges istället olika omvärldsscenarioer. Ställs frågan vad vill vi ska hända? ges utgångspunkten till backcasting.<sup>12</sup> Backcasting skiljer sig från traditionell planering som utgår från prognoser.

Istället för att låta utvecklingen gå i samma riktning som tidigare, söker planerarna identifiera en målbild, sedan studeras olika vägar för att nå dit. Arbetet med backcasting delas in i fyra steg. Det första steget är en tillståndsbekrivning, där de aktuella området beskrivs. Steg två är att bestämma vilken nivå av hållbar utveckling som måste nås. I steg tre tas en målbild fram som uppfyller nivån för hållbarhet. Det fjärde och sista steget innebär att ta fram olika strategier för att ta samhället från det aktuella utseendet till målbilden.<sup>13</sup>

Inför Nationell Plan för transportsystemet 2010-2021 gjordes regionala systemanalyser. Systemanalysen skulle tydliggöra utgångspunkter och prioriteringar utifrån mål och brister för varje region. Systemanalysen görs i tre steg där mål kartläggs, ett förslag till system med brister och potentialer målats upp och till sist bestäms vilka åtgärder som krävs för att uppnå ett sådant system.<sup>14</sup>

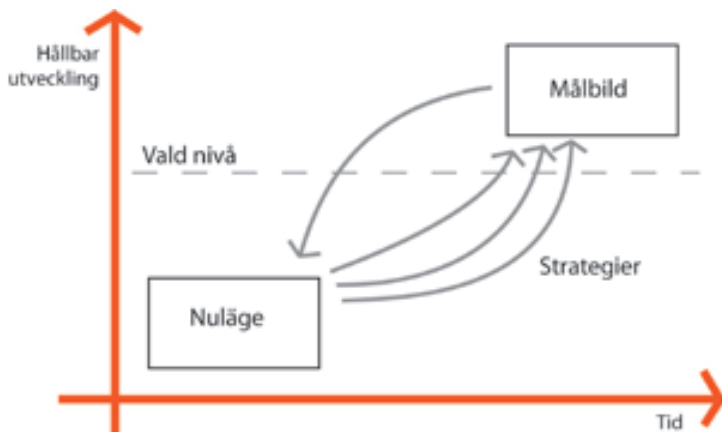
10 Ringqvist, S (2009). *WP1. Förstudie – Tågtrafik Oslo – Göteborg – Köpenhamn*. Coinco North.

11 Trafikverket (2011b). *Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*. publikation 2010:123. Trafikverket. Borlänge.

12 Trafikverket (2011-05-18). *Regeringsuppdrag Ökad kapacitet i järnvägssystemet*. Perspektiv 2050. Presentation.

13 Trafikkontoret Göteborgs Stad et al (2005). S 10.

14 Trafikverket (2011b). s 32.



Figur 1 backcasting utgår planeringen från målbilden  
(källa: HUR 2050, GR m fl)

## Åtgärdsval

I syftet med trafikverkets bildande 2010 ligger också ambitionen att planeringen ska ske trafikslagsövergripande. Både den ekonomiska planeringsprocessen och den fysiska planeringsprocessen för väg och järnväg håller på att ses över, i syfte att få en effektivare process. Åtgärdsval är tänkt att på sikt kunna ersätta delar av de formella förstudier som ska göras enligt nuvarande väg- och järnvägsdragstiftning. Metoden prövas under 2011 som sex pilotstudier i Trafikverkets regioner.<sup>15</sup>

Metoden ska vara en länk från behov till åtgärd. I åtgärdsvalsstudien är utgångspunkten att först definiera funktionen och därefter välja rätt insats. Tanken är att inte låsa sig vid en viss åtgärd innan andra sätt att förbättra transportsystemet prövats. Den nya processen ska ge snabbare effekter till lägre kostnader. Viktigt är också att andra aktörer involveras, där processen ska bidra till bättre insikt om fördelning av ansvar, kostnader och nyttor, och lägger grunden för en medfinansieringsdiskussion.<sup>16</sup>

Åtgärdsval utgår från fyrstegsprincipen. Principen innebär att olika möjligheter till förbättring ska prövas stegvis, därmed ska problemlösning i transportsystemet breddas och effektiviseras. I första hand utreds beteendeförändringar för att avlasta trafiksystemet och i sista hand ny infrastruktur.<sup>17</sup>

I steg ett och två söks åtgärder inom styrning, reglering och information som kan minska efterfrågan på transporter eller föra över resor till andra färdmedel eller andra tider på dagen. Steg tre innebär förbättringar av kapacitet och trafiksäkerhet. Steg fyra innebär att ny mark tas i anspråk.<sup>18</sup> Steg ett- och tvååtgärder är icke-fysiska och kallas Mobility Management. I sådana åtgärder är samarbetet med andra aktörer mycket betydelsefullt. Verktygen är information, kommunikation och samordning, och värderingar hos enskilda resenärer är avgörande. Valet av transportmedel måste vara förankrat hos privatpersoner och arbetsgivare.<sup>19</sup>

- Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
- Steg 2. Åtgärder som ger effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur och fordon
- Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
- Steg 4. Nyinvestering och större ombyggnadsåtgärder

Principen lanserades ursprungligen för Vägverket, med syftet att bättre hushålla med investeringsresurserna. Principen har senare fått ökad relevans då en begränsning av utbyggnaden av vägnätet också sparar naturresurser och energi och begränsar ökningen av vägtrafiken.<sup>20</sup>

15 Trafikverket (2010). *Tillämpning av åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen. Förstudie – metod*. Rapport 2010-10-05. Version 1.0.

16 Trafikverket (2011c). *Tema planering*. i Trafik. Trafikverkets interna tidning. 6.2011.

17 Trafikverket (2011b)

18 Trafikverket (2011b)

19 Vägverket (2005). *Vägverkets medverkan i samhällsbyggnad. Från vägbyggare till samhällsbyggare*. Publikation 2005:141. Vägverket. Borlänge.

20 Vägverket (2002). *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen*. Publikation 2002:72. Vägverket. Borlänge. s 5.

### III. Förslag för utveckling av Åsa samhälle

I examensarbetet togs också ett förslag till utveckling för Åsa samhälle fram, utifrån litteraturstudier och typfall. Förutsättningarna för att utveckla ett hållbart resande i Åsa samhälle prövas med hjälp av de fokusområden som presenteras tidigare i examensarbetet. I denna bilaga prövas vad som bör finnas med i samhällsplaneringen för en station i Åsa, samt en notis om risker att uppmärksamma.

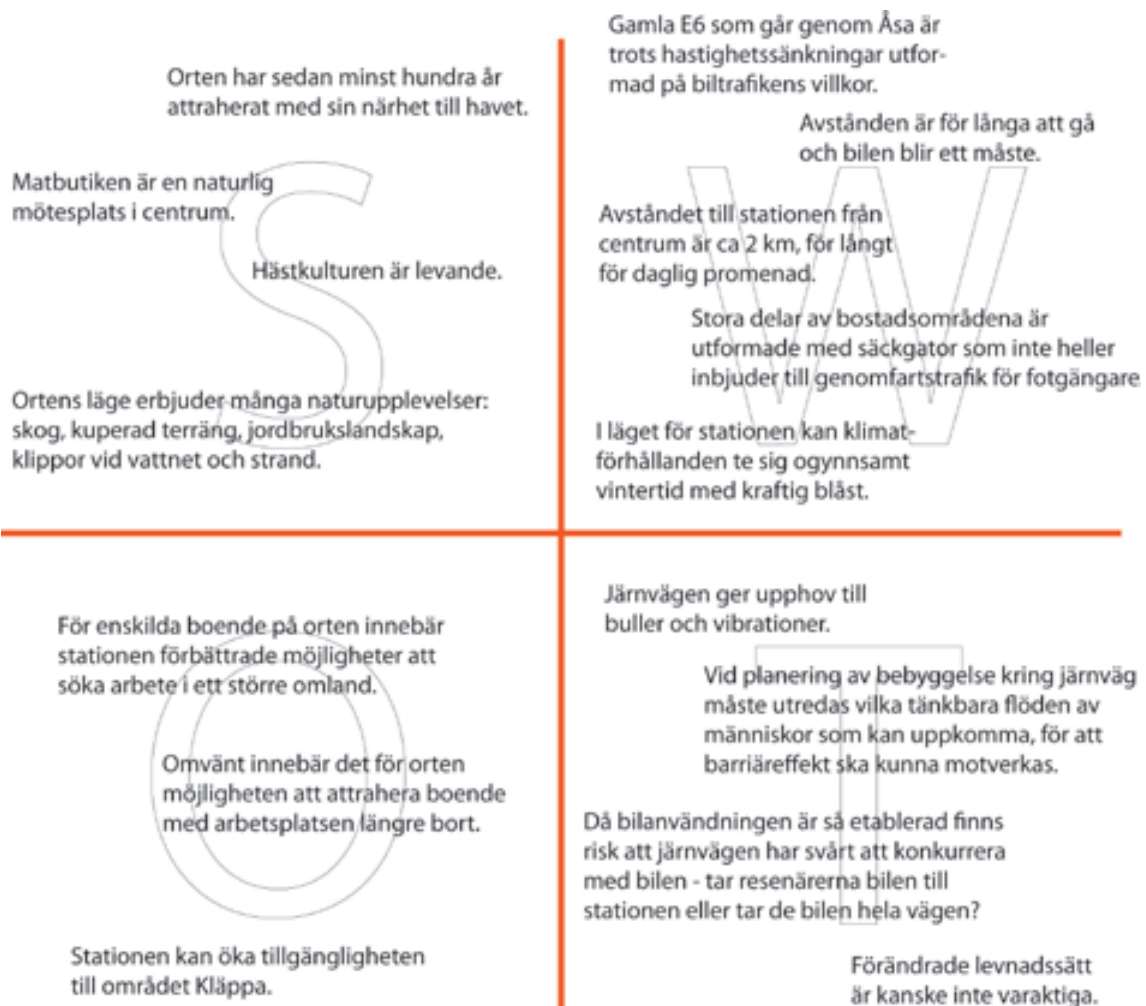
### Analys

Det är viktigt att hänsyn tas till platsspecifika förutsättningar. Det är möjligt att etablera en god tillgänglighet utan direkt fysisk närhet till stationen och det finns en kvalitet i att inte utsätta tätorten för buller, och barriäreffekt. En fortsatt obehindrad utglesning kommer förlama utvecklingen av hållbara transporter som gång, cykling och kollektivtrafik. Därför ska befintligt samhälle förtätas och planeringen ska verka för etablering av lokala näringar. Här följer några analyser för vad som bör tas till vara i planeringen av Åsa.

Figur Tillgänglighet till stationen (ill: S Nyberg)







## SWOT

Inför planeringen av Åsa samhälle för ett gott resandeunderlag på Väst kustbanan har styrkor, svagheter, möjligheter och hot framkommit. Några viktiga slutsatser från analysen är *styrkan* att den naturliga mötesplatsen vid matbutiken, *svagheten* att de långa avstånden orsakar bilberoende, *möjligheten* en framtida inflyttning som ger tillväxt samt *hotet* i vanan att köra bil.



Figur Åsa Scenario 1 (ill: S Nyberg)



Figur Åsa Scenario 2 (ill: S Nyberg)

## Framtidsscenarier

I scenarierna studeras två inriktningar till planering, en koncentrerad förtätning respektive mer spridd bebyggelse. Det första scenariot innebär anläggning av ny kollektivtrafik i uppsamlingsstråk och rationalisering av flöden trafikflöden på energibesparande sätt medan det andra scenariot innebär mer näringsfrihet men kräver mer individuellt engagemang för att nå ett ekologisk uthålligt samhälle. För fallet Åsa är den nya stationen en grundförutsättning i samhällsutvecklingen. Den nya stationen i sig är en strategi i linje med det första scenariot och det blir naturligt att bearbeta förslaget ur denna aspekt. En annan grundförutsättning i Åsa är den redan glesa strukturen som kräver visst individuellt engagemang för att nå ekologisk uthållighet, i linje med det andra scenariot.

Enligt omställningsteorin räcker det inte att förlita sig på ny teknologi, det krävs ändrade levnadsvanor. Genom att planera för fler möten mellan människor kan engagemang genereras naturligt. Därmed blir planeringsförutsättningarna en kombination, med fokus på förtätning av befintlig struktur samtidigt som engagemang och näringsinitiativ på orten uppmuntras.

## Förtätningstrategi

Potentialen för förtätning ges både av ett fysiskt behov - då området på grund av en gles struktur är svårt att försörja med kollektivtrafik - och av tryck - då efterfrågan på tomter i området är god med dess närhet till havet och närhet till större arbetsmarknader. Utrymmet för förtätning är något begränsat och kommunen äger inte mycket mark i området. Frihetens begränsningar ligger i strandskydd, avstånd från buller och vibrationer från järnväg. Potentialen för förtätning ligger således i att förvandla området, en konsensus mellan politiska visioner och marknadskrafter.

## Kollektivtrafikens upptagningsområde

Närheten till kollektivtrafikläget är avgörande för användandet. För att stationen ska komma att få ett gott resandeunderlag måste tillgängligheten vara god. Det kan ordnas med bussar som ansluter men omstigningar är moment som påverkar helhetsupplevelsen negativt. Därför är det viktigt att enkelt och tryggt kunna ta sig till stationen på egen hand, helst till fots eller med cykel. Parkering för bilar är mycket viktigt för att nå den överflyttning av resor som önskas.

## TRAST

Gång- och cykeltrafik främjas genom att tryggheten i trafikrummet värnas. Otrygghet kan handla dels om rädsla för överfall i mörker och ödsliga områden, dels om den upplevt låg säkerhet hos oskyddade trafikanter gentemot bilar, cyklar och mopeder. Detta kan avhjälpas med god belysning, bra siktförhållanden och befolkade stråk samt tydliga anvisningar för hur trafikrummet skall nyttjas av olika trafikanter och ytor reserverade för oskyddade trafikanter. I studien har särskilt fokus lagts på att tillskapa frirummet, där endast gående och cyklar får framföras. En fullt utförd trafikseparering är dock inte att föredra i mindre befolkade områden, hellre då mjuktrafikrum och gångbanor längs gatorna.

## Planeringsförutsättningar

Om målet med hållbara transporter ska förenas med tillväxt genom regionförstoring finns inte mycket utrymme för ett ökat transportarbete med bil. Bil innebär flexibilitet och frihet. Så länge vanan att köra bil består, är det lättare att ta bilen nästa gång igen. De alternativa transportsätten måste vara minst lika attraktiva och invanda.

I den mån planeraren har möjlighet att påverka, är lokaliseringen av målpunkter minst lika viktig som startpunkter. Om invånarna vänjer sig att inte ta bilen till fler målpunkter i vardagen blir det lättare att välja ett alternativt transportsätt nästa resa.

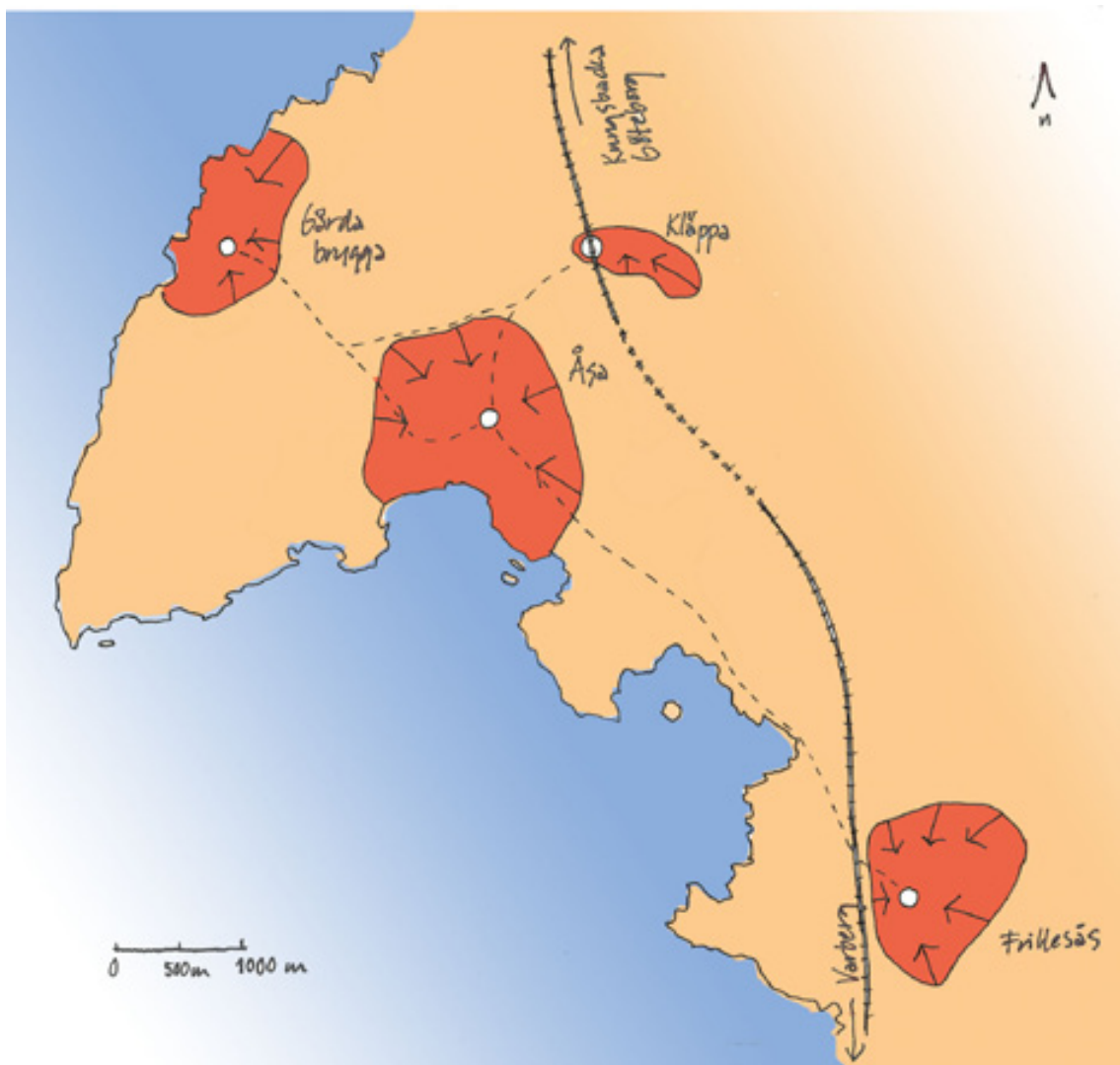
Målbilden är ett befolkat område. Utvecklingen ska framför allt fokusera på trygghet och att planera för minskat bilberoendet i vardagen. Det kollektiva alternativet måste vara bekvämt och tidsbesparande. Valet att åka kollektivt måste vara väl rotat bland resenärerna. Det ska inte vara en uppoffring utan ett medvetet, aktivt val. Det förändrade levnadssättet måste vara robust och stå emot förändringar i omvärlden.

## Programförslag

Förslaget behandlar tillgängligheten i Åsa centrum samt tillgängligheten till stationen. Strategin som presenteras här innebär att öka rörelsen i Åsa centrum och med det övervinna den mentala tröskeln att lämna bilen hemma. Åsa centrum är den naturliga mötesplatsen redan idag. Centrum förstärks genom att tillkommen bebyggelse lokaliseras så nära som möjligt och att flera tillfarter för gång- och cykel görs från hela Åsa. Åsa centrum får en torgkaraktär med mer plats för människor att mötas. Huvudvägen som går genom samhället får en gatukaraktär, en utformning som i högre grad prioriterar oskyddade trafikanter genom beläggningar och utjämning av nivåer. Torget flyter ut över huvudgatan.

Centrum kopplas till stationen med effektiva matarbussar. Det viktigaste i transporterna är hur lång tid det tar, snarare än det geografiska avståndet. När det gäller bytet från buss till tåg är också det ett mentalt hinder att överbrygga. Matarbussarna ska invänta tågets resenärer på stationen. Avståndet från samhället till den nya stationen är två kilometer, ett fullt acceptabelt cykelavstånd. För resenärer som tagit sig till stationen med bil eller cykel ska finnas praktiska och trygga parkeringsplatser. Med mer rörelse och uppsikt över platsen ökar tryggheten. Stationen ligger naturligt nära samhället Kläppa, genom att bygga stationen mot Kläppa kan rörelsen på stationen öka naturligt. För cyklister prioriteras genheten, både när det gäller cykelvägar till stationen och parkeringarnas lokalisering. För tryggheten är belysning på och på väg till platsen viktig. Gång- och cykelvägen till stationen, stationens parkeringar och perronger samt i och kring vägporten ska ges god belysning. Vägen mellan perrongerna ska göras gen med så liten nivåskillnad som möjligt. Vid perrongen ska även finnas en vänthall att sitta i tills tåget kommer.

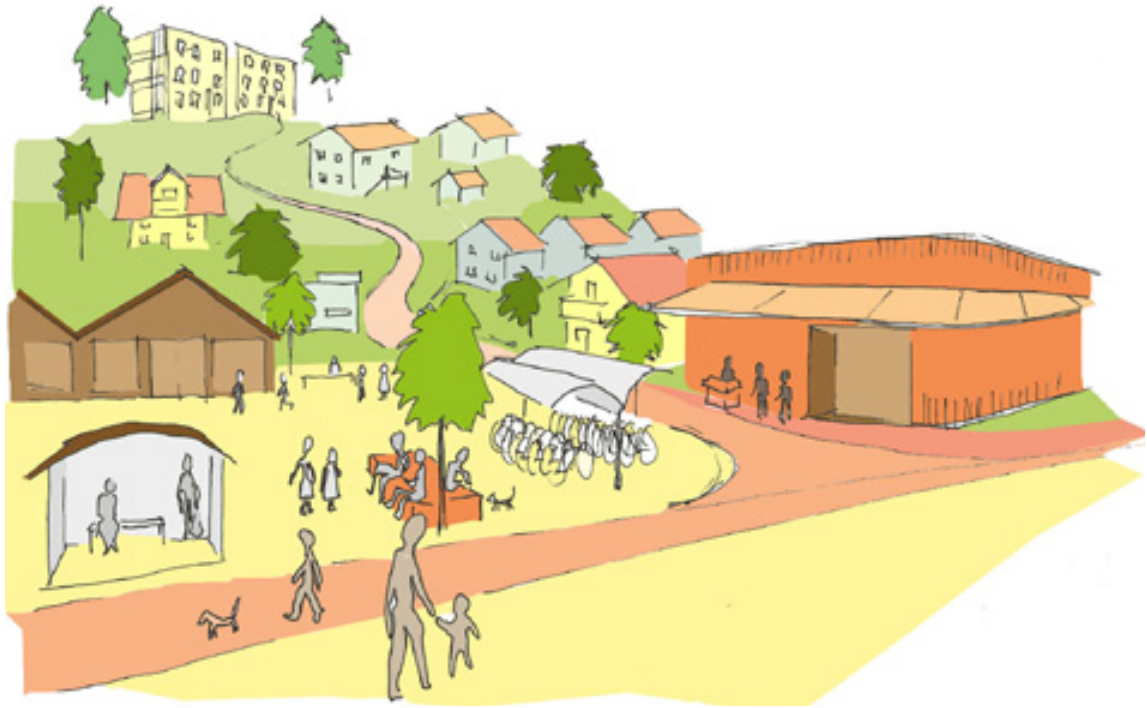




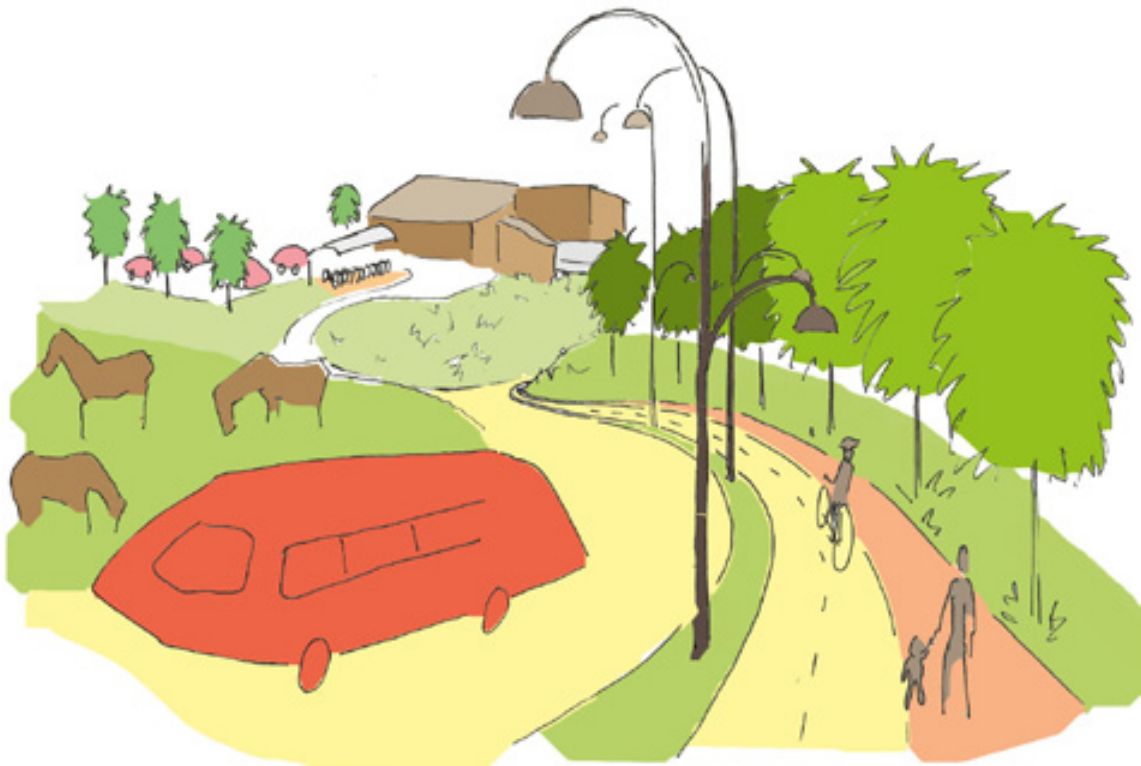
## Reflektion

Med ett nytt stationsläge utanför tätortens centrum finns risk för en förskjutning av existerande centrum mot det nya stationsläget. En sådan utveckling kan drivas på av marknadskrafter detta ska uppmärksammas i den kommunala planeringen. Exploatering vid stationsläget kan innebära ett hot mot ett vitaliserat Åsa centrum. Samtidigt kan samordning av handel och barnomsorg vid stationen öka nyttjandet av den och förmå fler att ställa bilen, och istället ta tåget till jobbet. Det hållbara resandet med stationen placerad utanför centrum är komplicerat och motsägelsefullt.

**Figur Strategi Åsa, genom att öka rörelsen inåt kärnorna i de olika delområden som utgör Åsa samhälle, kan benägenheten att röra sig utan bil öka. (ill: S Nyberg)**



Figur Vy över Åsa torg (ill: S Nyberg)

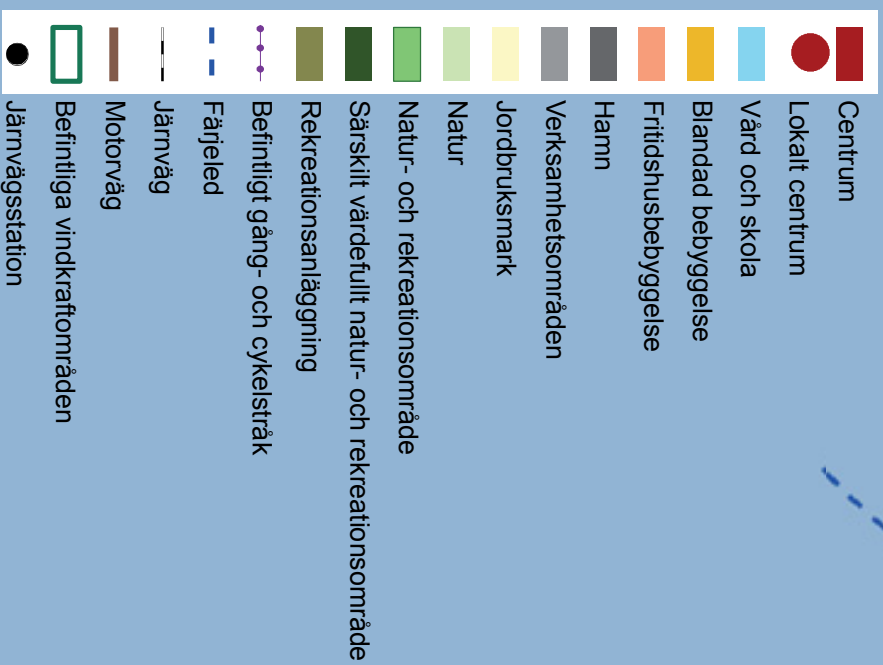


Figur Vy mot Åsa station (ill: S Nyberg)

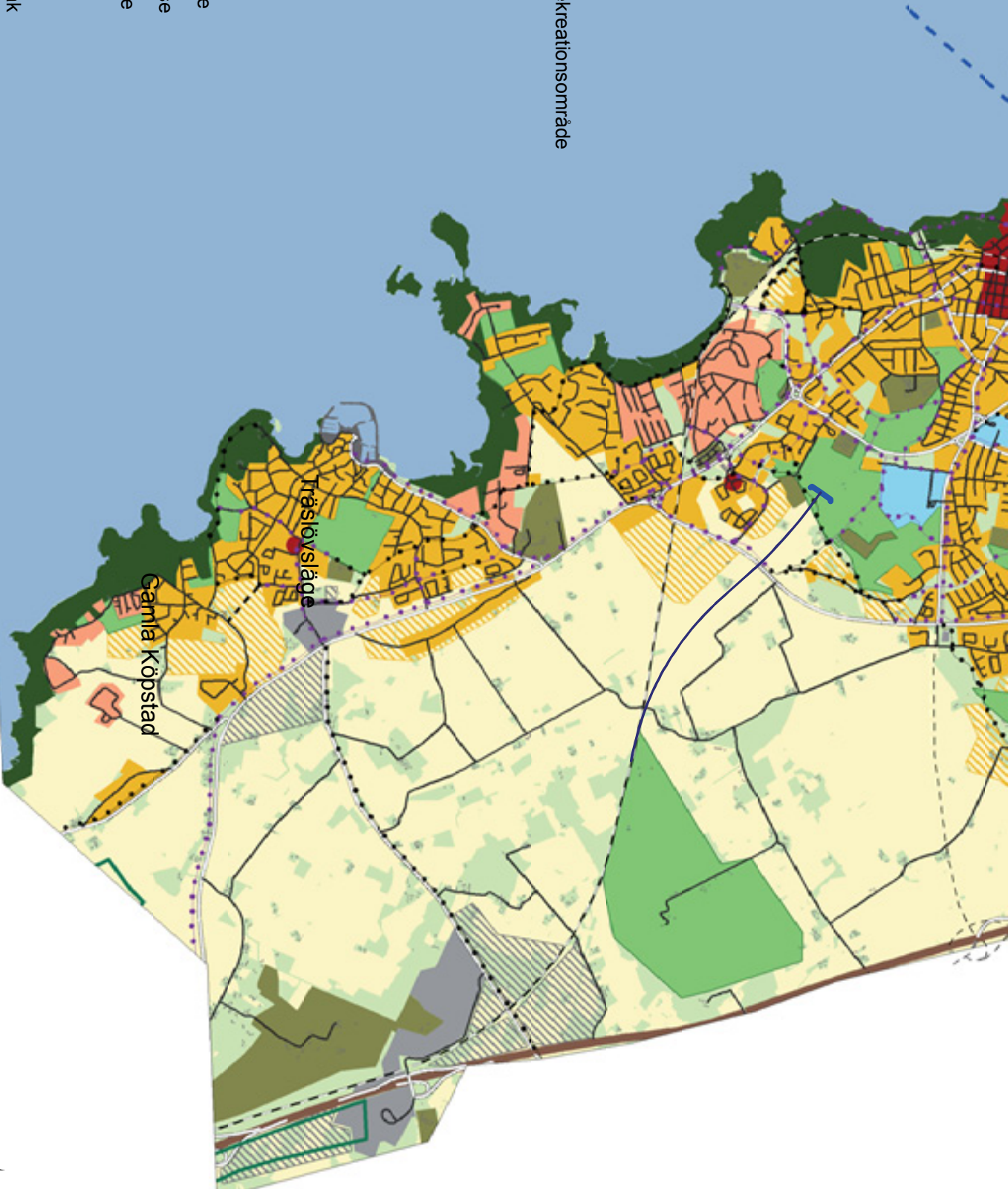
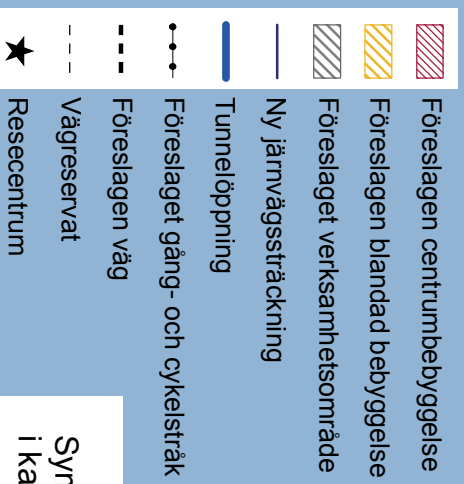
## IV. Kartor



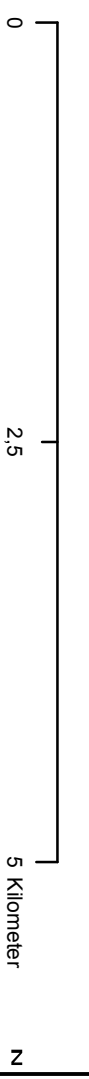
## Pågående markanvändning



## Förändrad markanvändning



Symboleernas betydelse beskrivs i kapitlet Geografiska inriktningar

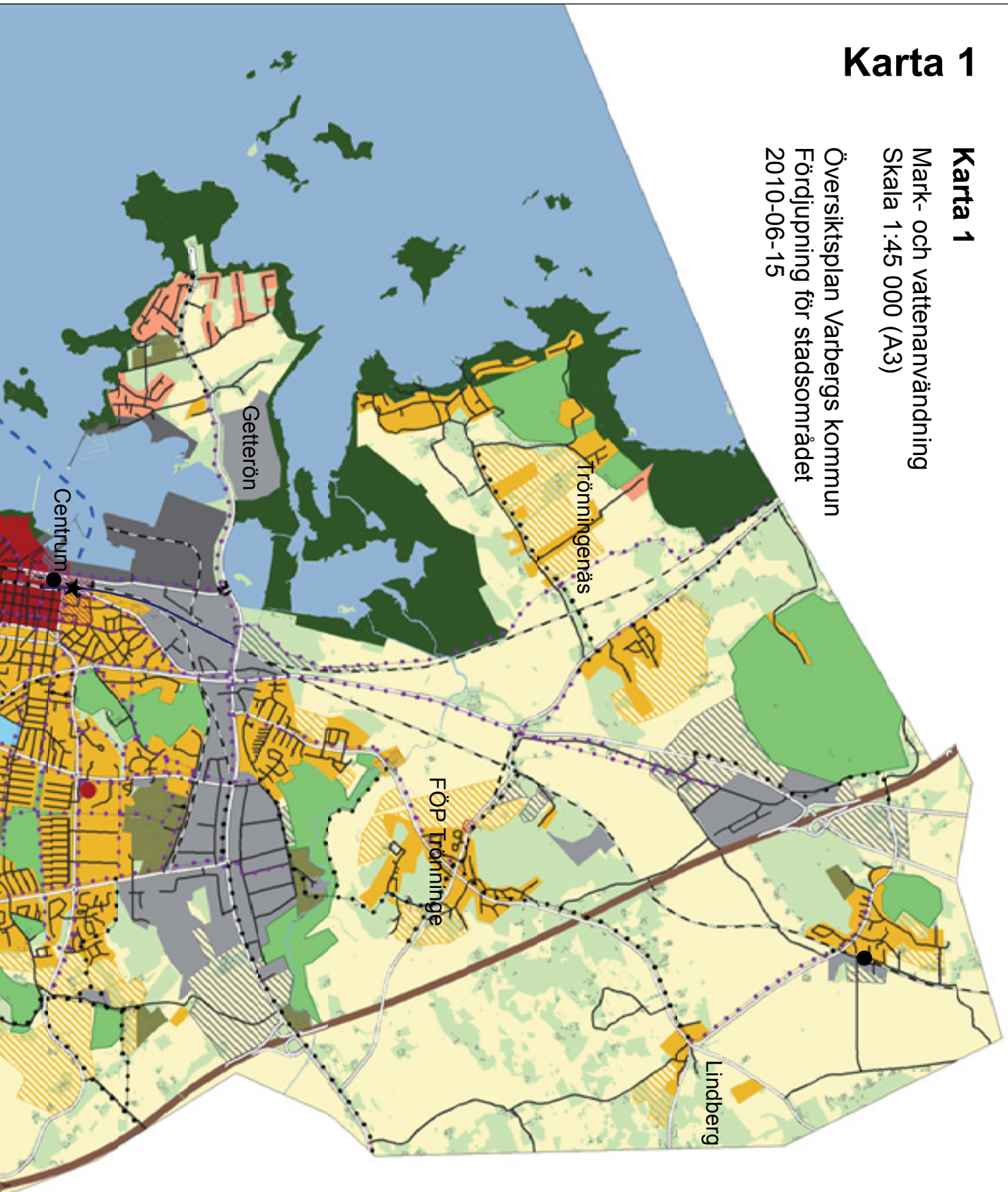


# Karta 1

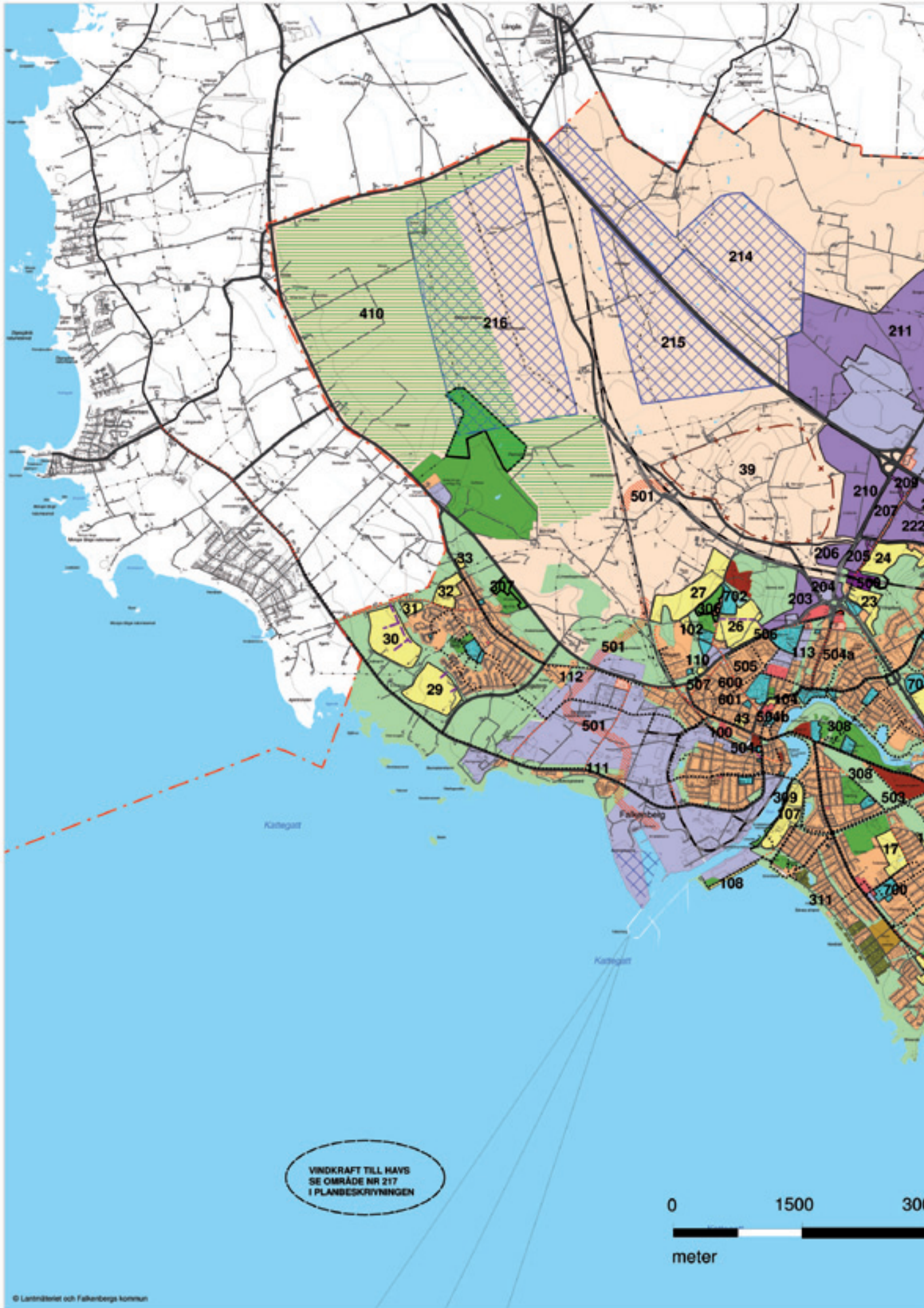
## Karta 1

Mark- och vattenanvändning  
Skala 1:45 000 (A3)

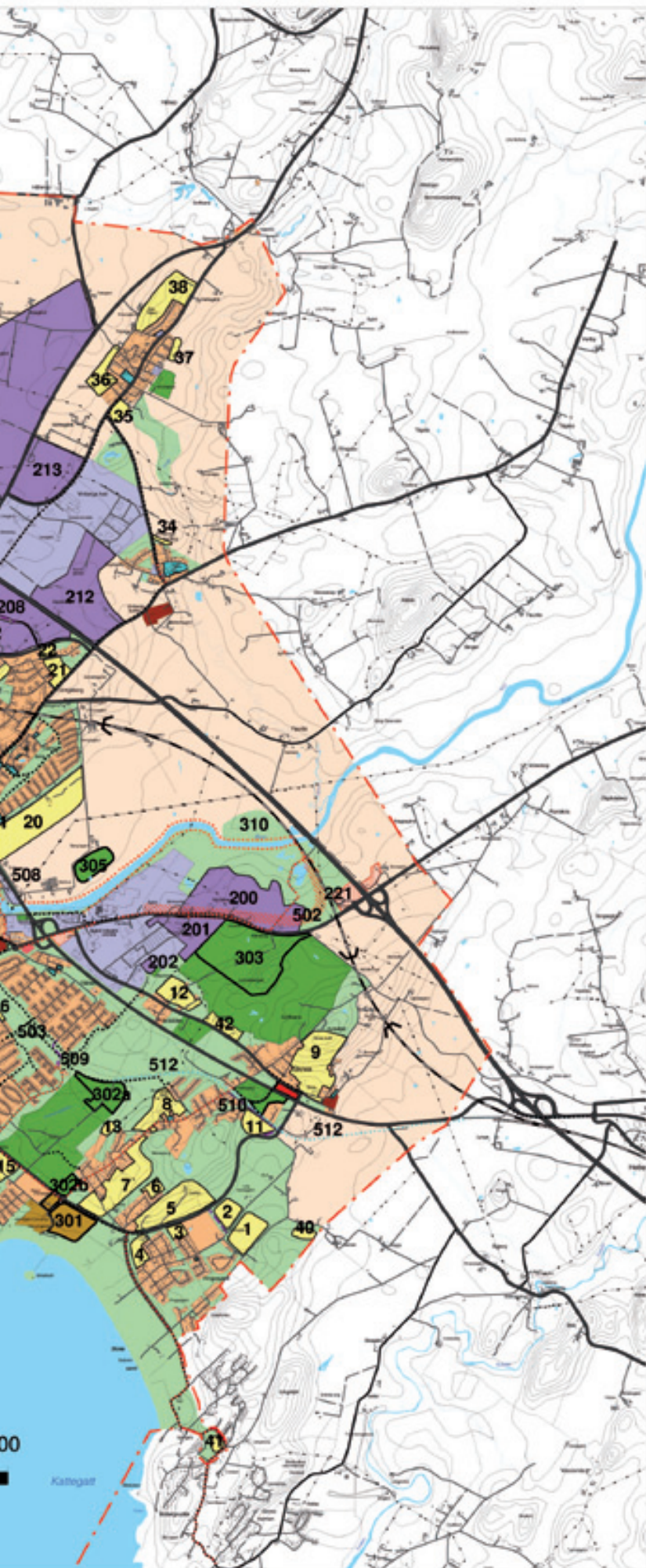
Översiktsplan Varbergs kommun  
Fördjupning för stadsområdet  
2010-06-15











## TECKENFÖRKLARING

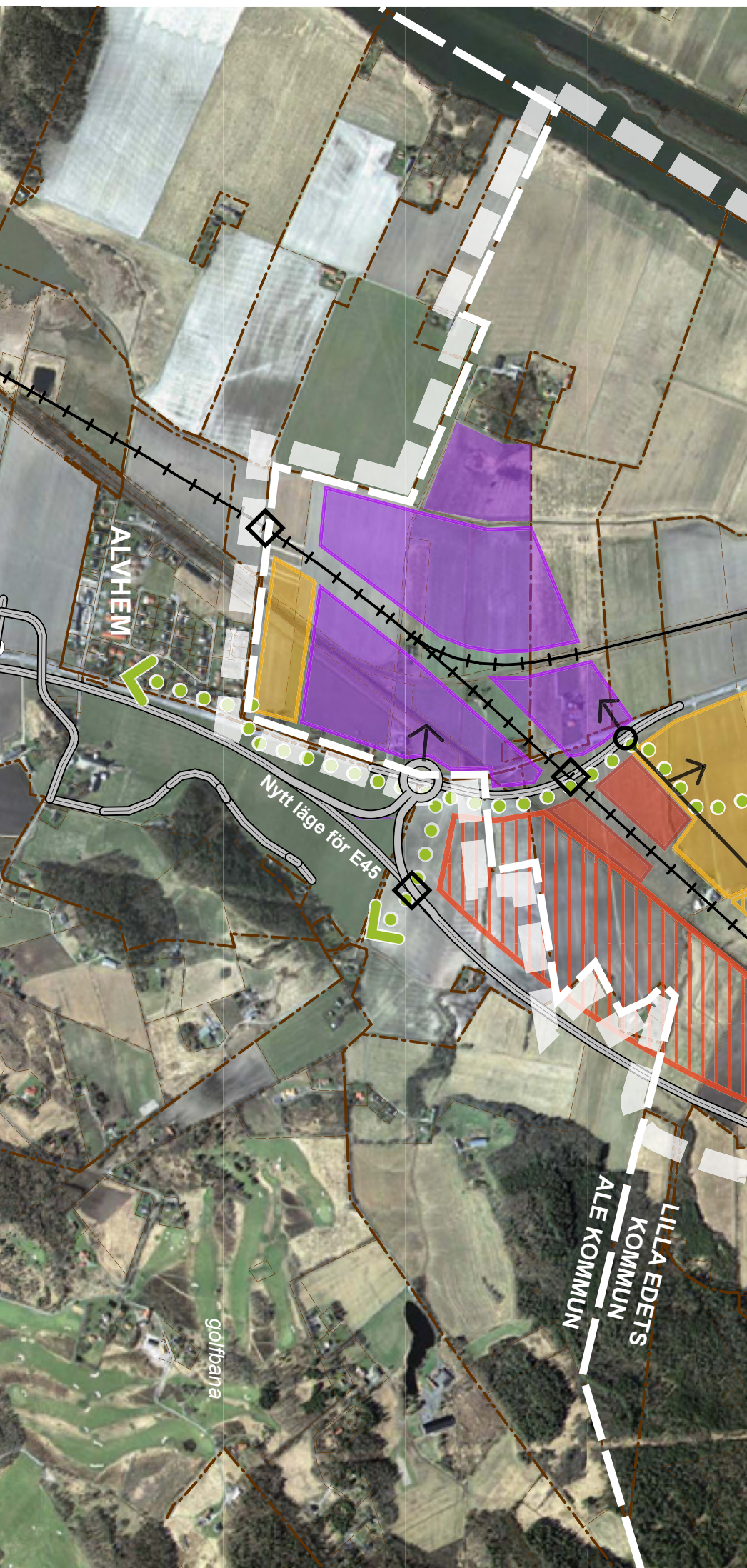
- Plangräns
- HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING**
- Befintlig bebyggelse; bostäder, service mm
- Föreslagen bebyggelse; bostäder, service mm
- Befintliga verksamhetsområden
- Föreslagna verksamhetsområden
- Befintliga vindkraftsområden
- Utredningsområde för vindkraft
- Dagligvaruhandel, livsmedel; befintlig
- Dagligvaruhandel, livsmedel; föreslagen
- Allmän service; skola, vårdcentral, äldreboende mm
- Vägservice; befintlig och föreslagen
- Stationsområde
- Kyrkogård
- Stort opåverkat område
- Natur
- Befintliga frilandsområden
- Föreslagna frilandsområden
- Befintlig camping
- Föreslagen camping
- Badstugeområde
- Pågående markanvändning; jordbruk mm. Avstyckning av hästgårdar kan prövas.
- Specialområde. Rekommendationer se planbeskrivningen
- Vattenområde
- Befintlig cykelstråk
- Föreslagen utbyggnad av cykelstråk
- Föreslagen utbyggnad av kombinerat rid- och cykelstråk
- Ny västkustbana samt befintliga industrispår
- Förslag till ny järnväg för industrispår, zon (se vidare planbeskrivningen, objektsserie 500)
- Befintliga vägar
- Föreslagna vägar
- 00**  
 Områdesnumrering. Rekommendationer se planbeskrivningen, kapitel 3



### Delöversiktsplan för centralorten (Karta 1) Hela centralortsområdet MARK- OCH VATTENANVÄNDNING, REKOMMENDATIONER

Falkenbergs kommun, Stadsbyggnadskontoret  
Antagen av Kommunfullmäktige 2007-06-28  
§ 115





# Pågående övergripande planarbete för Lödöse

Skiss 2011-01-12

## ARBETSMATERIAL

-  Stationsområde
-  Tätortsutveckling
-  Framtida utbyggnadsområde
-  Företagspark
-  Utredningsområde ihop med Ale kommun  
Verksamheter/Handel
-  Gång- och cykelstråk
-  Planskild korsning





GÖTA  
ÄLV

LÖDÖSE

vars-  
området

gymnasie-  
skola

Lödöse  
Museum

berfylligt  
centrum

äldre  
boende

Tingberg-  
ishall skolan

byggarvhus  
bensinmack

tennishall

kyrka

strövmråde








Idrottsområde

Verksamhetsområden  
tolkat från ÖP samråds-  
handling

Norge-Vänerbanan







## Framtida markanvändning

-  Blandad centrummiljö, 35-50 bostäder/hektar
-  Varierad boendemiljö, 15-30 bostäder/hektar
-  Villamiljö, under 15 bostäder/hektar
-  Karaktärsområde
-  Fördjupning för Hjäruup
-  Fornlämningsområde Uppåkra
-  Verksamhet

## Framtida spårtrafik

-  Fyra spår på stambanan
-  Yttre godsspår
-  Overtäckning av järnvägsspår
-  Station för Pågatåg
-  Framtida väg
-  Framtida planskild trafikplats

## Eitförsörjning



-  Befintlig kraftledning
-  Framtida flyttad kraftledning
-  Reservat för ombyggnad av kraftledning
-  Befintligt vindkraftverk

## Platser & entréer

-  Entréområde, parkering m.m.

 Uppåkra arkeologiska center

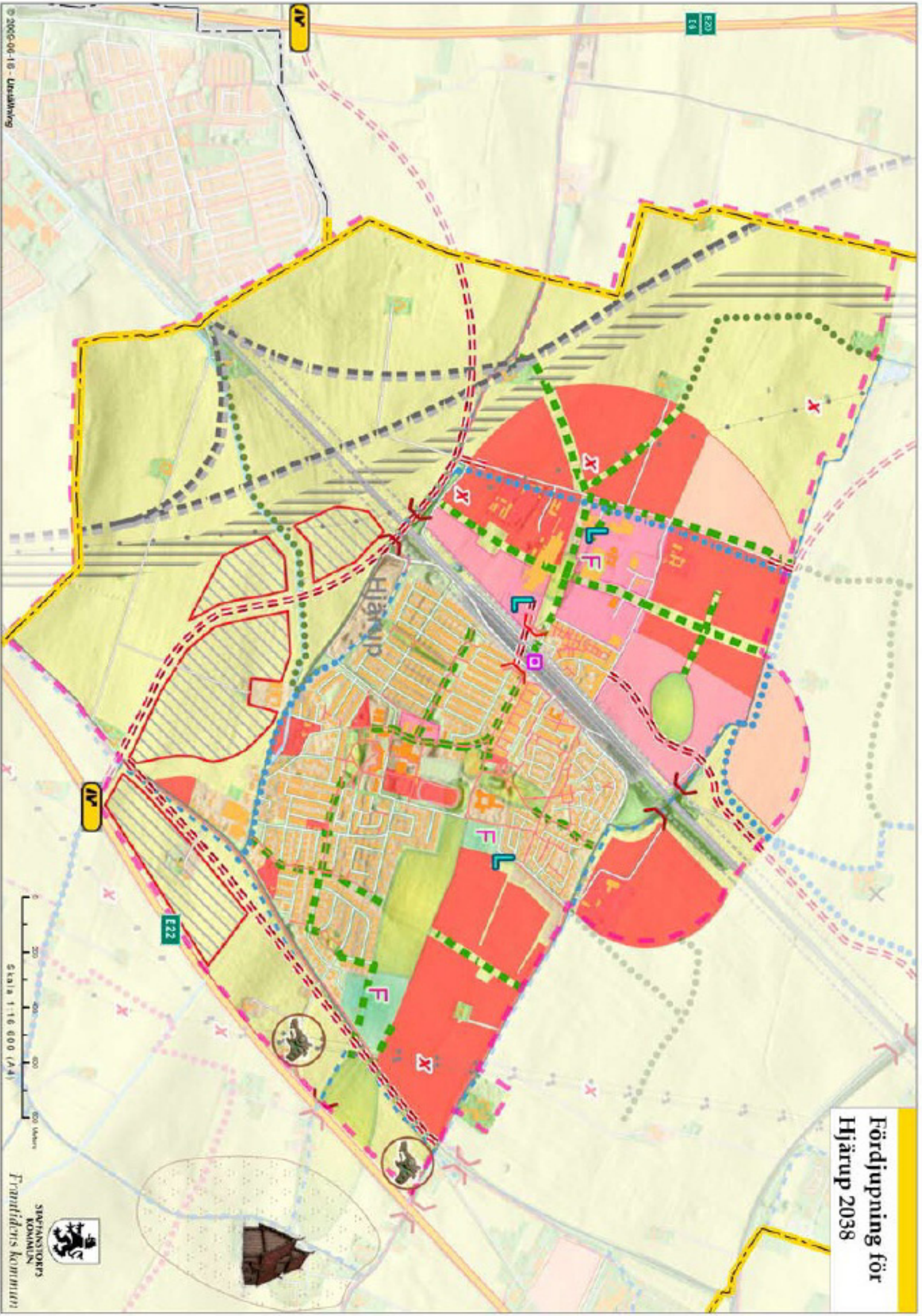
## Framtida offentlig service

-  Framtida lärmiljö
-  Framtida/utbyggd fritidsanläggning

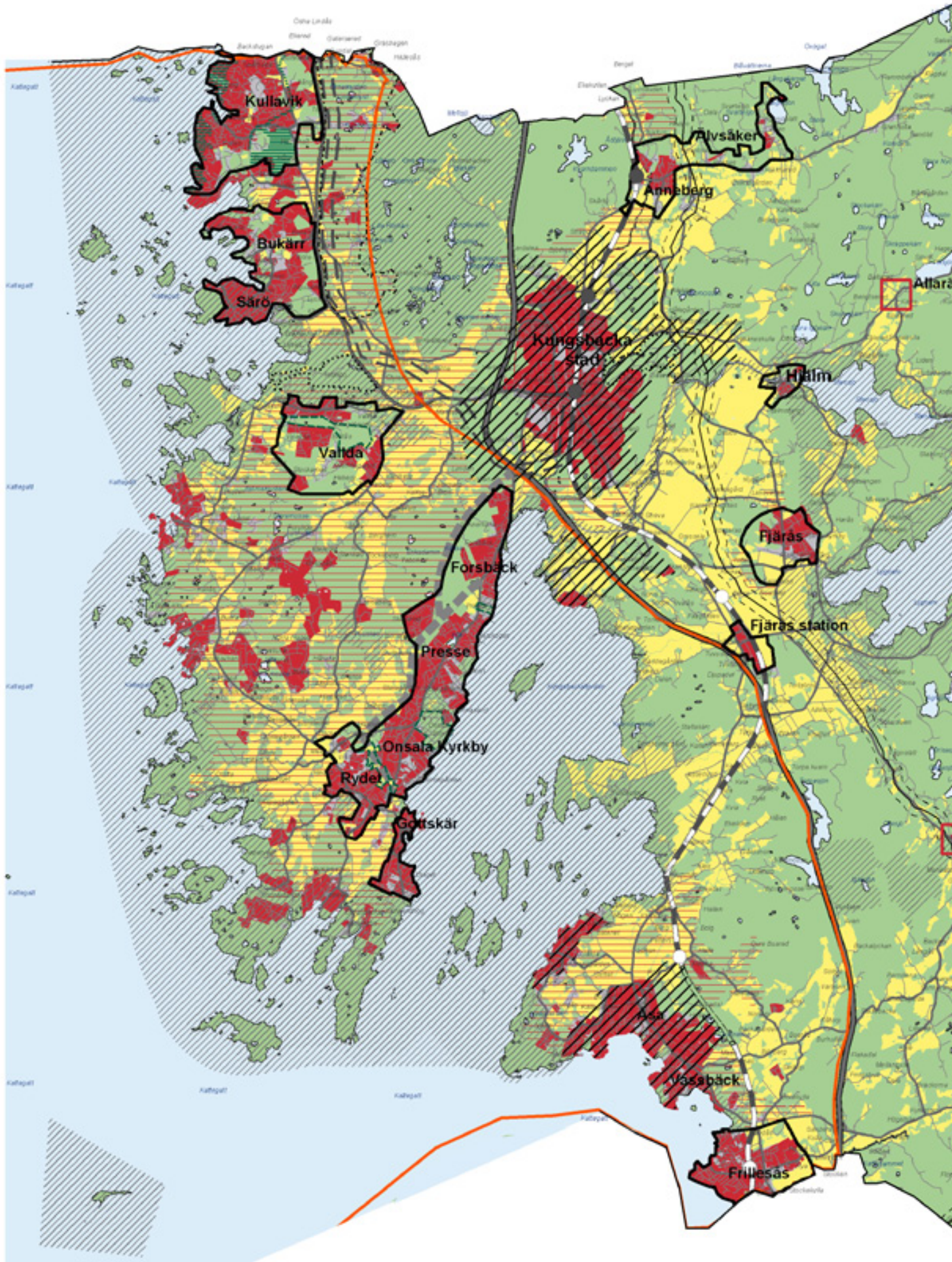
## Rekreation och natur

-  Befintlig cykelled
-  Framtida cykelled
-  Befintlig gång-/cykelväg
-  Framtida ridstig
-  Framtida beträda
-  Länk mellan parker
-  Idrottsplats
-  Park (utveckling av befintlig eller framtida)

# Fördjupning för Hjärup 2038














karta 2

## Grunddragen i bebyggelse- utveckling och bevarande








### Områden för detaljplaneläggning

-  Utvecklingsområde
-  Utvecklingsområde samt programområde för fördjupad översiktsplan






### Områden med bestämmelser

-  Detaljplan gäller
-  Områdesbestämmelser gäller
-  Grönplan gäller








### Områden med riktlinjer och rekommendationer

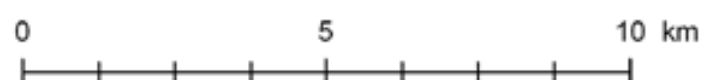
-  Särskilda bygglovs-kriterier - restriktiv hållning till nylokalisering utanför detaljplanerat område
-  Serviceorter
-  Riksintresse enl 4 kap MB
-  Områden med riksintressen (dock ej för yrkesfisket), utökad strandskydd och/eller natura 2000
-  Skyddsområde för gasledningar
-  Skyddsområde för kraftledning
-  Område stört av flygbuller

### Utredningsområden

-  Utredningsområde
-  Utredningsområde för grönplan
-  Reservat för ny Onsalaväg
-  Utredningsområde för kollektivtrafik
-  Ev. framtida tågstation

### Pågående markanvändning

-  Järnväg, bebyggelsefri zon 30 m
-  Motorväg, bebyggelsefri zon 30 m
-  Större allmän väg
-  Befintliga pendeltågstationer
-  Befintlig bebyggelse utanför detaljplan
-  Jordbruksmark, enligt länsstyrelsen graderingsvärde 4-6
-  Pågående markanvändning. Där inga andra intressen finns gäller generella rekommendationer.



Antagen av kommunfullmäktige 2006-04-27 § 35



# V. GIS-analyser

Syftet med Geografiska informationssystem, GIS är att strukturera stora mängder information och åskådliggöra det. Det är ett värdefullt verktyg för att presentera statistik i sammanhang med många aktörer inblandade, där olika aktörer kan samlas kring bilder, där statistik och informationer knyts till geografiska koordinater. GIS-analys innebär frågeställning, analys och reflektion. Det är bra att kunna presentera stora mängder information på ett tydligt sätt, men utan ett behov eller utan slutsats saknar analysen relevans. I projektet har analyser gjorts för:

*Stadens utbredning*

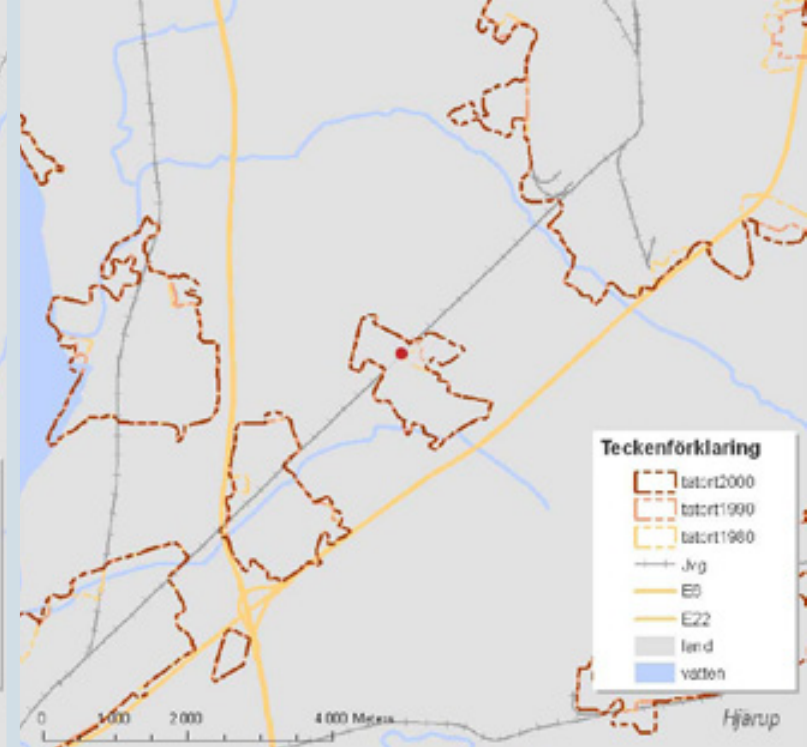
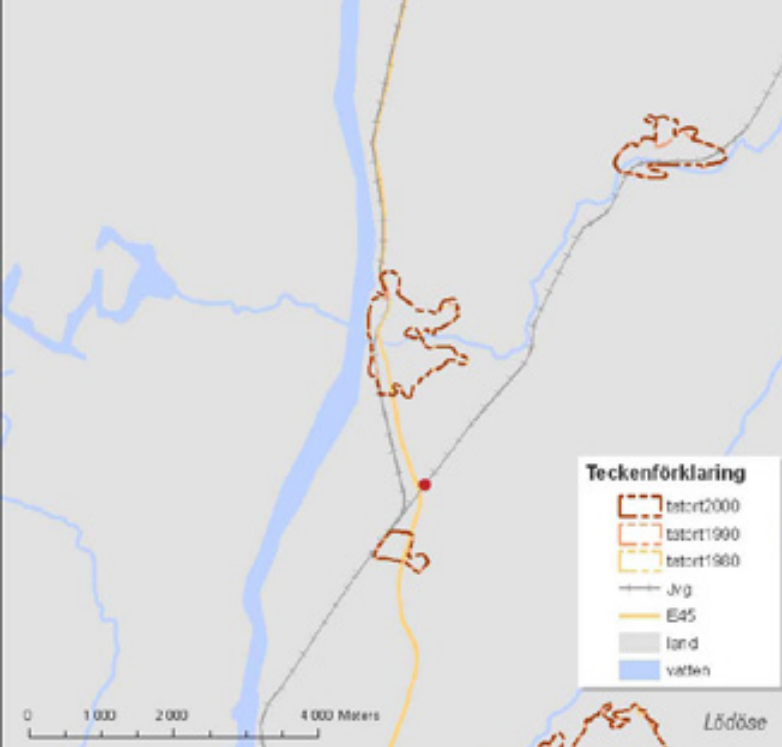
*1 km radie från stationen*

*Gångstaden och cykelstaden*

*Riskzon*

*Byggnadstyper*

*Byggnadsår*



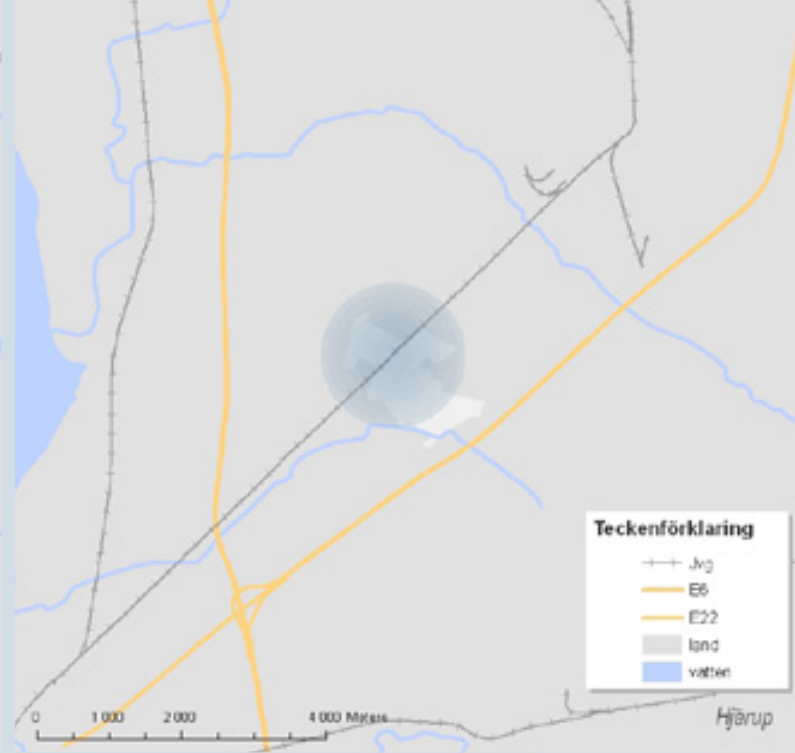
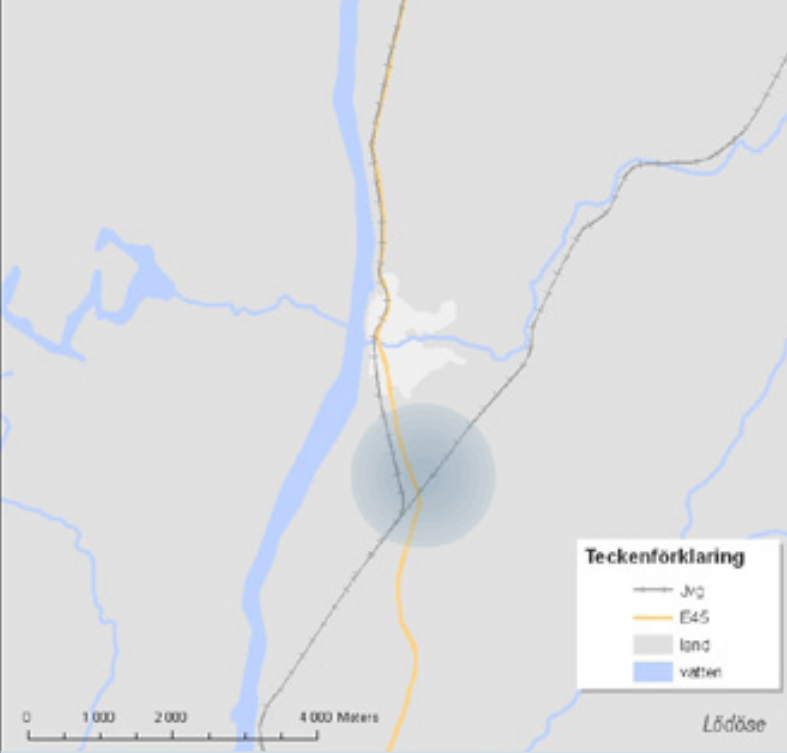
## Stadens utbredning

Tätort definieras som sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare med max 200 meter mellan husen.<sup>1</sup> Här visas tätortens rand för åren 1980, 1990 och 2000. Lödöse växte inte mycket från 1980 till 2000. Hjärup växte några kvarter i norra delen. I Falkenberg har stadens rand expanderat något, Liksom Varberg. Åsa tätort växte betydligt mellan 1980 och 1990. År 2000 klassades också områdena Gårda Brygga i norr och Kläppa i nordost som tätorter.

<sup>1</sup> SCB (2008). *Tätorter, areal, befolkning 2005*. Beskrivning av statistiken.

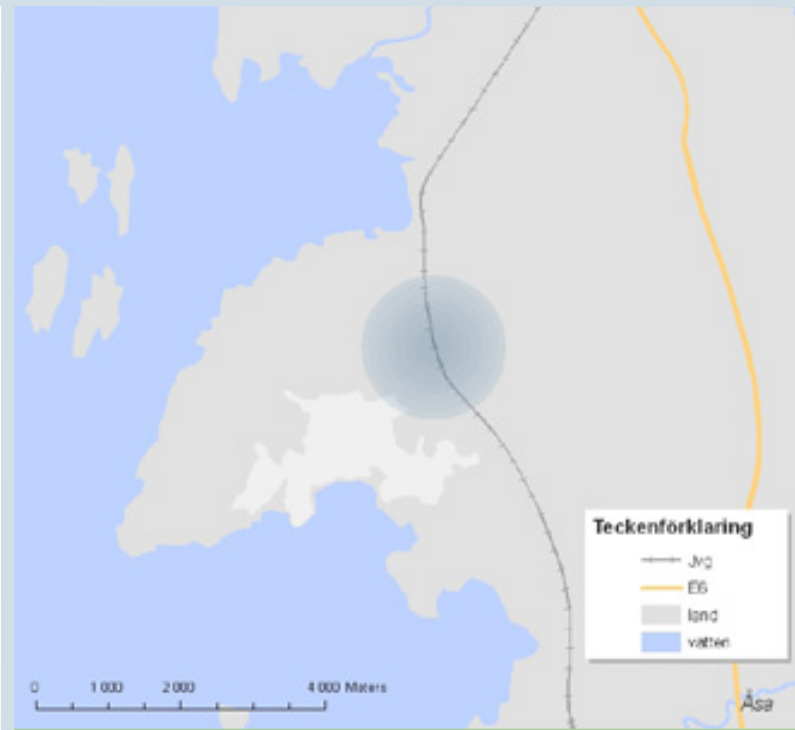


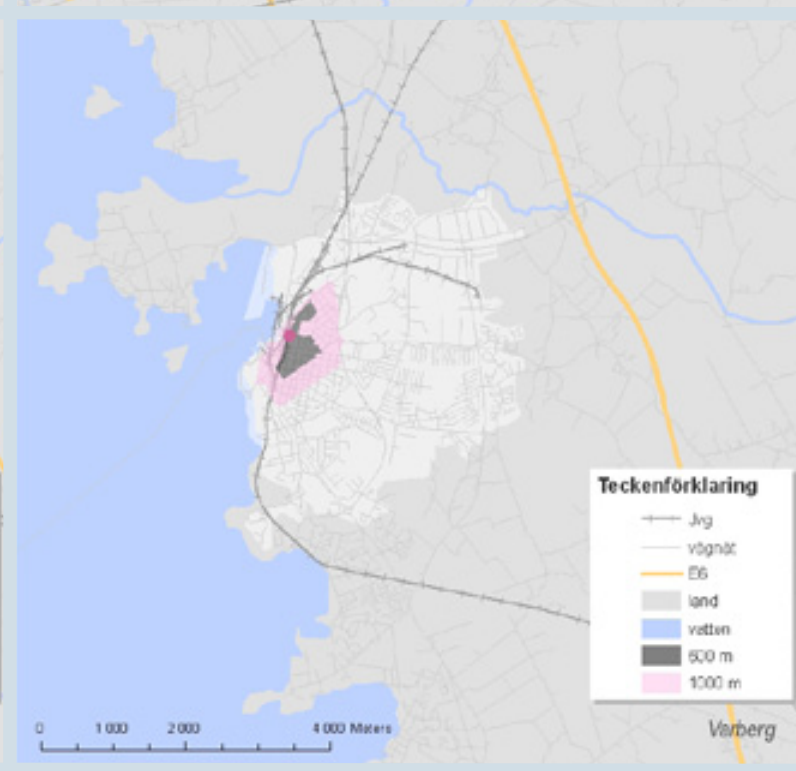
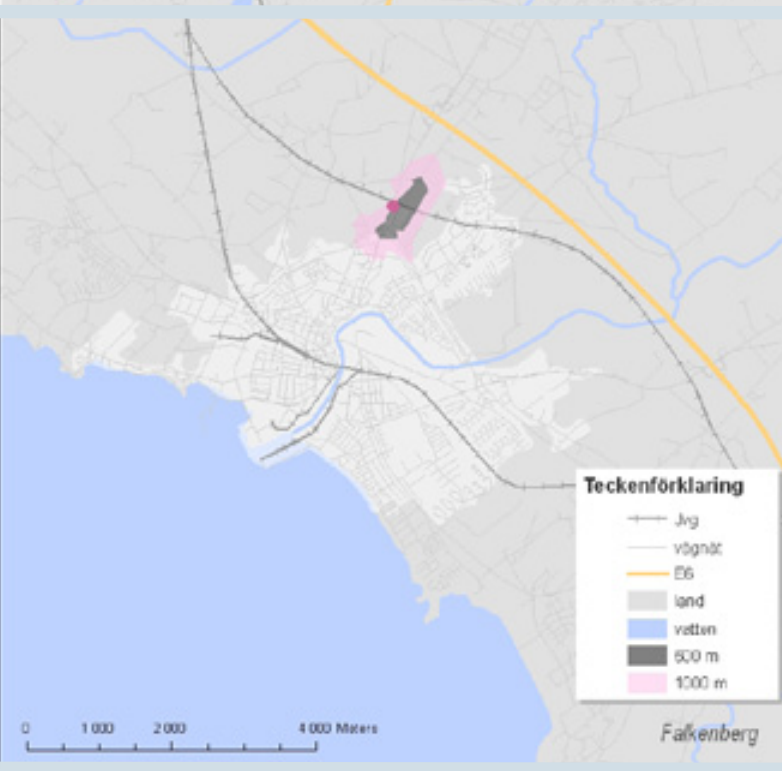
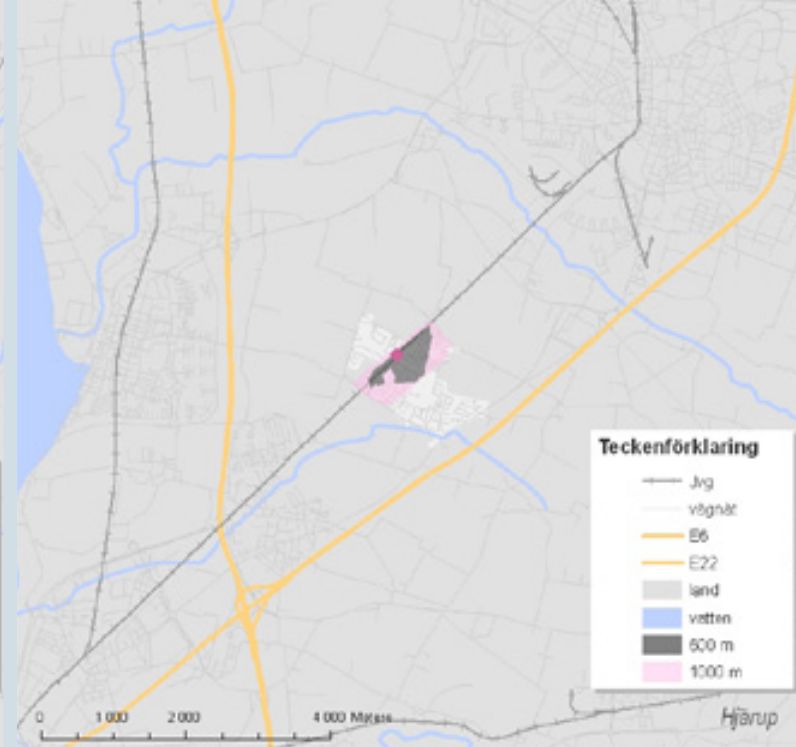
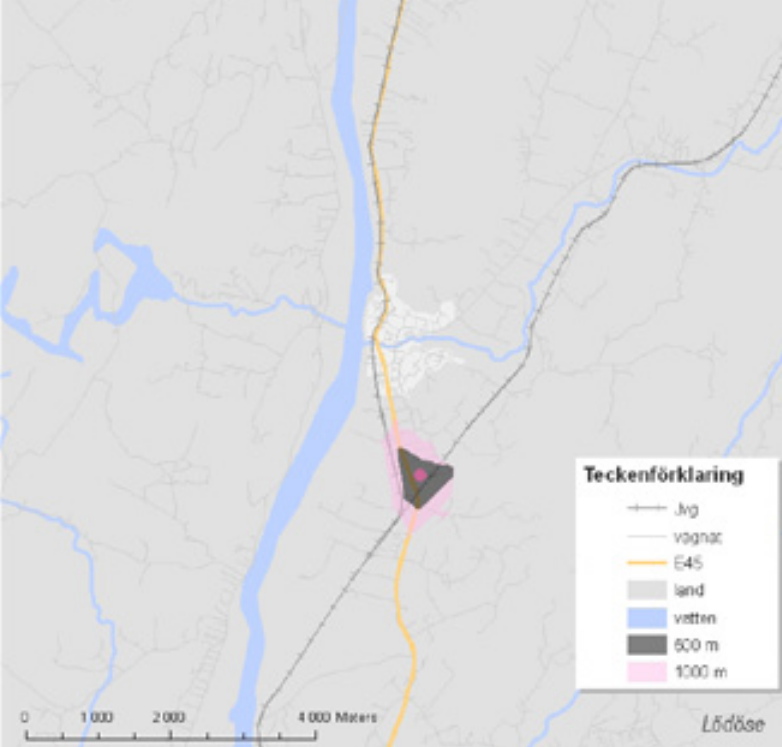




## 1 km radie från stationen

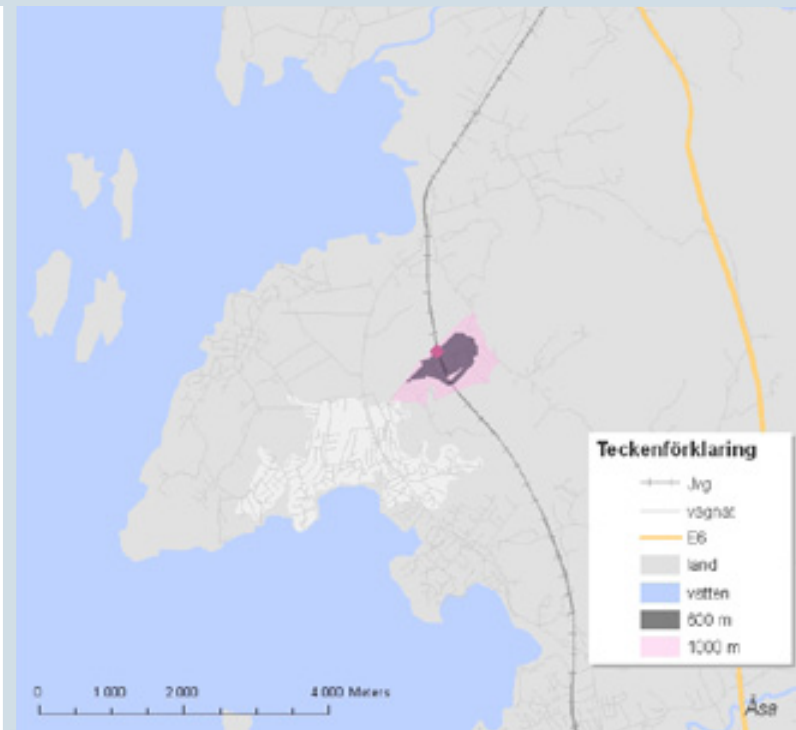
Stationen i Lödöse ligger ungefär 1 km från tätortens rand. I Hjärup ligger nästan hela tätorten inom 1 km från stationen. I Falkenberg är en liten del av området 1 km från stationen idag klassad som tätort. I Varberg är täcks området 1 km från stationen delvis av vatten. I Åsa är det endast nordöstra hörnet av tätorten som ligger inom 1 km radie från stationen.

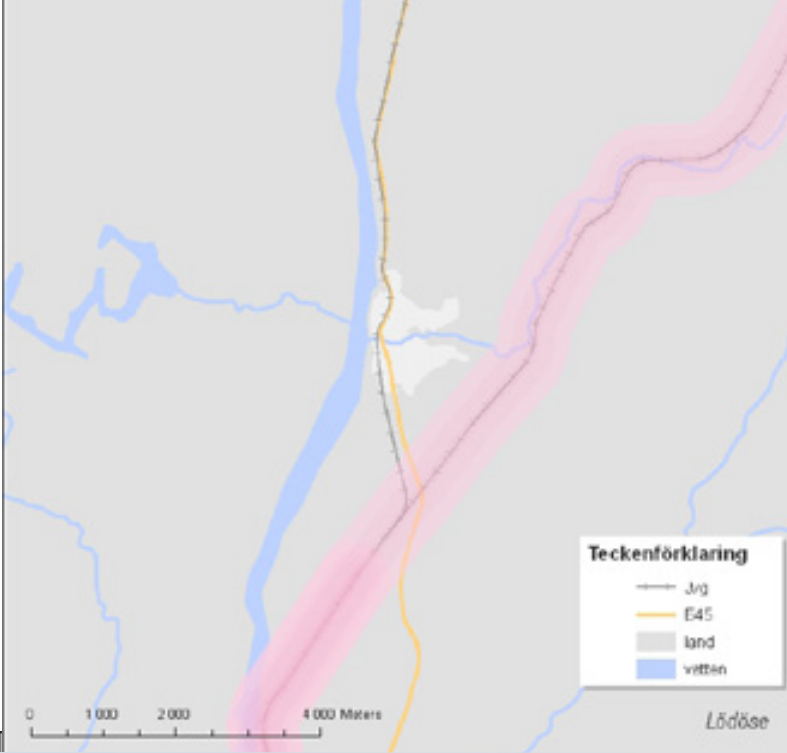




## Gångstaden och cykelstaden

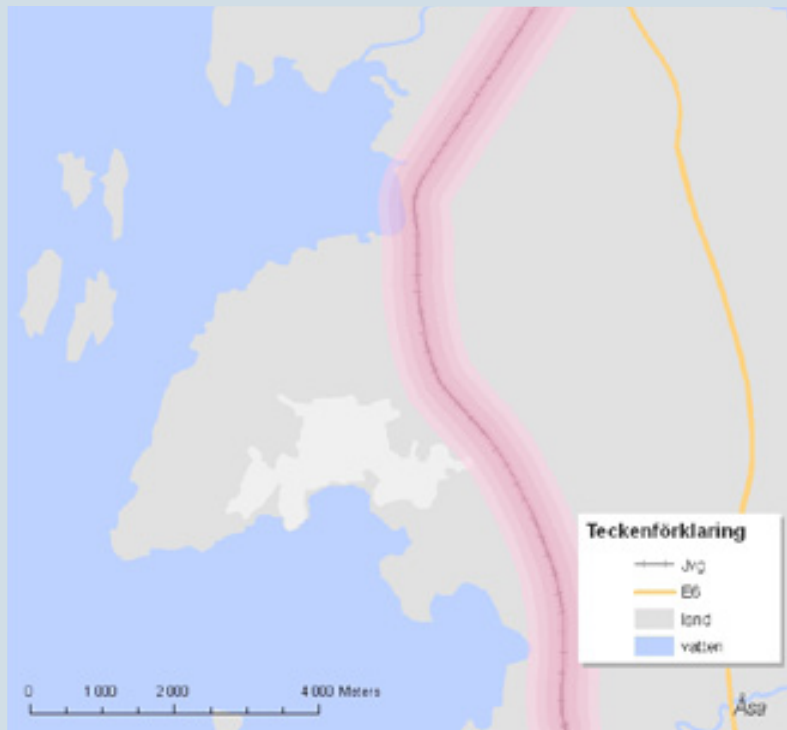
Gångstaden är definierad som 600 meters avstånd och cykelstaden som 1000 meter. Vid en jämförelse mellan denna analys och föregående kan konstateras att täckningsområdet krymper när hänsyn tas till gatunätet. I Åsa är området Kläppa öster om järnvägen mer integrerat med den nya stationen än Åsa tätort.



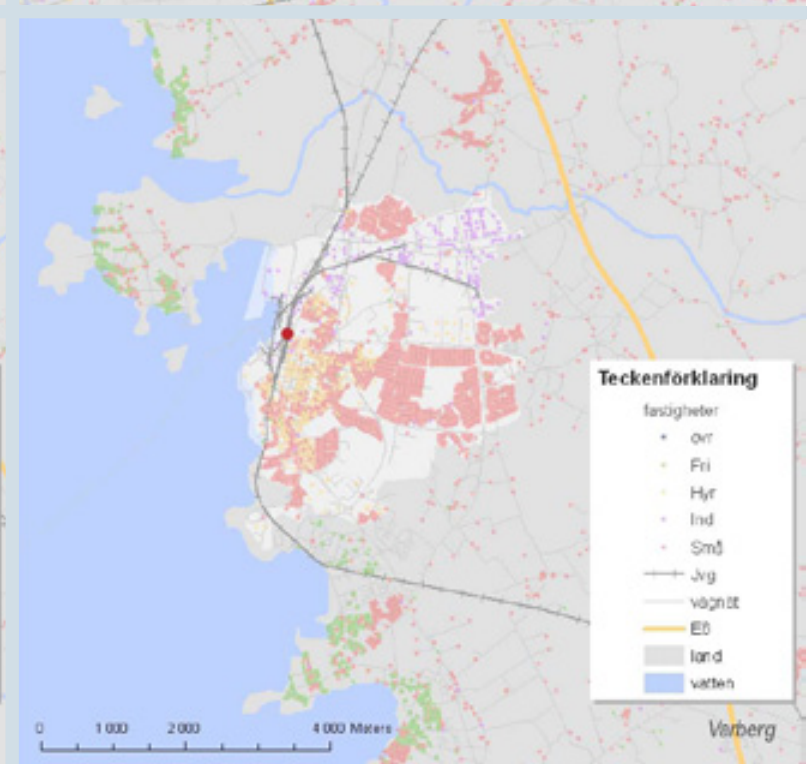
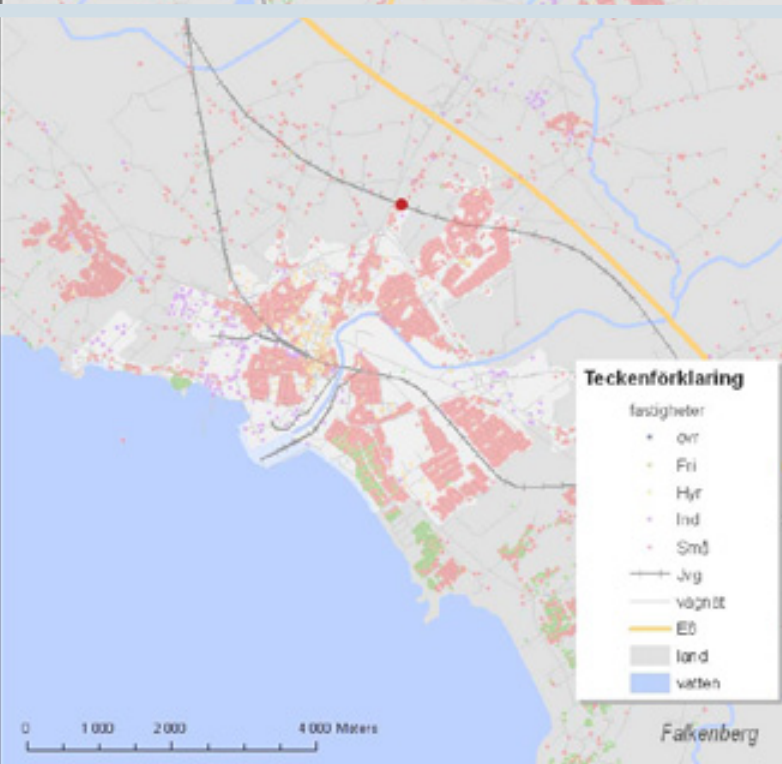
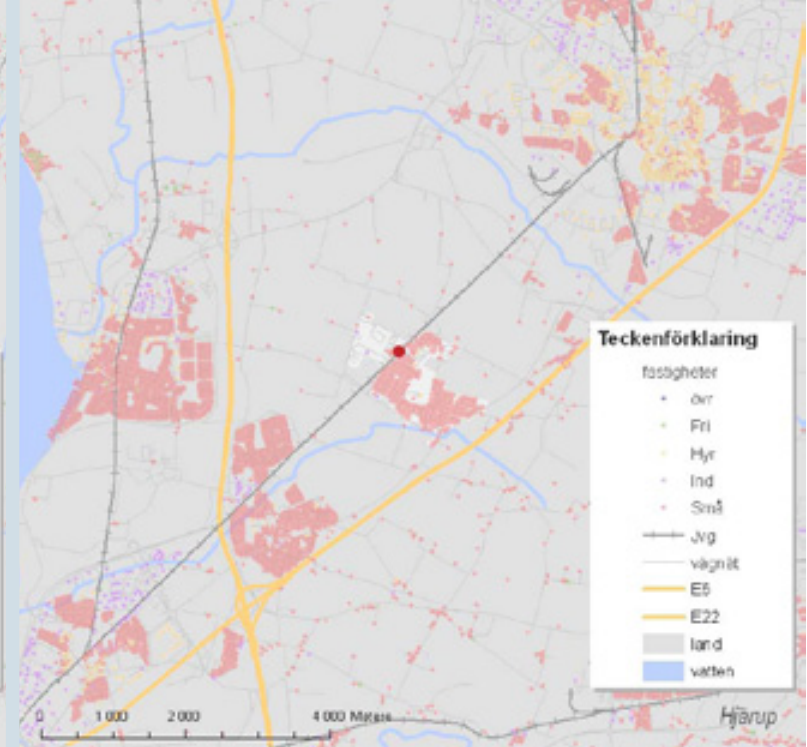
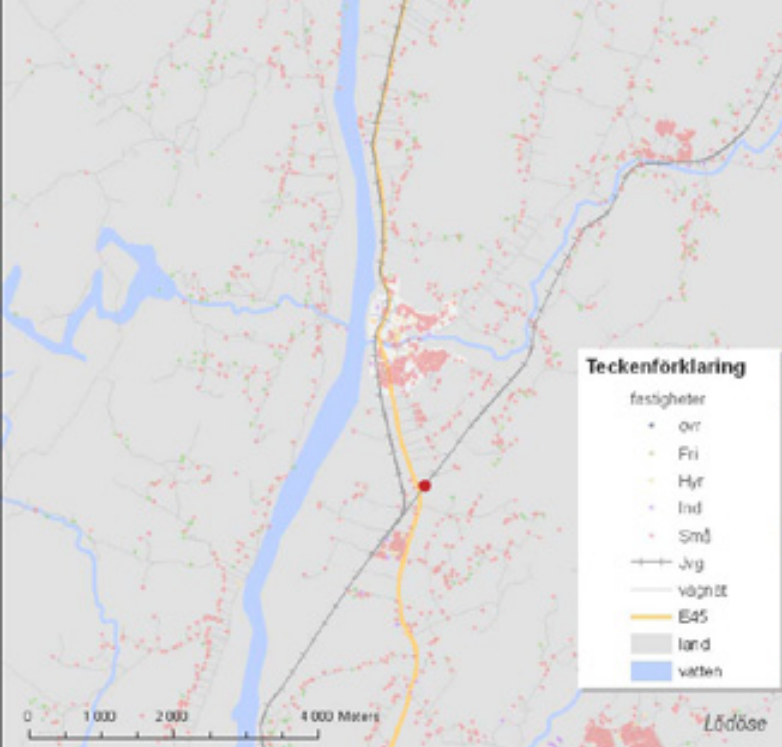


## Buller och vibrationer

Bostäder bör ha ett avstånd på minst 150 meter från spår, om bullerdämpning saknas ska minst 300 meters avstånd från spåren iaktas för bostäder. I denna analys har området 500 m från spår illustrerats som en buller- och vibrationsstörd zon. Lödöse, Falkenberg och Åsa ser ut att störas mindre av järnvägen än Hjärup och Varberg. I analysen har dock inte området vid godsspåren i Lödöse och Falkenberg markerats med buller- och vibrationsstörd zon.

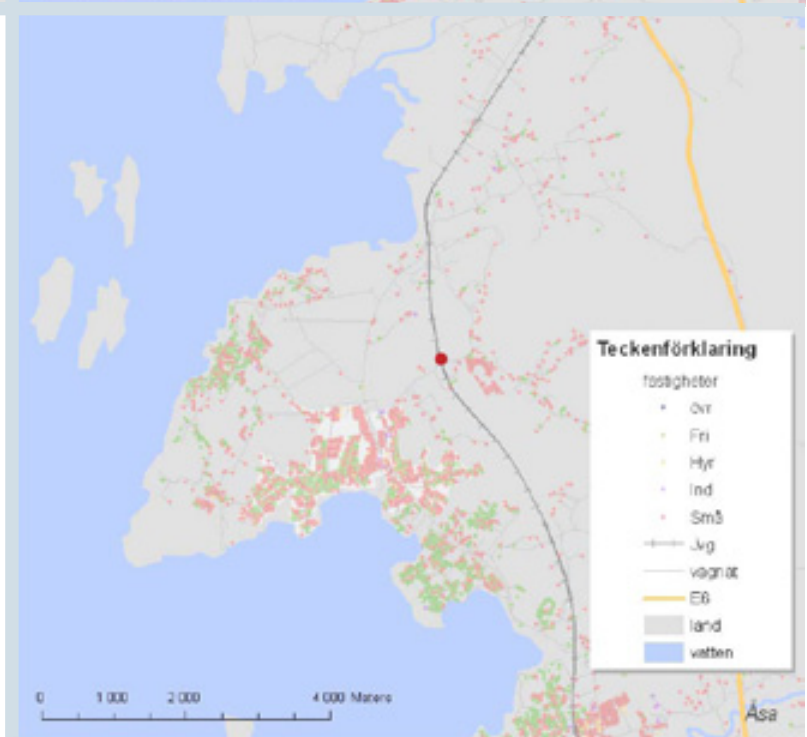


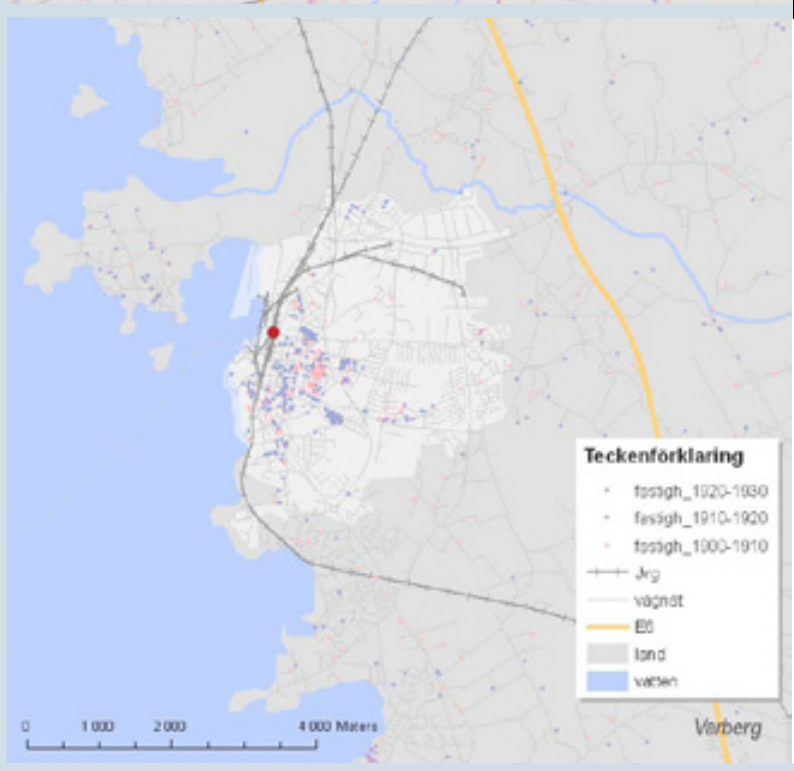
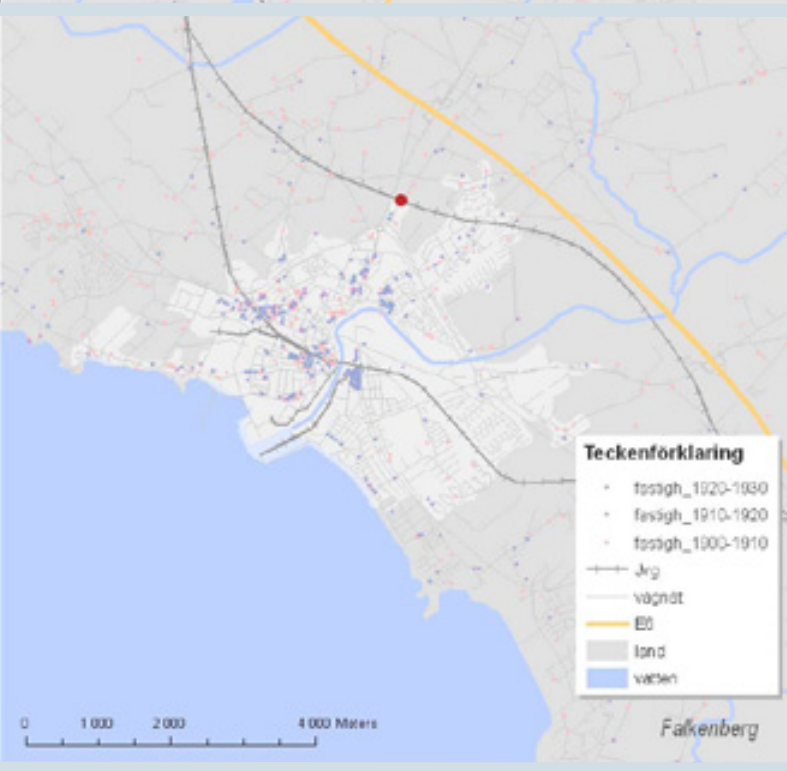
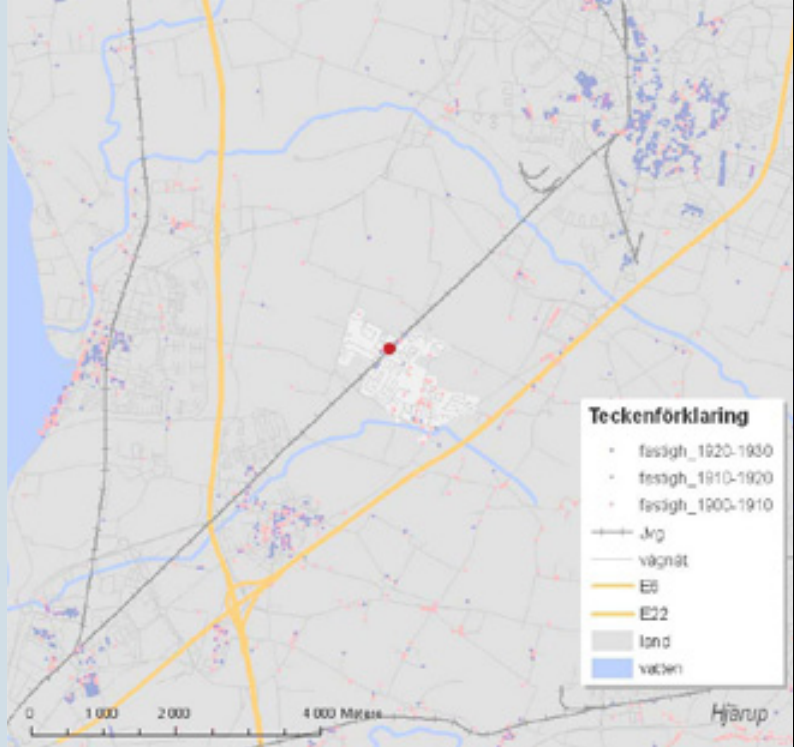




## Byggnadstyper

Olika typer av byggnader inom kommunen visar på struktur och densitet. Grön färg visar fritidshus, gul färg visar flerbostadshus, lila färg visar industrier och röd färg visar småhus. I alla fem fallen ser småhus ut att vara överrepresenterade.





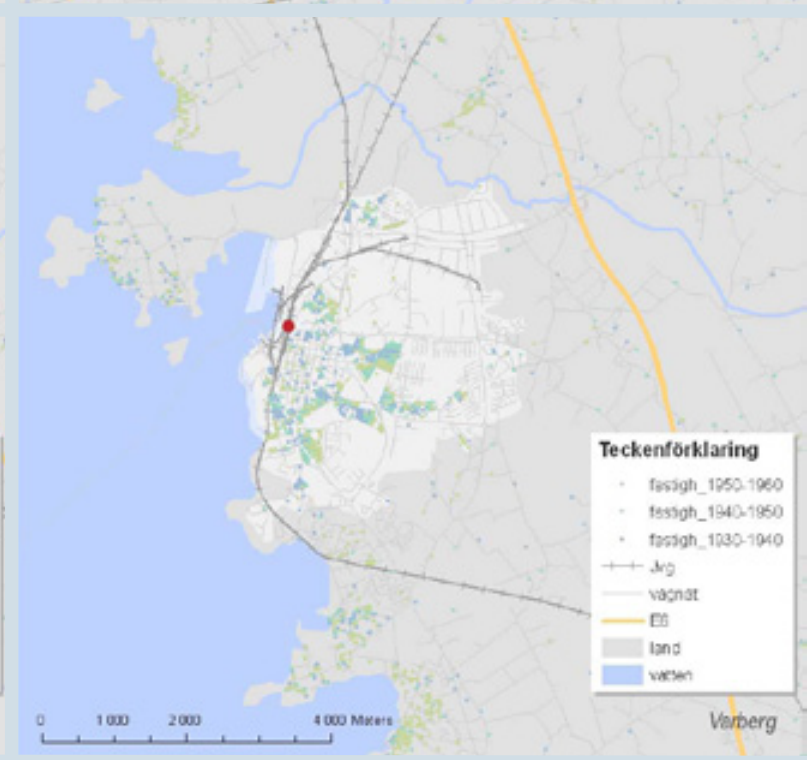
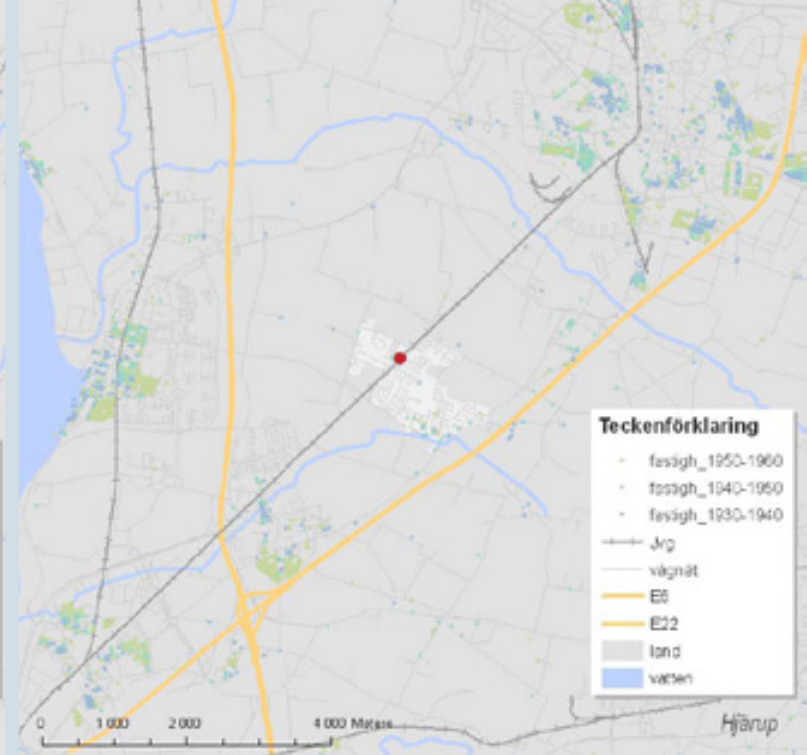
## Byggår 1900 -1930

Vilka trender kan utläsas? Genom att studera Byggnadstyp i föregående avsnitt fås en uppfattning om byggnadstypen. Gatumönstret kan också ge en hint om vilken typ av bebyggelse det är frågan om.

Under 00- 10- och 20-tal är den tillkommande bebyggelsen samlad kring kärnan. Lagg märke till den tillkomna bebyggelsen i Åsa med det gamla stationsläget inne i orten.





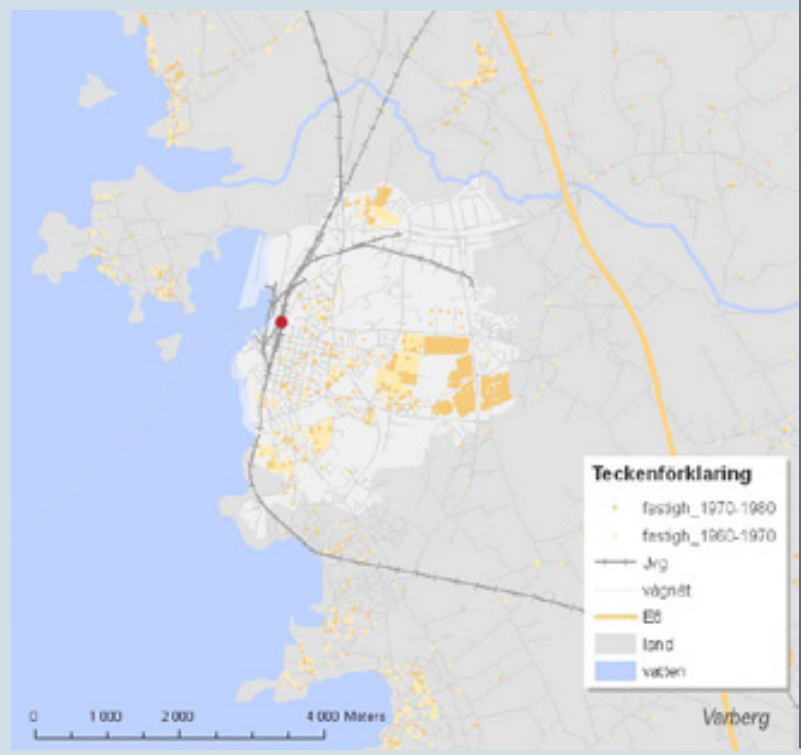
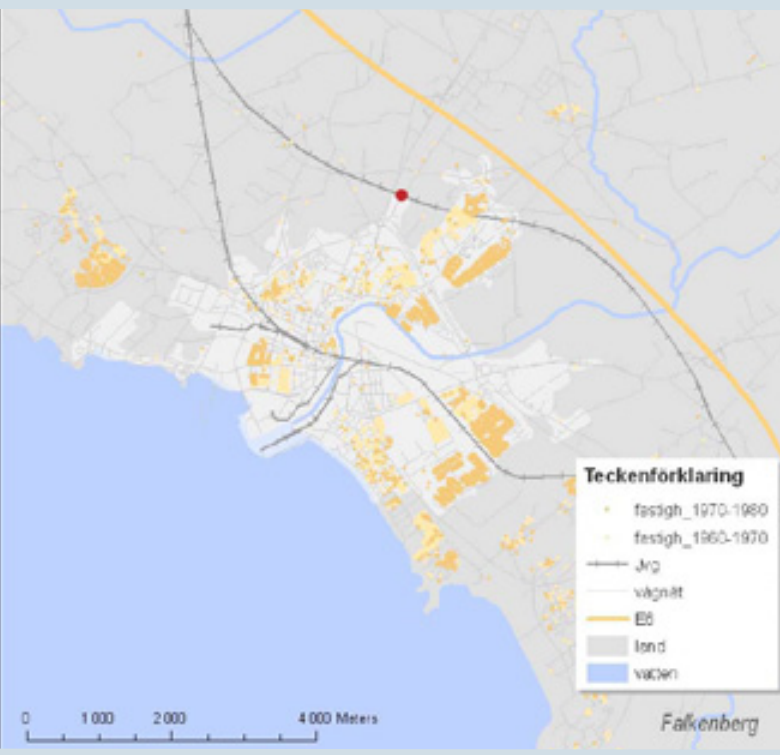


## Byggår 1930 -1960

Krigsår och efterkrigstid. Sverige stod utanför världskri- gen och detta var början på Välfärdsstaten Sverige. Det tillkommer många fastigheter i Falkenberg, Varberg och Åsa, ofta samlade i täta områden, funktionalism!



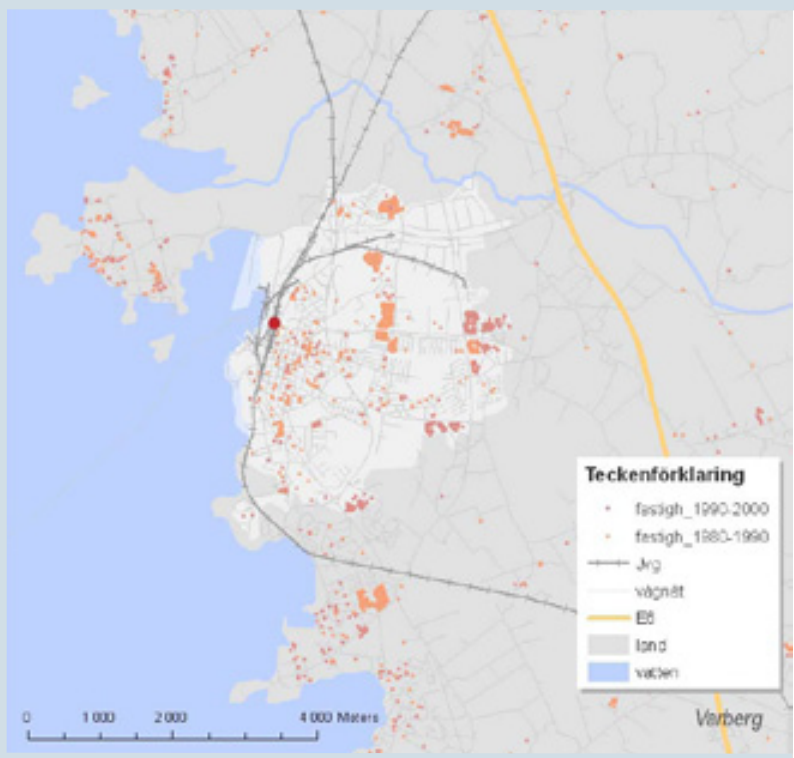
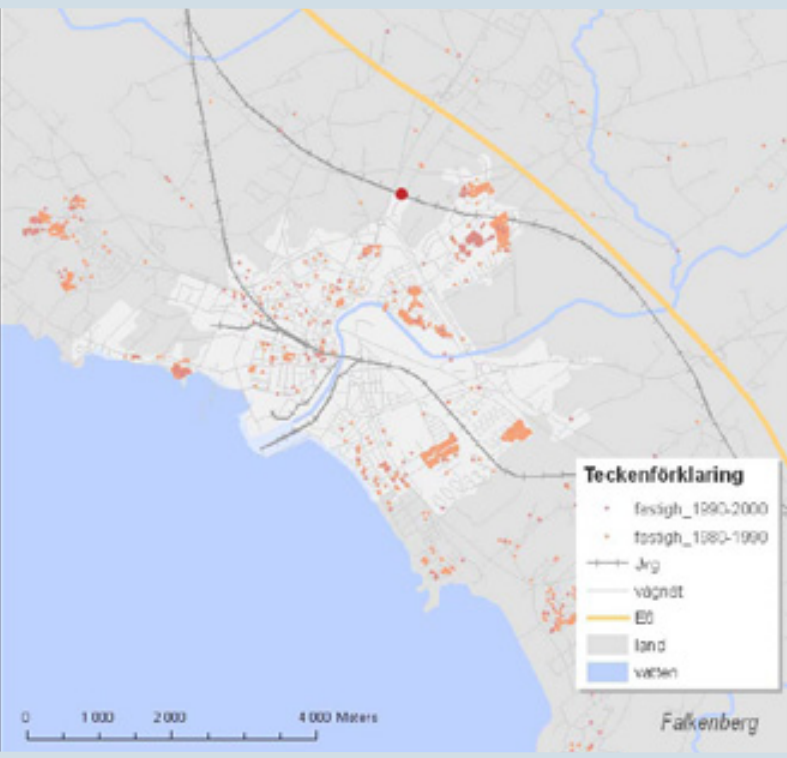
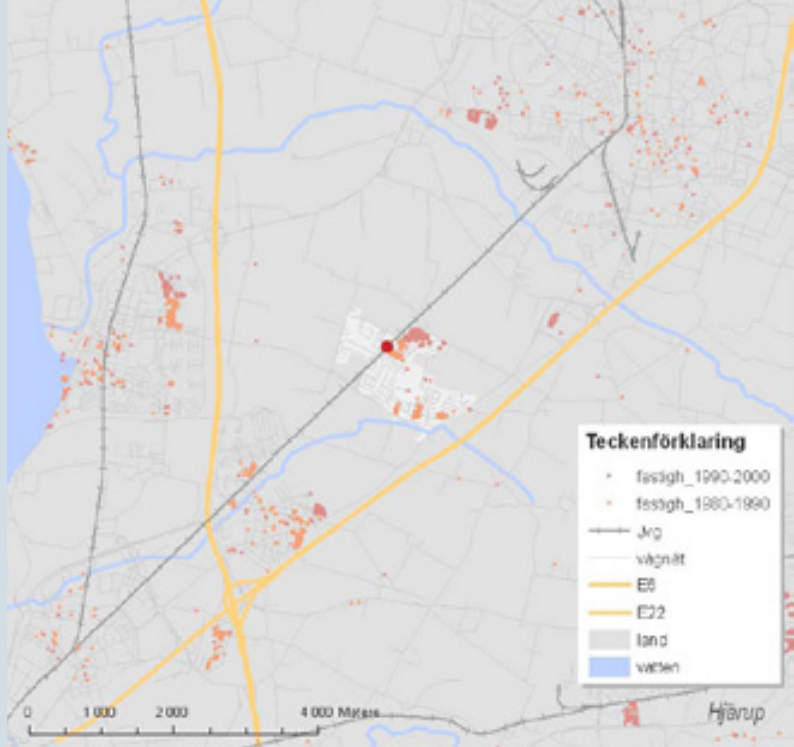




## Byggår 1960 -1980

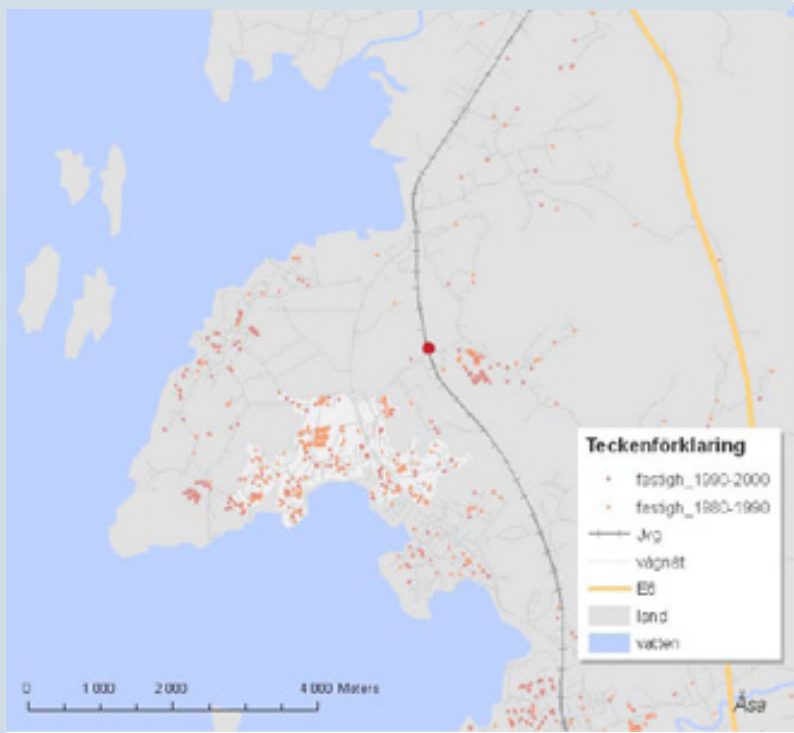
Miljonprogrammet som politiskt mål och oljekrisen. Denna tidperiod börjar enligt teorin i ett industrialiserat flerbostadsbyggande och slutar i en motreaktion i ett massivt småhusbyggande. En blick på kartan och en jämförelse med föregående årtionden visar på exploatering längre från kärnan. Förts nu byggs Hjärup ut!





## Byggår 1980 -2000

Under dessa år utvecklas den moderna miljöhänsynen och begreppet hållbar utveckling myntas. Exploateringen här är inte i närheten av den som skedde under föregående decennium. Nya tillskott är utspridda i det som redan bebyggt.



# VI. Kartor ur Metrias databas

Lantmäteriet är en myndighet med ansvar för geografisk information och fastighetsindelning.<sup>1</sup> Vid en omorganisation av myndigheten år 1996 bildades Metria som en av tre divisioner, för att senare bolagiseras den 1 maj 2011. Verksamhetens historia går tillbaka till 1600-talet, då kung Gustav II Adolf gav generalmatematikern Anders Bure i uppdrag att kartlägga Sverige, detta som underlag för skatteutdrag.<sup>2</sup> Geografisk information har hanterats digitalt sedan 1970-talet.<sup>3</sup> Kartorna som visas är marktäckningskartan, terrängkartan och fastighetskartan.

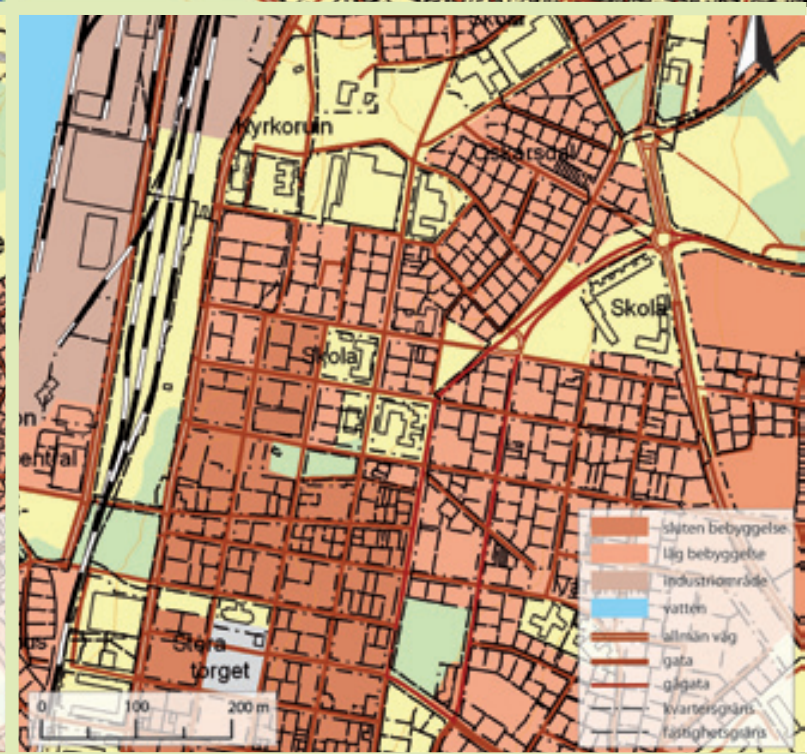
---

1 Lantmäteriet (2011). *Om Lantmäteriet*. [http://lantmateriet.se/templates/LMV\\_Entrance.aspx?id=25](http://lantmateriet.se/templates/LMV_Entrance.aspx?id=25). [2011-09-05]

2 Metria (2011). *Historien började redan 1628*. <http://www.metria.se/Om-Metria/Historik/>. [2011-09-05]

3 Metria (2011). *Om Metria*. <http://www.metria.se/Om-Metria/>. [2011-09-05]



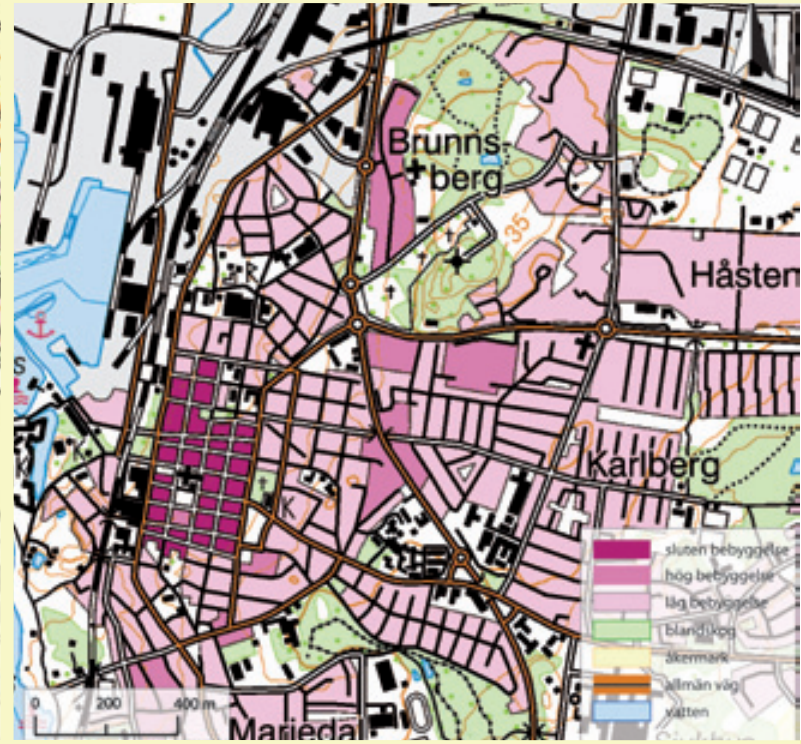
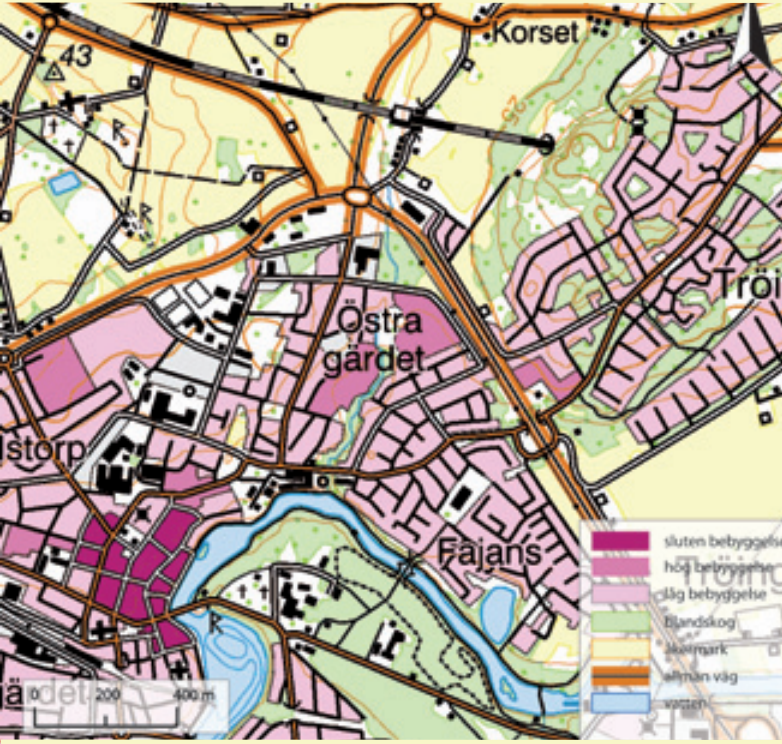


## Fastighetskartan

Teckenförklaringen är hämtad från Lantmäteriets Fastighetskartan skala 1:12 500 version 2011-01-14. Kartorna är hämtade 2011-06-03. Kartorna visar fastigheterna kring stationsmiljön. Lödöse, Falkenberg och Åsa har relativt få fastigheter kring stationen, medan Varberg och Hjärup har fler. I Varberg är fastigheterna något större, med mer sluten bebyggelse, medan fastigheterna i Hjärup består av radhusbebyggelse.





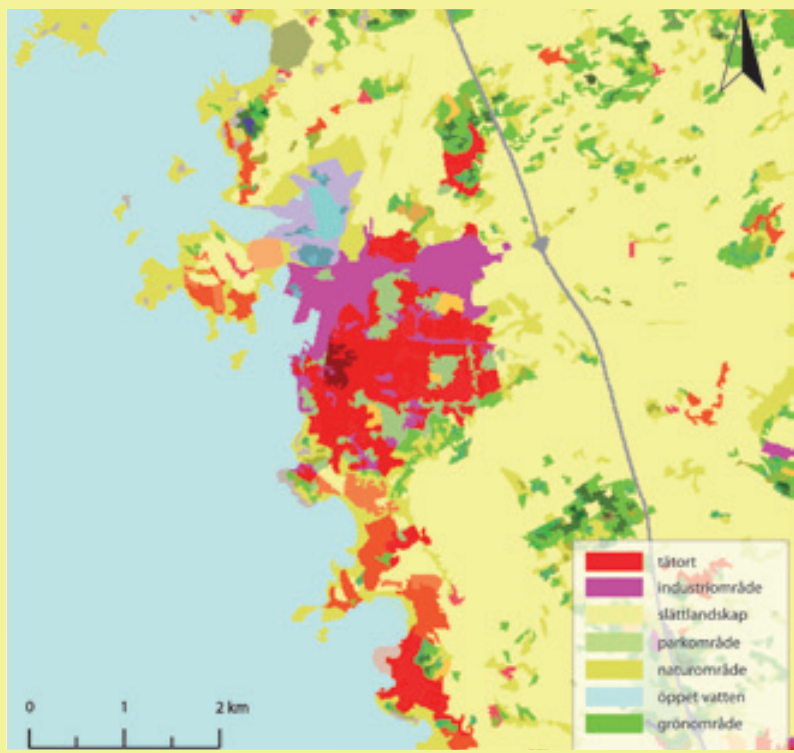
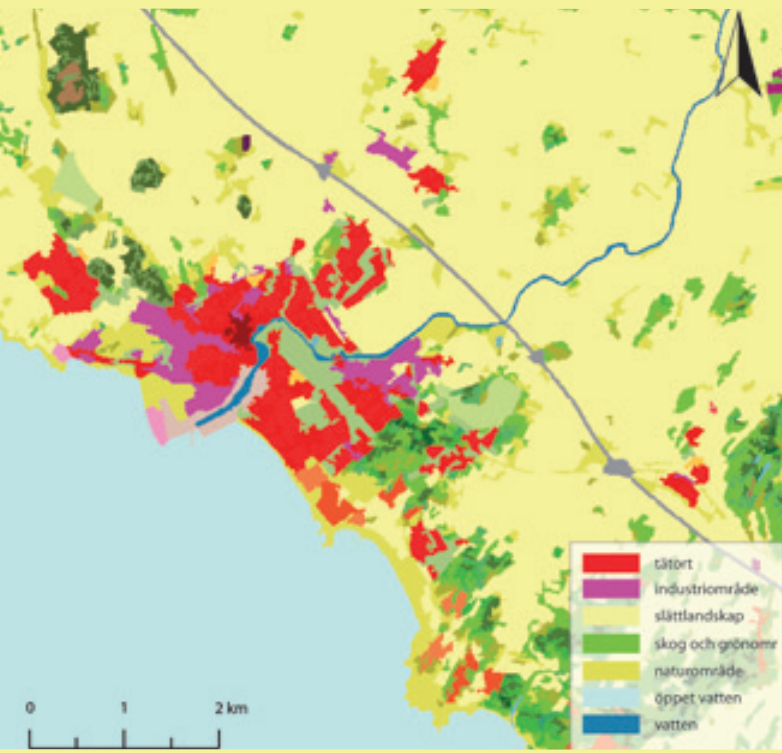
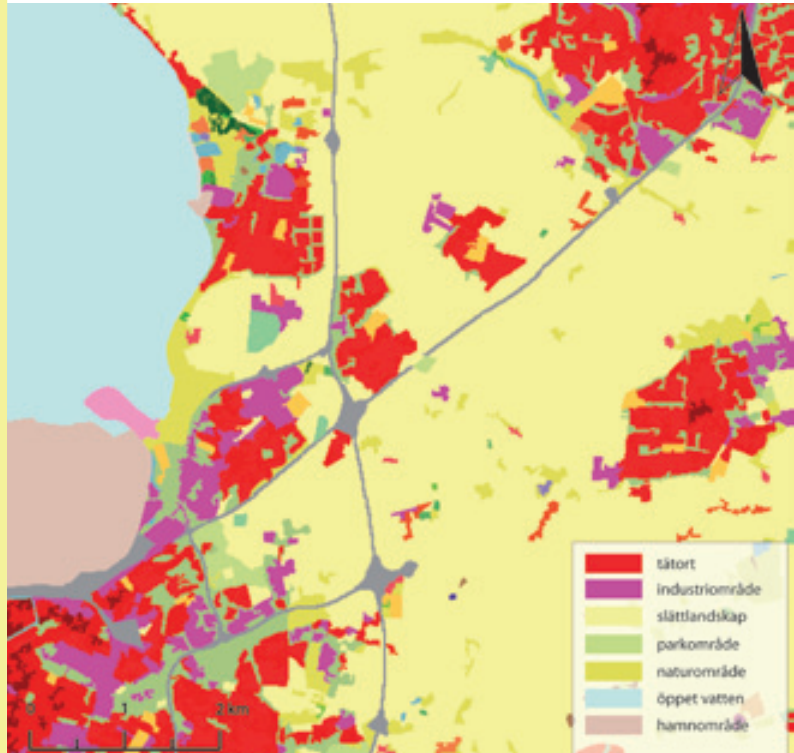
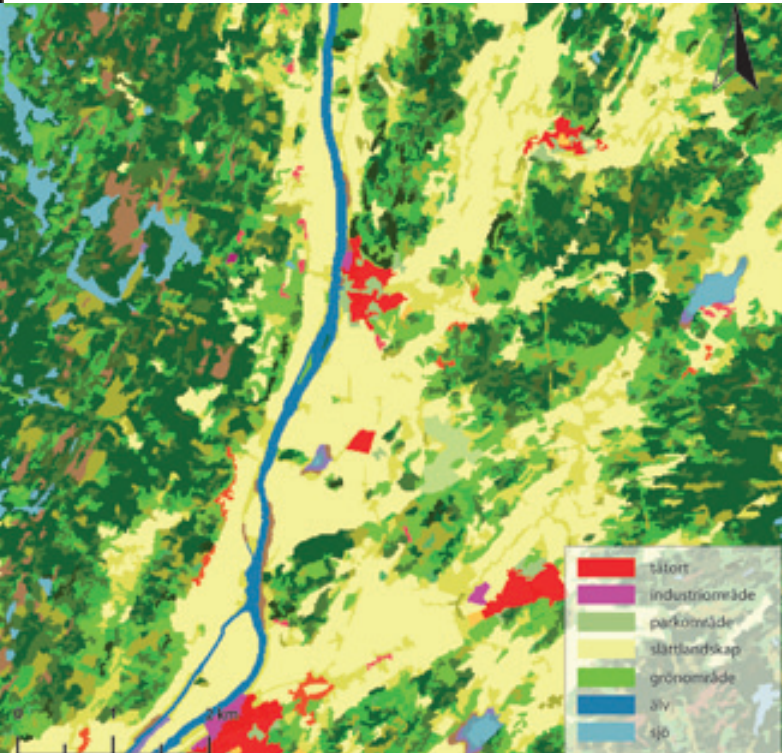


## Terrängkartan

Teckenförklaringen är hämtad från Lantmäteriets Terrängkartan skala 1:50 000 version 2010-11-01. Kartorna är hämtade 2011-06-03. Kartorna visar Terrängen kring stationsmiljön. Lödöse, Åsa och Falkenberg har åkerlandskap kring stationen. Hjärup omges av åkerlandskap och orten ligger på slättland, liksom delar av Falkenberg. I Varberg finns i närheten av stationen tät bebyggelse, industriområde och parkområde. Lödöse tätort och delar av Åsa ligger i mer kuperade områden.

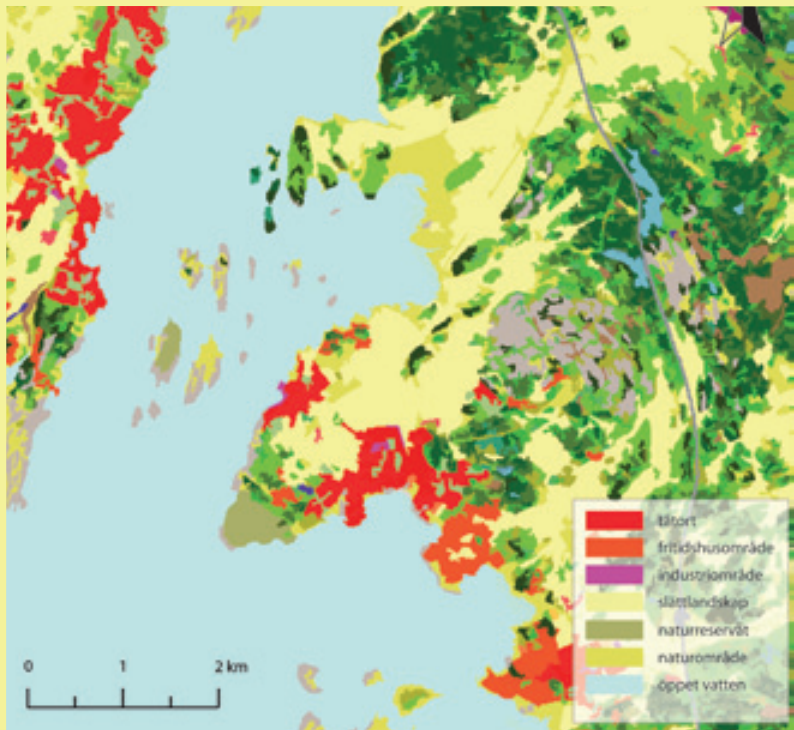






## Marktäckningskartan

Teckenförklaringen är tolkad genom eniro.se 2011-08-03. Kartorna är hämtade 2011-06-03. Kartorna visar Marktäckningen i ett större område kring tätorten. Tätortsbebyggelsen breder ut sig mest i Varberg och Falkenberg. Kring Åsa finns en betydande andel fritidshusbebyggelse, så även längs kusten utanför Varberg och Falkenberg. Hjärup har nära till annan större tätortsbebyggelse medan Lödöse ligger ganska ensligt.







Planera för tåg