



Det urbana stationssamhället

Några erfarenheter och idéer kring framtida utvecklingsbehov

En idépromemoria

Ulf Ranhagen

Trafikverket i Göteborg Sep 2013

Innehåll

Inledning

Några tidigare studier

Reflexioner utifrån tidigare studier och andra erfarenheter

Framtida utvecklingsbehov

Tio råd till kommuner med urbana stationssamhällen

Litteratur och artiklar

Inledning

Bakgrund

Intresset för planering av stationer och urbana stationssamhällen har ökat på nytt under senare år som en följd av flera faktorer av vilka jag särskilt vill framhålla följande:

- Ökande insikter om kollektivtrafikens betydelse för att skapa ett hållbart samhälle.
- Större kunskaper om betydelsen för ett hållbart resande av utvecklade effektiva nav eller bytespunkter för omstigning mellan olika färdmedel
- Ökade insikter om möjligheter att skapa en socialt levande och attraktiv stadsbygd genom att kombinera stationsutveckling med bebyggelseförtätning i stationsnära lägen
- Ökade insikter om möjligheterna att också kombinera trafikmässiga vinster i form av övergångar till kollektivtrafik med andra miljövinster som minskade utsläpp och buller från biltrafik, minskad trängsel m.m.
- Ökad medvetenhet om att en väl planerad och genomförd stationsutveckling också kan bidra till socio-kulturella och ekonomiska vinster – genom att stationer kan attrahera kunskapsintensivt näringsliv

Trafikverket – tidigare Vägverket och Banverket – har under senare år varit involverade i flera projekt som på olika sätt tar sig an frågan. Andra aktörer som delegationen för hållbara städer, forskare vid universitet och högskolor, kommuner och företag har gjort och gör aktiva insatser för att ta tillvara och realisera alla de positiva möjligheter som en integrerad planering av stationer och samhälls- och stadsbygd kan innebära.

Begreppet station är ganska mångfacetterat eftersom det förekommer i alla skalor och lägen. Jag anknyter här till Trafikverket (2013) – stationshandboken där ”stationer ses som ett samlande begrepp, ett område, inte enbart ett stationshus”. I detta PM kommer jag också att använda begreppen bytespunkt och knutpunkt som de definieras i projektet K2020, se Göteborgs stad et.al. Det finns möjligheter i detta korta PM närmare gå in på en fördjupad begreppsdiskussion eftersom begreppen delvis överlappar varandra och att de kan ha olika innebörd för olika aktörer.

Syfte

Ett övergripande syfte med denna PM är att söka göra en översiktlig analys och framtidsspaning när det gäller urbana stationssamhällen utifrån olika tidigare studier och med ett uttalat framtidsperspektiv. Utgångspunkten är också mina egna erfarenheter och reflexioner som senior samhällsplanerare och arkitekt med lång planeringserfarenhet med FoU-kopplingar både i Sverige och internationellt bl.a. av stationsområden som en vital del i samhälls- och stadsbygden. Tanken och förhoppningen är att PM:et ska kunna användas som ett av diskussionsunderlagen för verksamhetsplanering inom Trafikverket Region Väst under hösten 2013.

Organisation

Denna PM har författats av Professor Ulf Ranhagen verksam vid KTH Samhällsplanering och Miljö och SWECO Architects samt styrelseledamot i Mistra Urban Futures och tidigare ledamot av delegationen för hållbara städer (2008-2012). Uppdragsgivare är Alice Dahlstrand och Susanne Planath vid Trafikverket Region Väst.

Några tidigare studier

Det finns inte möjlighet att här beröra annat än ett begränsat antal studier. Det finns också en rätt omfattande internationell forskningslitteratur där temat stationer och samhällsbyggande kommer upp. Syftet med denna korta genomgång är främst att ge en bas för reflexioner och slutsatser i påföljande avsnitt.

Inom IVA projektet Hållbar mobilitet, IVA et.al. (2030) redovisas en övergripande bild av hur transportsystem kan utvecklas för att möta kraven på hållbarhet. Följande sex faktorer pekas ut som viktigast för transportsystemet i framtiden: ekonomisk tillväxt och globalisering, informationstekniken, fortsatt storstadskoncentration, näringslivets strukturomvandling, livsstilsförändringar och miljöanpassning.

Om målet att fördubbla kollektivtrafikens andel uppfylls så skulle det också innebära en ökning av marknadsandelen för persontrafik med tåg från omkring 10% till 20% vilket förutsätter betydande nyinvesteringar för resor både inom och mellan regioner. I den framtidsbild för 2030 som skisseras har fördubblingsprojektet förverkligats och i grunden förändrat synen på att resa.

” Det har blivit enklare och bekvämare att resa och byta transportslag. Betalningen sker smidigt och enkelt även för den tillfällige resenären. Resan tar kortare tid, informationen till resenärerna är betydligt bättre och bytespunkter och hållplatser är ljusare, tryggare och bättre skyddade mot väder och än tidigare. Att kunna ta med cykeln på kollektiva färdmedel är numera självklart utom i den värsta rusningstrafiken. Ansträngningar att förenkla resenärens hela resa har gjort uppdelningen i kollektiv- och privattrafik gradvis svagare. Olika länkar i resekedjan samverkar effektivt och möjliggör sammanhängande resor från dörr till dörr”.

Framtidsbilden förutser att resecentrumen kommer att utvecklas i många städer genom att kontor, bostäder och lokaler etableras i förnyelseområden på båda sidor om spårområden som tidigare utgjorde betydande barriärer för en positiv stadsutveckling. Attraktiva kollektivtrafikförbindelser knyter samman högskoleområdet, sjukhuset och andra stora arbetsplatsområden med resecentrum i de mellanstora städerna. Resecentrumen har fortsatt att utvecklas till noder för lokala, regionala och nationella resor och byten mellan olika förbindelser och trafikslag. Moderna spårvägssystem har (åter)införts i flera städer efter kontinentala förebilder. Även barn, äldre och människor med funktionshinder upplever att hållplatser och bytespunkter är trygga, bekväma och lätta att använda.

I Trafikverkets aktuella skrift det urbana stationssamhället (2013) speglas bredden i det nu ökande intresset för att utveckla stationssamhällen. Det handlar inte bara om effektiva transporter utan också om urban planering i stort med koppling till miljöfrågor, ekonomi och näringsliv. Det lokala perspektivet är viktigt men måste kopplas till hållbar samhällsutveckling i stort t ex betydelsen av tendenser till regionförstoring och den tillgång till utvidgade arbetsmarknader som det leder till i en alltmer utpräglad kunskapsekonomi.

Ett antal praktikerexempel visar på möjligheter att utveckla stationer och resulterar i förslag till framgångsfaktorer. I en lyckad stationsutveckling är det viktigt att koppla ihop frågor om ekonomisk tillväxt med arbetsplatser nära kollektivtrafik, bostadsförsörjning och förtätningsstrategier för en blandning av flera stadsfunktioner. Stationsutveckling ses i exemplen som ett led i att knyta ihop stadens olika delar, att skapa attraktiv stad främst för nuvarande invånare och att skapa bättre förbindelser med andra orter allt för att uppnå dagens mål med samhälls- och transportplaneringen.

Viktiga framgångsfaktorer knyts till planeringsprocessen med samarbete mellan flera aktörer med gemensamma målbilder för samhälls-, bostads- och trafikutvecklingen och med medveten planering utifrån visioner och kvaliteter. Kunskapsutveckling med studiebesök, utveckling av handböcker och modeller och betydelsen av goda exempel lyfts också fram.

I projektet har framkommit kunskapsbehov kring bl. a. planeringsdialoger, konsekvensbedömning, hur människor värderar kvaliteter i ett stationssamhälle, det regionala perspektivet samt energi- och miljöaspekter t. ex. möjligheter att i samband med stationsplanering bidra till minskad energianvändning, begränsning av ljudstörningar, vibrationer och utsläpp samt reducering av säkerhetsrisker.

I skriften redovisas i ett avsnitt aktuell forskning om stationssamhällen (skrivet av forskarna Forsemalm & Palmås) där behov av ytterligare kunskap som finns för att möjliggöra utvecklingen av urbana stationssamhällen definieras. Forskningsöversikten tar sitt avstamp i ett historiskt perspektiv och konstaterar att gemensamma slutsatser från dessa studier är synen på järnvägen och stationerna som artefakter som lyfte samhället mot nya utvecklingsmöjligheter.

Här konstateras att den historiska forskningen också lyfte fram en kulturanalytisk diskussion som enligt Forsemalm & Palmås tycks saknas i dagens forskning som nästan helt tenderar att fokusera på effektivare resor, täthet och exploateringsgrad. Det mynnar i ett antal frågor inför framtiden t ex frågan om vilka de olika diskurser är som driver fram dagens intresse för stationssamhällena. Stationen kan förstås som en plats med flera roller: *Det är dörren till staden för besökarna, plats för välkomnanden och plats för spontana möten* (Bakerson 2010:12, som refereras i forskningsöversikten). De formulerar det så att stationen är en "plats som erbjuder mer" – en plats där olika diskurser skär genom varandra.

De formulerar en övergripande forskningsfrågan: *Hur värderas stationssamhället som plats för vardagsliv och som en lösning på hållbarhetsproblematiken*. Viktiga delfrågor som de lyfter fram rör dagens och morgondagens värden att bo i ett stationssamhälle, förutsättningar för ett vardagsliv där pendlings- och rekreationsmöjligheter möts, stationssamhällens resurser för att möta målsättningar om hållbar utveckling och metoder som behövs för att studera skärningspunkter mellan ekonomisk värdering och samhälls- och vardagslivsvärden.

En grov översikt över forskningsfältet stationer och samhällsbyggande med fokus på fysisk struktur och urban morfologi ges i Ranhagen et.al. (2013) som är en forskningsansökan vid KTH för ett projekt som syftar till att utvärdera hur god fysisk planering av stationer i samspel med omgivande stadsbygd med en i huvudsak morfologisk ansats kan bidra till både hållbara och attraktiva städer.

En bas för studiet av detta forskningsfält är resultat som visar på att en ökad användning av kollektivtrafik är starkt korrelerad inte bara med socio-ekonomiska faktorer utan även en kombination av en rad rumsliga förhållanden som täthet, rumslig konfiguration, blandad markanvändning (integration av boende, arbete och service) småskaligt gatunätverk och tillgänglighet för gående och cyklister. Urbanmorfologiska metoder och verktyg kan också bidra till att tydliggöra samspelet mellan egenskaper hos den fysiska strukturen och socio-kulturella samt ekonomiska förhållanden. Resultaten har lett till utvecklingen av det internationella konceptet TOD – transit oriented development – som starkt betonar att man ska söka utveckla både ny och befintlig stadsbygd i nära anslutning till stationer som nav för städernas kollektivtrafik.

Framgångsfaktorer för utformningen av stationer i stadsbyggnadssammanhang presenterades redan 1998 av Bertolini & Split med exempel från Holland och av EU kommissionen (2002) med fler europeiska exempel, se Ranhagen et.al (2013). De danska studierna av 30 pendeltågsstationer i Köpenhamnsregionen visar enligt Hartoft- Nielsen (2003) på en påtagligt högre andel kollektivtrafikresenärer i kunskapsintensiva tjänsteverksamheter lokaliserade nära stationer än på längre avstånd från dessa. Resultaten från denna studie ligger till grund för den utveckling av planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden som görs i Katarina Schylbergs lic-avhandling, se Schylberg (2003).

Ett kritiskt förhållningssätt till bebyggelseförtätning som miljöstrategi - också med relevans för diskussionen av stationsknutpunkter - redovisas i Westford (1999). I studien påpekas t ex att bebyggelsestrategier som gynnar storskalig kollektivtrafik mellan orter möjliggör fler reserelationer, vilket i sig är positivt, men tillgängligheten kan skapa nya resvanor som även ger anledning att utnyttja biltransporter (s.k. reboundeffekter).

Bebyggelseförtätning kring stationer behöver vidare enligt Westford ses i förhållande till aktivitetsmönstret vilket kan ha minst lika avgörande betydelse för hållbart resande som den fysiska strukturens egenskaper. Samtidigt är det svårare att med PBL styra förskjutningar i aktivitetsmönstret än i bebyggelsestrukturen.

Med inspiration från de senare studierna inspirerades Region Skåne i samarbete med Skånetrafiken, Länsstyrelsen och Trafikverket att ta fram en skrift som uppmuntrar planerare, markägare, beslutsfattare och andra aktörer att utveckla den potentiella resurs som finns i Skåne stationsorter. Ett anmärkningsvärt resultat från denna studie visade att ca 80% av marken inom 1km radie runt skånska järnvägsstationer bestod av obebyggd mark. Det innebär att en större andel av befolkningstillväxt och näringslivsutveckling i Skåne – och givetvis även på många andra håll - skulle kunna ske i stationsnära läge som alternativ till perifera, bilberoende lägen, som också ofta kan stå i konflikt med naturvärden och värdefull jordbruksmark.

Också i Göteborgsregionen har intresse ägnats åt att studera stationer (här främst benämnda bytespunkter) och analysera de åtgärder som krävs för att dessa ska fungera väl i linjestrukturen. Vilka möjligheter som bytespunkterna ger för stadsbyggandet har också ägnats stort intresse. Enligt K 2020s definition består en bytespunkt av skärningspunkten mellan ett antal kollektivtrafiklinjer där resenären kan byta mellan linjerna.

En knutpunkt ses som ett plats som innehåller någon form av terminal eller större station, är en målpunkt och har en betydande andel boende samt service. Knutpunkter är sålunda

bytespunkter som fungerar som lokala centrum som också stödjer kollektivtrafiksystemet. I rapporten föreslås en hierarki av platser från den minsta till den största: hållplats, bytespunkt, knutpunkt, station, resecentrum/terminal med olika funktioner för gående, cyklister, bilister och service som kan och bör övervägas/finnas.

Det som gör denna studie särskilt intressant är att den ger en helhetsbild av olika bytes- och knutpunkter i Göteborg med redovisning av nyttjandegrader, resandeströmmar när det gäller byten inklusive resmatriser med bedömningar av framtida byten. Varje bytespunkt redovisas med uppgifter om etappvis utbyggnad, pågående planering och kommentarer om framtida utvecklingspotentialer. Större bytespunkter främst knutpunkter har valts ut och beskrivs med ortofoton på liknande sätt som i ovan refererad Skånestudie dock inte med lika noggrann indelning i olika indikatorer som i den studien. För de allra största bytespunkter redovisas SWOT-analyser.

Inom K 2020 har en specialrapport "Den ideala bytespunkten" gjorts. Det är en checklista på aspekter som man bör tänka på vid projektering av en bytespunkt sett ur resenärens perspektiv: *trygg, levande, koncentrerad, tillgänglig, en mötesplats, behaglig, intelligent och hållbar.*

Det nationella projektet "den goda staden" är ett samverkansprojekt som pågick mellan 2005-2010 på initiativ av dåvarande Vägverket. Projektets huvudsyfte har varit att utveckla processer där samspelet mellan trafik- och bebyggelseutveckling stått i centrum. Särskilt intresse har ägnats åt att utveckla möjligheter till koordinering mellan nationell, regional och lokal nivå. I både det generella och det konkreta arbetet i anslutning till de tre medelstora kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala har stort intresse kommit att ägnas åt stationernas betydelse för att skapa en hållbar stadsstruktur.

Projektet tar sin avstamp i de nya förutsättningarna för städernas ökade roll i den globaliserade ekonomin med framväxt av ett avancerat kunskapssamhälle. Regionförstoring driver också fram en flerkärnig utveckling med städer i nätverk där stationerna blir allt viktigare nav. De tre kommunerna har utvecklat visioner om stadsutveckling där stationsområdena spelar en viktig roll. Den sociala dimensionens roll för städernas utveckling generellt lyfts fram men analysen når inte fram till stationernas roll för att stödja sociala ambitioner och motverka negativa sociala tendenser.

En rekommendation i projektet är att behålla centralt placerade järnvägsstationer som noder och prioritera kollektivtrafiken dit. Det får dock inte enligt min mening bli ett önsketänkande – i fallet Jönköping visar det sig omöjligt att bibehålla nuvarande station som en fjärrstation när Götalandsbanan förverkligas. Ett nytt stationsläge måste etableras i anslutning till ett omvandlingsområde och det kan ta tid att uppnå de kvaliteter som finns i den befintliga staden.

I Uppsala och Norrköping har det visat sig möjligt att – med stora investeringar - behålla nuvarande stationslägen och låta stationsutvecklingen på olika sätt bli en motor för att förnya och anpassa staden till moderna krav. Det går alltså inte att ange några bestämda eller helt generella principer för att uppnå hållbarhetsmålen utan varje stad och plats måste finna sin unika väg.

Samordnad transport- och bebyggelseplanering är ett ledord för projektet och erfarenheterna är att det gäller att undvika att bygga funktionella enklaver i staden och istället att skapa en

sammanhängande stadsväv utan barriärer, vilket gör det attraktivt att cykla och gå. Lokalisering och utformning av hållplats- och stationslägen kopplade till stråk med hög framkomlighet för kollektivtrafik är ett viktigt element i denna strategi. Projektet föreslår att bytespunkter och stationer utformas tryggt, tillgängligt och som trivsamma målpunkter för service, kultur och rekreation. Det har stort släktskap med checklistan för K2020, se ovan.

Ett budskap från projektet "den goda staden" är vikten av att sammanlänka nationella, regionala och lokala kollektivtrafiksystem. Ett bra exempel är ombyggnaden av stationen i Uppsala. Genom att länka samman all tågtrafik med regional och lokal busstrafik blir en rad nya exploateringsprojekt intressanta att genomföra, för att dra nytta av den ökade tillgängligheten och den förbättrade stads kvaliteten. En annan slutsats från projektet är att genom statlig medfinansiering skapas

- dels ökad förutsägbarhet i omvandlingsprojekt (av typen stationsområden) som innehåller nya satsningar i både infrastruktur och bebyggelse
- dels mer jämbördiga samverkansformer och ökad kreativitet för att nå gemensamma lösningar.

Planeringen av det idag externa stationsläget söder om Munksjön i Jönköping visar på ett stort generellt dilemma i stationsplanering. Kommunen behöver lägga fram ett långsiktigt program för hela omvandlingsområdet där stationen ingår. Trafikverket kan dock inte av formella skäl ta ställning till stationsläget utan ett politiskt inriktningsbeslut att järnvägen ska komma till stånd. Den planeringshorisont på ca 10-12 år som finns i Trafikverkets åtgärdsplanering räcker dock inte för att planera och bygga ny stad vilket tar flera decennier.

Trafikverkets motiv för att sammanställa en handbok för planering och utformning av stationer i två delar är att verket i egenskap av samhällsutvecklare och utvecklare och förvaltare av stationsanläggningar har en avgörande roll för att bra stationsmiljöer utvecklas. Boken är ett försök att beskriva en komplex helhet i en och samma skrift men är inte tänkt att täcka exempelvis tekniska specialfrågor.

Fokus ligger på stationen som transportslagsövergripande nod "Station" används här som ett samlande begrepp för alla de former av bytespunkter och resecentra som förekommer i kollektivtrafiken. Stationen betraktas mer som en plats, ett område, inte endast ett stationshus. En utgångspunkt är att stationsfunktionen blir alltmer komplex med ökande krav på effektiva kopplingar för tågbyten och mellan trafikslag, kapacitetsstarka angöringar och tillgång till snabb service. Stationsfunktionerna flyttar ut så att de naturligt ligger i resenärsflödet inte enbart i klassiskt stationshus.

I *del 1, förutsättningar och utgångspunkter*, beskrivs hur olika resenärskategoriernas behov kan kartläggas genom resenärsundersökningar. Att göra kollektivtrafiken tillgänglig är ett synsätt som både handlar om frågor på övergripande planeringsnivå som att lokalisera stationen rätt men också att på detaljnivå utforma stationsmiljön så att alla kan tas sig fram.

Processens ramar är också en fundamental utgångspunkt eftersom gränsöverskridande synsätt krävs när både PBLs krav och Trafikverkets formella planeringsprocess utifrån lagen om byggande av järnväg ska tillgodoseas. Men även informella processer har stor betydelse för att skapa helhetssyn och nå gemensamma mål.

I del 2, stationens organisation och sammanhang, tydliggörs hur stad och station samverkar. Här markeras att stationen är en viktig plats i staden, då den attraherar nya etableringar och medverkar till att forma tätortens struktur. Det återknyter till stationens viktiga historiska roll att vara en motor i stadstillväxten. Genom att stationen numera ses som en destination i sig, inte bara för resan, så blir den alltmer en plats som lever i symbios med annat än trafikfunktionerna.

Stationen blir en allt viktigare del i ett urbant sammanhang om än med olika företecken i orter med olika storlek. Storstaden, förstaden, småstaden och landsbygden ger helt olika förutsättningar för stationens utformning och karaktär. Stationens placering i höjdläge i förhållande till sin omgivning - antingen på mark, på bro eller under mark kan vara avgörande för att uppnå god tillgänglighet karaktär och funktion.

En indelning av landets stationer efter parametrarna resandemängder, tätortens storlek samt antalet bussturer som angörs stationen som underlag för fem stationsklasser. Här urskiljs också de grundläggande aspekter på resenärsflöden som alltid måste tillgodoses vare sig det är fråga om Stockholms central eller en liten landsortsstation: väntan-vistelse, orientering-överblick, flöden märks när de inte fungerar, mål och prioriteringar från olika aktörer samt typiska flaskhalsar och potentialområden. En översikt ges också över viktiga generella delområden som måste återfinnas på ett eller annat sätt i alla typer av stationer: ankomstzon, serviceytor, kommunikationszon, plattform.

För att garantera en nivå på stationsfunktioner för respektive station visas också en användbar matris med en översikt över följande basfunktioner kopplade till de fem olika stationstyper som definierats utifrån resenärsflöden: på plattform, planskild förbindelse inkl uppgångar, informationsknutpunkt, bytespunkten generellt, möjliga TrV tjänster, resenärsservice, angöring samt stationsbyggnad.

I del 3, stationen del för del, redovisas en mer detaljerade beskrivningar och krav för olika delar av stationen: plattform, förbindelser, information, säkerhet och trygghet, ankomst och service.

Reflexioner utifrån tidigare studier och andra erfarenheter

Den snabba genomgång av studier som på ett eller annat sätt berör stationsproblematiken som gjorts ovan pekar på att intresset kring utveckling av stationer (bytespunkter, resecentra) har intensifierats under senare år. Det är glädjande att fokus vidgas till att inte bara se stationen som en avgränsad enhet utan att dess roll och betydelse för stadens och regionens hela utveckling i ett brett hållbarhetsperspektiv lyfts fram.

Det är också intressant att specialister (forskare, experter, författare, politiker och allmänhet) från olika ämnesfält och perspektiv ger sig i kast med att ge sina infallsvinklar på den mångfacetterade problematik som stationsutveckling innebär kopplat till bl.a. stadsutveckling, transporter, miljö, ekonomi och sociala aspekter.

Samtidigt finns många ytterligare frågor som det finns skäl att söka fördjupad kunskap kring för att kunna lägga en grund för konkreta åtgärdsstrategier inför framtiden – på kort och lång sikt. Några funderingar som jag har efter genomgången är:

Det finns behov av *ett mer uttalat framtidstänkande i fortsatt arbete* som komplement till analys av befintlig situation och åtgärder på kort sikt. Samhällsbyggande är en trög process och 2030 kan i vissa fall vara ett för kort perspektiv för att kunna inrymma stora, strukturella förändringar. Det kan vara befogat att arbeta med 2050 som målår och även med ännu längre perspektiv för att fånga in både kontinuerliga förändringar och möjliga språng i utvecklingen.

Backcasting i kombination med scenarioplanering och visionstänkande är en metod som möjliggör framtagande av framtidsbilder utifrån mål där man inte binder sig till trendframskrivningar och exakta prognoser. Istället för att göra projektioner in i framtiden från ett nuläge så börjar man i backcasting med att skissera framtidsbilder (images of the future) som visar hur lösningar på ett samhällsproblem eller en samhällsfråga kan se ut på lång sikt.

Det är viktigt att tidshorisonten läggs så långt fram att kvalitativa förändringar antas ha skett. Genom att frigöra sig från lösningar som en följd av akuta problem eller dagsaktuella utvecklingstendenser kan man finna annorlunda lösningar som kanske inte hade upptäckts annars. Efter att ha ringat in intressanta långsiktiga framtidsbilder kan möjliga alternativa vägar in i framtiden skisseras.

Jag skönjer glimtvis ett sådant tänkande i hittillsvarande studier bl. a. i Göteborgsregionen men det skulle kunna vidgas till att omfatta en mer systematisk och långtgående utveckling och konsekvensbedömning av scenarier och framtidsbilder. Ett scenarioarbete skulle t ex kunna avse alternativa, långsiktiga strukturer av stationer (bytes- och knutpunkter ,noder) kopplat till den övergripande region-, stads-, och transportstrukturen. Den helhetsbild av olika bytes- och knutpunkter som redovisas i anslutning till K2020 är en bra utgångspunkt för ett sådant arbete.

Scenarier och framtidsbilder kan också göras på mer detaljerad nivå för olika typer av stationer med omgivande bebyggelse t ex med utgångspunkt i verkliga fall och den indelning av stationstyper som föreslås t ex i stationshandboken. Att i varje stationsprojekt inbegripa alternativa framtidsidéer som också inkluderar den närmaste omgivningen i anslutning till stationen förstärker idén om stationen som en integrerad del av samhälls- och stadsbygden.

Med backcasting som grund finns möjligheter att närmare belysa och utvärdera olika dilemman i framtida stationsutveckling som inte har givna, generella svar:

- Hur ska *strukturen av stationer (resecentra, bytespunkter) utvecklas i en region eller stad* i spannet mellan ytterligheterna storskalighet med satsning på ett fåtal stora stationer kontra småskalighet med många små hållplatser, också i stadens och regionens periferi? Vilka alternativa stationsstrukturer kan skönjas som stödjer ett komplext resemonster som inte bara innefattar pendlingsresor mellan boende och arbete utan även ett brett spektrum av service- och fritidsresor för alla typer av resenärer?
- Hur ska man *hitta optimal lokalisering av en ny station* när det i en första bedömning visar sig svårt att behålla den ursprungliga, centralt placerade stationen? Hur kan man utveckla och utvärdera scenarier som inbegriper jämförbara alternativ med beaktande av både centrala, halvcentrala och perifera lägen? Hur kan man finna kombinationslösningar som medger både fjärr- och närtrafik?
- Stationer och bytespunkter riskerar att ensidigt beskrivas i tekniska, logistiska och ekonomiska termer där de nästan framstår som komponenter i ett elektroniskt kopplingsschema. Som en motvikt eller komplement till denna typ av ansats vore det värdefullt att också lägga *mer tyngd på socio-kulturella aspekter som underlag för lokalisering och utformning av stationer* för att fånga in svårsmätbara värden – också med historiska kopplingar.

Hur kan man *förstärka den socio-kulturella dimensionen i arbete med scenarier och framtidsbilder*? Hur kan urbanmorfologiska metoder och verktyg användas för att visa alternativa sätt att med rumslig konfiguration skapa effektiva flöden till och från stationen men också attraktiva platser och offentliga rum med arkitektoniska och sociala anslutning till stationen?

- Hur ska man se på *tätheten i den urbana strukturen kring en station*? Hur kan scenarier och framtidsbilder utvecklas som belyser olika tätheter med de för- och nackdelar som det innebär inte minst med tanke på att skapa attraktivitet för både boende, arbetande, resenärer inklusive besökare? En ur logistisk synpunkt optimal lokalisering i ett regionalt perspektiv kan stå i motsättning till möjligheter att förtäta närmast stationer eftersom det kan finnas värdefull naturmark i närområdet. Kan det då t ex finnas möjligheter att integrera naturmarken på ett nytt sätt i bebyggelsen?
- Hur ska man se på det traditionella *begreppet stationssamhälle i ett framtidsperspektiv*? Hur kan man skapa balans mellan boende, arbete och service och hur kan en mångfald funktioner inrymmas i en attraktiv fysisk struktur med stationen som ett nav?
- Hur kan *alternativa strukturer för stationssamhällets utformning* belysas i framtidsbilder som stödjer både ett gott vardags- och arbetsliv och ett hållbart resande? Kan mer eller mindre "biloberoende" strukturer skapas genom att på olika sätt integrera stationen i samhälls- och stadsbygden kombinerat med avancerad ICT?

- Hur kan *metoder och verktyg för konsekvensbedömning* utvecklas där alla de aspekter som förknippas med den "ideala bytespunkten" kan användas för att jämföra olika framtidsbilder och scenarier ? Hur kan man hitta metoder och verktyg för att balansera krav på trafikfunktion respektive gestaltningskvaliteter?
- Hur kan "*mjuka*" verktyg för konsekvensbedömning och utvärdering (effektprofil, rangordningsprofil, värderos etc.) kombineras med mer avancerade och delvis kvantifierande verktyg som medger viktning av olika krav (tex multikriterieanalys och klimatberäkningsverktyg) ?
- Hur kan *gränsöverskridande planeringsprocesser* utvecklas där framtidsbilder och scenarier för stationsstrukturer och stationssamhällen tas fram med hänsyn till formella krav enligt både PBL och lag om byggande av järnväg m fl lagrum men också med hänsynstagande till informella planeringskrav?
- Kan alternativa dialogformer utvecklas som under längre tidsperioder engagerar och involverar olika aktörer och som söker uppnå kontinuerlig utveckling av dialoger från tidiga till sena skeden?

Charette är en beprövad dialogform i samband med tidiga skeden av stations- och stadsutveckling som varit mycket användbar i många fall. Metoden bygger på att experter utvecklar alternativ som andra aktörer – ofta med stor andel berörda medborgare - sedan bedömer och kritiserar under korta men intensiva workshops. Genom sitt koncentrerade format kan det finnas risk att inte tillräcklig samsyn och förankring hinner byggas upp mellan involverade aktörer.

- Hur kan mer *avancerade metoder och verktyg för att beräkna klimatnyttan av integrerad stations- och stadsutveckling* utvecklas ? Hur kan metoderna och verktygen kopplat till scenarier och framtidsbilder ?
- Hur kan *verktygen utformas för att i ett livscykelperspektiv* beakta både möjligheterna att minimera klimatpåverkan genom ett mer hållbart resande och de klimatvinster som ett mer tätare och mer sammanhållet byggande kring stationen innebär?
- Hur kan *mjuka och hårda styrmedel för planering* utvecklas för att möjliggöra en utformning av stationer och stationssamhällen där alla ingående strukturer i ett samspel leder till att olika hållbarhets- och transportpolitiska mål kan uppnås – bebyggelsestruktur, trafikstruktur, verksamhetsstruktur och grönstruktur.

Framtida utvecklingsbehov

Trafikverket har en mycket stark och värdefull tradition när det gäller att utveckla olika typer av kunskapsunderlag, handböcker och utvärderingar i samarbete med forskare och andra aktörer också när det gäller stationsutformning. Det i handboken TRAST framtagna kapitlet järnvägsstationer och större bytespunkter utvecklas nu till en stationshandbok i två delar. Den första delen innehåller som tidigare nämnts förutsättningar och utgångspunkter, stationens organisation och sammanhang samt stationens olika delelement mer i detalj.

Mot bakgrund av mina tidigare reflexioner saknar jag i hittillsvarande material två komponenter: en omvärldsanalys och en processbeskrivning

En **omvärldsanalys** kan ge en bild av de generella utvecklingstendenser som påverkar stations- och stadsutvecklingen på lång, medellång och kort sikt t. ex.

- *den fortgående urbaniseringen* med fortgående storstadskoncentration och osäkra förutsättningar för mindre orter, såvida dessa inte på ett kraftfullt och innovativt sätt kan anknytas till den nationella och regionala transportinfrastrukturen med smart lokaltrafik och ICT-stöd.
- *näringslivets strukturförändringar* i ett globalt, europeiskt och lokalt perspektiv där kunskapsintensivt näringsliv och servicenäringar inom överskådlig tid fortsätter att öka sin sysselsättningsandel.
- *livsstilsförändringar* i form av nya mönster för arbete, boende, handel och rekreation där en ökad flexibilitet önskas och erfordras när det gäller hur man fördelar sin tid mellan olika aktiviteter inom olika tidsspänn t ex över flera år, på års-, månads-, vecko- och dagsbasis.
- *miljö- energi – och klimatfrågan* där bebyggelsestrukturens betydelse för att minimera och optimera resbehov har fått större uppmärksamhet på senare år i både forskning och debatt
- *den tekniska utvecklingen med fokus på ICT och smarta elnät* men också utveckling av fossilfri fordonsflotta där lösningar som elmotorvägar med kontinuerlig laddning av fordon, avancerade elladdningsstationer kopplat till bebyggelse mm. Kan det innebära att på längre sikt så kanske en ny typ av infrastruktur utvecklas som kombinerar vägens och järnvägens fördelar ?

Omvärldsanalysen bör också belysa internationella tendenser i utveckling av stationer och stationsområden på nationell, regional och lokal nivå - med exempelsamlingar från olika håll i världen (dock främst i Europa) av relevans för den svenska situationen.

Vid utveckling av specifika stationsområden behöver reflexioner göras kring hur olika omvärldsfaktorer kan tänkas påverka framtida stationsutveckling kopplat till stadsutveckling. Omvärldsanalys kan också ses som ett värdefullt verktyg i planeringsprocessernas dialoger för att få ett bredare perspektiv stations- och stadsutveckling och aktivera den nödvändiga integrationen mellan stationen och staden.

Processbeskrivningar för planerings- och genomförandeprocessens olika delar – med idéer och tips, metoder och verktyg kring upplägg av samarbeten och dialoger. Ett embryo till en generell processbeskrivning i stegen nulägesbeskrivning, alternativ och analys, val av alternativ och åtgärdsplanering finns i TRAST-handboken.

Sedan TRAST togs fram har flera nationella utvecklingsprojekt som Den Goda Staden och Uthållig kommun (Energimyndigheten) samt Boverkets vision 2025 genomförts. Utveckling av stationer, bytespunkter och resecentra har i samtliga dessa projekt setts som en strategisk fråga för en hållbar stadsutveckling. I projekten återfinns idéer till en mer utvecklad planeringsprocess där informella inslag kombineras med eller föregår den formella planeringen.

Utvecklingen av processbeskrivningar för planering, utformning och genomförande av stationer och stationsområden i ett brett perspektiv är därför angelägen. Ett ökat processfokus motiveras av att *processkvaliteten* (dvs hur väl olika aktörer samverkar för att analysera förutsättningar, formulera mål och ta fram förslag) ofta avgör utformningskvaliteten. Det beror på att alla de faktorer och krav som formuleras måste sammanvägas till en helhet med beaktande av både målkonflikter och målsynergier. Snabb utvecklingstakt i samhället gör att lösningar hela tiden måste utvecklas och anpassas till de förändringar som sker och som också behöver beskrivas i en omvärldsanalys..

Att utveckla processbeskrivningar underlättar för de olika aktörerna att assimilera nya idéer i processen. Motiven för detta kan ytterligare underbyggas genom att hänvisa till de femton hinder för hållbar stadsutveckling som lyftes fram av delegationen för hållbara städer, DHS (2012) se särskilt hinder 12: "Otillräckliga statliga investeringar i samhällsviktig infrastruktur kopplat till städernas utveckling och behov".

Processutveckling är givetvis en angelägen fråga för Trafikverket på nationell nivå men jag kan tänka mig att sådana processbeskrivningar kan utvecklas i ett nära växelspel mellan lokal nivå, regional nivå och nationell nivå. Ett sådant material kan t ex innehålla:

- **Regionala utvecklingsprocesser** – olika faser i utvecklingen av regionala strukturer med stationer och bytespunkter som noder i nätverk. Förankring i nationella framtidsbilder och mål. Samverkansformer mellan statliga, regionala och kommunala aktörer för att överbygga hinder som kan finnas i lagstiftning, t ex lagen om järnvägsplanering och PBL.
- **Planeringsprocesser för lokaliseringsanalys** – olika faser i lokaliseringsprocessen för stationer i form av identifiering av alternativa stationslägen, konsekvensbedömning, val av alternativ vid olika planeringsfall t ex omvandling av befintligt stationsläge eller val av nytt stationsläge. Samverkansformer mellan olika aktörer och dialogprocesser av relevans för lokaliseringsproblematiken.
- **Planeringsprocesser för fördjupad utveckling av befintliga stationslägen** – kartläggning, mål/krav, alternativ, konsekvensbedömning, gestaltningsprogram, gestaltningsförslag. Samverkansformer mellan olika aktörer och dialogprocesser.
- **Planeringsprocesser för fördjupad utveckling av nya stationslägen** – kartläggning, mål/krav, alternativ, konsekvensbedömning, gestaltningsprogram, gestaltningsförslag. Samverkansformer och dialogprocesser.

Inspiration till processbeskrivningen kan t ex hämtas från t ex den indelning av planeringsprocessen som föreslås av Patsy Healy, se Fredriksson (2011) i forum – arena – rätt (court) där "forum" står för den öppna dialogen mellan en mångfald aktörer, "arena" för strukturerad och systematiskt utvecklingsarbete som också kan inkludera överläggningar och förhandlingar och slutligen "rätt" (court) som står för den strikt juridiska, formella planeringsprocessen.

Till olika processkedan - eller som en separat del - kan också knytas **en verktygslåda** för planering och utformning som innehåller generella planeringsverktyg men framförallt hur verktyg kan användas för bl.a. de olika processer som här identifierats:

- Analys av regionala planeringsförutsättningar, utveckling och konsekvensbedömning regionala bilder med relevans för utveckling av stationer som ett strategiskt element i regional planering
- Lokaliseringsanalys och jämförelse mellan olika alternativ
- Analys av stationer och stationsområden (t ex urbanmorfologiska verktyg, space syntax, GIS etc), formulering av platsspecifika krav utifrån nationella, regionala och kommunala mål, utveckling av scenarier och framtidsbilder, konsekvens bedömning och utveckling av strategier.

Inom projektet uthållig kommun har en verktygslåda tagits fram som kan vidareutvecklas och kombineras med andra ansatser för att vara användbar för planering av stationer och stationsområden.

Tio råd till kommuner med urbana stationssamhällen

Utifrån reflexionerna ovan och med utgångspunkt från den diskussion som fördes vid ett seminarium 20130913 kring nio urbana stationssamhällen i Göteborgsregionen har följande försök gjorts att beskriva tio sammanfattande råd till kommunerna när det gäller planering av urbana stationssamhällen. Seminariet var anordnat av GR och Trafikverket i samverkan med Mistra Urban Futures.

Undersök POTENTIALER FÖR HÅLLBAR ORTS- OCH STADSUTVECKLING med stationen som nav!

Finkamma möjligheterna att bygga tät, levande blandstad med offentliga rum och gröna inslag i stationens närområde i liten eller stor skala beroende på stationssamhällets karaktär. Ge plats både för det kunskapsintensiva näringslivet och för social mångfald!

Sök finna den UNIKA IDENTITETEN i ditt stationssamhälle!

Varje plats har en intressant historia och lokala, platsspecifika kvaliteter. En unik identitet kan skapas när man söker ta tillvara platsens unika förutsättningar (genius loci) i bebyggelse, offentliga rum, kultur och natur och kombinera dessa förutsättningar med stationen, bytespunkten, resecentrumet som nav i ett hela resan perspektiv.

INTEGRERA MILJÖFRÅGOR i alla skeden av den rumsliga planeringen!

Kartlägg förekommande och potentiella risker, luftföroreningar, buller mm och sök integrera mål och lösningar i alla skeden av den rumsliga planeringen. Arbeta aktivt med miljöfrågorna från första början – kommer de in för sent kan det bli mycket svårt att skapa kostnadseffektiva lösningar.

Gör LOKALA MÅLPUNKTER inom stationens influensområde lätt tillgängliga!

Varje stad och ort har viktiga funktioner och landmärken i stationens influensområde – det kan vara en historiskt värdefull karaktärsbyggnad (t ex en gammal kvarn), en kulturinstitution, ett utbildningscentrum, ett livligt marknadstorg – uppräknigen kan bli lång. Men glöm inte att skapa stråk och kopplingar som gör det lätt och naturligt att nå dessa funktioner från stationen.

STIMULERA RESANDE TILL FOTS, MED CYKEL OCH BUSS till och från stationen!

Ett stort problem som är vanligt vid stationsutveckling är att stationerna blir så attraktiva omstigningspunkter för resor från stationssamhällets omland att stora hav av parkeringsytor växer fram i närområdet. Det beror bl. a. på brister i gångvägs-, cykel- och busskopplingarna. Ett helt batteri av kombinerade lösningar behöver undersökas för att råda bot på detta: möjliggöra fler funktioner på gång- och cykelavstånd, tillgång till säkra cykelparkeringar (p-hus för cyklar), möjliggöra stombussar eller småbussar beroende på underlaget till orter i omlandet, uppmuntra till samåkning till stationen från omlandet. I sista hand bygga p-hus/p-däck för att minimera ytåtgång för bilar.

KNYT IHOP BÅDA SIDORNA av järnvägen!

Historiskt byggdes stationer ofta upp med en stadssida ("finsida") och en industrisida ("fulsida") där det t.o.m. fanns en strävan att skapa barriärer för att minska störningar och intrång. Dagens utveckling går mot ett kunskaps- och servicesamhälle där de tunga logistikfunktionerna minskar i omfattning och effektiviseras. I något större orter finns ofta underlag att åtminstone på sikt utveckla stadsfunktioner på ömse sidor om järnvägen. För att möjliggöra kopplingar behöver man då – beroende på ekonomiska förutsättningar – överväga broar, överdäckning, tunnlar för i första hand gång- och cykeltrafik.

Utveckla TVÄRSEKTORIELL SAMVERKAN från ax till limpa!

Många kunskapsfält och professioner från både offentlig sektor, näringsliv och forskning behöver engageras för att nå bra lösningar på kort, medellång och lång sikt. Engagera kunniga personer och organisationer tidigt och hitta former för tvärssektoriell samverkan där målkonflikter identifieras för att man ska hitta integrerade lösningar där synergier mellan olika frågor kan tas tillvara

INVOLVERA MEDBORGARNA aktivt i hela processen!

Låt medborgarna komma till tals redan innan lösningar ha skisserats för att delta i analysen av platsens kvaliteter och brister. Då ökar beredskapen och lusten att sedan bidra vid utvecklingen och utvärderingen av alternativ och senare även när det gäller mer detaljerade lösningar och steg i genomförandet. Kom ihåg att medborgarna är en ovärderlig kunskapsresurs!

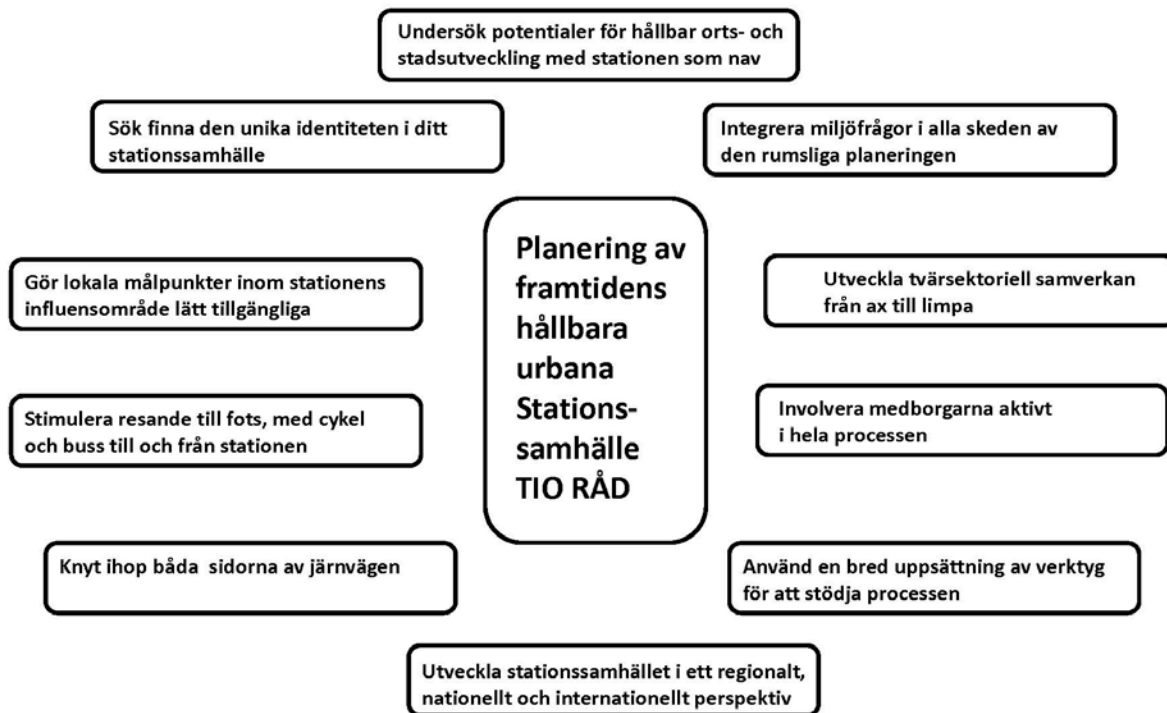
Utveckla och använd en BRED UPPSÄTTNING AV VERKTYG för att stödja processen!

Ställ samman en verktyglåda som kan användas och utvecklas för olika typer av planerings- och designdialoger - för lokaliseringsanalyser, platsanalyser, framtagande av scenarier och konsekvensbedömning.

Utveckla stationssamhället i ett REGIONALT, NATIONELLT OCH INTERNATIONELLT PESPEKTIV!

Stationen är porten ut mot världen och in mot staden/orten. Se potentialerna att genom god planering av hela stationssamhället och stationen möjliggöra hållbart resande regionalt, nationellt och internationellt. Se också möjligheterna att lokalisera funktioner i stationens närhet som har en regional, nationell eller internationell funktion.

Alla dessa råd hänger samman och överlappar också som figuren söker illustrera. Arbeta därför aktivt med att kombinera de olika råden på ett sätt som passar er lokala process.



Figur Förslag till tio råd för planering. Råden hänger ihop och behöver kombineras i det vardagsnära och visionära arbetet att skapa framtidens urbana stationssamhälle

Litteratur och artiklar

Dahlstrand,A et.al. 2013, det urbana stationssamhället – forsknings- och praktikeröversikt. Mistra Urban Futures 2013:3

Delegationen för hållbara städer, 2012, Femton hinder för hållbar stadsutveckling.

Engström, C-J & Ingelström, A, 2010, Så får vi den goda staden. Trafikverket m. fl.

Fredriksson, C, 2011, Planning in the new reality. KTH Samhällsplanering och Miljö

Göteborgs stad et.al, Knutpunkter och andra viktiga bytespunkter. Underlagsrapport till K2020 – framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet

Hansen, M & Cars,G, 2011, Helhetsperspektiv i sikte. Att synliggöra förutsättningar för en samordnad planering. Slutrapport från utvärdering av den goda staden.

IVA et.al., 2010, Hållbar mobilitet 2030. En delrapport från projektet Transport 2030

Länsstyrelsen i Skåne län et.al, Stationsnära läge-vägledning för hållbar planering i stationsorter

Ranhagen et.al, 2013, Make a Low Carbon and attractive INTERCHANGE: Interchange Stations and Urban Districts for Low Carbon and Liveable Cities. Swedish case studies in an international perspective. Ansökan till Energimyndigheten från KTH

Ranhagen, U, 2012, Att integrera hållbarhets- och energifrågor i fysisk planering – metoder och verktyg etapp 2. KTH Samhällsplanering och Miljö.

Schylberg, K, 2008, Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden. LTU Avd för Arkitektur och infrastruktur 2008:21

Trafikverket, 2013, stationshandbok

Westford, P,1999, Bebyggelseförtätning som miljöstrategi. KFB-rapport 1999:12

Vägverket et.al, Trafik för en attraktiv stad (TRAST)