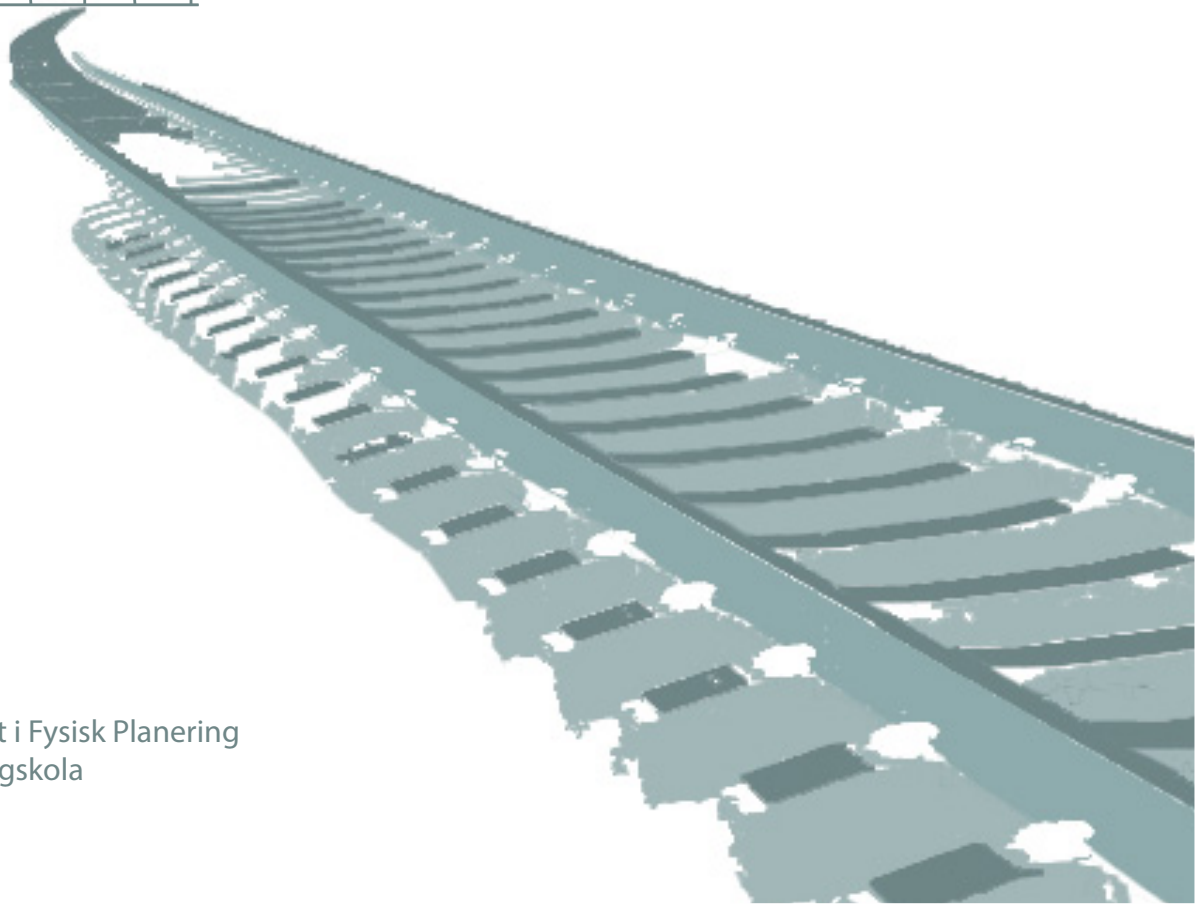


Stationssamhället nästa -

en studie av den stationsnära planeringen i Skåne



Elin Hallström
Kandidatarbete
Kandidatprogrammet i Fysisk Planering
Blekinge Tekniska Högskola





Blekinge Tekniska Högskola

Karlskrona, maj 2015

Författare: Elin Hallström

Titel: Stationssamhället nästa – en studie av den stationsnära planeringen i Skåne

Handledare: Lena Petersson Forsberg

Program/utbildning: Kandidatprogrammet i Fysisk planering

Kurstitel och kod: Kandidatarbete i Fysisk planering FM1473

Omfattning: 15 hp

Samtliga kartor publiceras med tillstånd från Lantmäteriet
(© Lantmäteriet,I2014/00566, bearbetade av författaren).

Sammanfattning

Enligt forskningen förknippas den stationsnära planeringen ofta med att planlägga en tät och blandad bebyggelse intill tågstationer. Planeringen har uppstått som en reaktion mot utglesning och anpassning för bilen. Planeringssättet har de senaste åren blivit en strategi för att jobba mot en hållbar samhällsutveckling. Syftet med uppsatsen är att försöka bidra med en ökad förståelse kring den stationsnära planeringen, hur nya tågstationer anses vara en strategisk viktig satsning för en region samt på vilket sätt det kan anses betydelsefullt för mindre orter och dess utveckling.

Qviström har kritiserat den regionala planeringen för de stationsnära lägena i Skåne. Enligt Qviström har planeringen ett fokus på den stationsnära planeringen som anses vara inriktad mot ett urbant perspektiv. Det urbana perspektivet beskrivs handla om potentialen med att förtäta och öka de urbana kvaliteterna i städerna. Qviström anser att det urbana perspektivet leder till att större delar av Skåne som är mindre tätbefolkade hamnar i skymundan.

I denna fallstudie undersöks de regionala dokumenten för Skåne för att studera vilka riktlinjer som finns kring de stationsnära lägena. I fallstudien har även fyra kommuners översiktsplaner studerats i nordöstra Skåne där nya tågstationer har anlagts för att undersöka om deras strategier kan kopplas till den stationsnära planeringen. Kommunerna ligger i den mindre tätbefolkade delen av Skåne och det har därför varit intressant att undersöka om planeringen har anpassats efter dessa förutsättningar. För att kunna göra en jämförelse mellan den stationsnära planeringen enligt forskningen och de studerade fallen har undersökningen delats upp efter kategorierna *Utformning av de stationsnära lägena* och *Förväntade effekter*.

I slutsatsen tydliggörs planering i regionen som kan kopplas till den stationsnära planeringen, både vad det gäller utformning och förväntade effekter. I de kommunala dokumenten synliggörs inte den stationsnära planeringen lika tydligt som de regionala. Beskrivningen av utformningen av de stationsnära lägena i kommunernas plandokument kan ibland kopplas till den stationsnära planeringen. Dock anpassas planeringen ofta efter orternas förutsättningar. De förväntade effekterna på planeringen i kommunerna är mer lik den stationsnära planeringen. Många gånger beskrivs liknande effekter, som i den stationsnära planeringen, även om de inte alltid uttrycks på samma sätt. Slutsatsen är också att kritiken mot, att den regionala planeringen i Skåne har ett fokus på den stationsnära planeringen, kan till viss del anses legitim. Planeringen för de mindre tätbefolkade orterna i de kommunala dokumenten har anpassats till ortens förutsättningar. Därför blir det svårt att använda den stationsnära planeringen för hela regionen.

Uppsatsen är ett kandidatarbete som är ett avslutande moment i kandidatprogrammet i Fysisk planering på Blekinge Tekniska Högskola. Ett stort tack till min handledare Lena Petersson Forsberg som hjälpt mig genom arbetets gång. Jag vill även rikta ett tack till mina studiekamrater i ritsal C538 som varit ett ovärderligt stöd under processen.

Elin Hallström
Karlskrona
Maj 2015

Innehållsförteckning

1. Inledning	6
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte	8
1.3 Problemformulering	8
1.4 Frågeställningar	8
1.5 Avgränsning	8
1.6 Begreppsdefinition	9
2. Forskningsstrategi och metod	10
2.1 Fallstudie	11
2.2 Kvalitativ innehållsanalys	11
2.3 Källkritik	12
3. Teoretiska utgångspunkter	13
3.1 Rationell planering	14
3.2 Hållbar utveckling	14
4. Forsknings- och kunskapsöversikt	16
4.1 Stationssamhällen	17
4.1.1 Transit-oriented development	17
4.1.2 Stationssamhällen i ett svenskt perspektiv	18
4.1.3 Kritik mot den stationsnära planeringen i Skåne	19
4.2 Regionförstoring	19
4.3 Sammanställning av forsknings- och kunskapsöversikten	20
5. Resultat av fallstudie	22
5.1 Region Skåne	23
5.1.1 Rapporten: Stationsnära läge	24
5.1.2 Andra regionala dokument	25
5.1.3 Sammanställning av de regionala dokumenten	26
5.2 Hässleholms kommun	28
5.3 Höörs kommun	30
5.4 Kristianstads kommun	32
5.5 Osby kommun	34
6. Analys	36
6.1 Utformning av de stationsnära lägena	37
6.1.1 Region Skåne	37
6.1.2 Kommunerna	37
6.1.3 Jämförelse mellan regionen och kommunerna	39
6.2 Förväntade effekter	40
6.2.1 Region Skåne	40
6.2.2 Kommunerna	41
6.2.3 Jämförelse mellan regionen och kommunerna	43
7. Slutsats	44

1. Inledning

I följande avsnitt ges en kort bakgrund kring den stationsnära planeringen och de studerade fallen. Vidare beskrivs uppsatsens syfte, problemformulering och frågeställningar samt de avgränsningar som har gjorts. Sist ges en kort begreppsförklaring kring vissa begrepp.

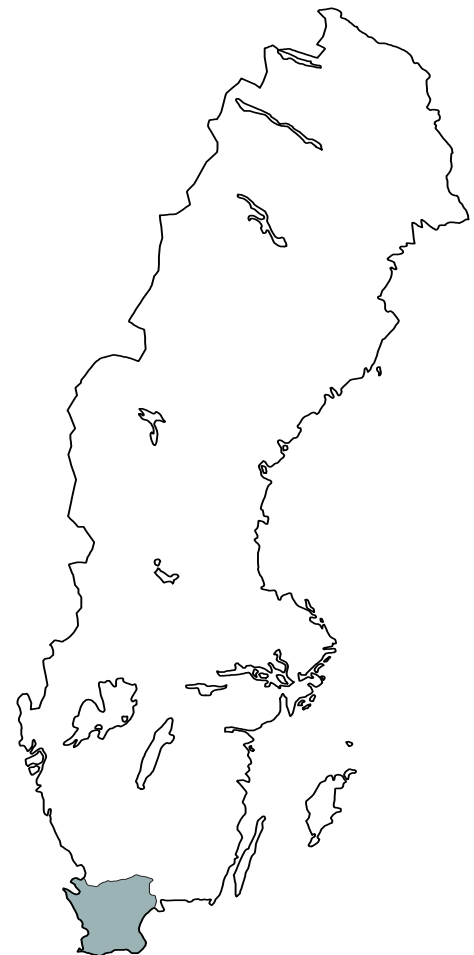
1.1 Bakgrund

Under 1950-talet ökade bilismen kraftigt i Sverige vilket kom att påverka planeringen och staden anpassades efter bilens framkomlighet och tillgänglighet. Planeringen för bilen innebar en trafikseparering av olika trafikslag och en utglesning av områdena i staden (Nyström & Tonell 2012: 157-158). Senare växte det fram ett ökat miljötänkande där bilen ansågs medföra en stor miljöpåverkan genom exempelvis ökade utsläpp som bidrog till växthuseffekten men också bidrog till faktorer som ökat buller (Nyström & Tonell 2012: 159). Som en motreaktion mot planeringen som medfört utglesning och ökat bilberoende uppstod planeringen enligt transit-oriented development. Transit-oriented development omnämns inom den svenska planeringen som stationssamhällen (Slätmo 2015: 3). Denna typ av planering har setts som en strategi för att motverka utglesningen och har sedan 2000-talets början varit ett sätt att jobba mot hållbar samhällsutveckling (Cervero et al. 2004: 3, Slätmo 2015: 3). Det finns ingen entydig definition av vad stationssamhällen egentligen innebär (Slätmo 2015: 2). Begreppet förknippas dock ofta med en stadsmiljö med planering av tät och blandad bebyggelse i närheten av kollektivtrafikstationer (Cervero et al. 2004: 3, 7).

Samtidigt har förbättrade kommunikationer de senaste åren gjort att allt fler har börjat pendla (Boverket 2005: 7). Regionförstoring har inneburit att lokala arbetsmarknadsregioner har kopplas samman till större regioner med hjälp av förbättrade pendlingsmöjligheter (Nutek 2001: 3, Långtidsutredningen 2004: 15). En ökad regionförstoring har bidragit till en ökad tillgänglighet till olika arbetsmarknader för de som bor utanför de större städerna (Långtidsutredningen 2004: 110). Regionförstoring kan ses som ett alternativ till urbaniseringen som har inneburit en ökad inflyttning till städerna (Nutek 2001: 3).

Region Skåne

Skåne är en relativt tätbefolkad region men där befolkningstätheten skiljer sig något mellan de sydvästra och nordöstra delarna. De sydvästra delarna är mer tätbefolkade än de nordöstra (Region Skåne 2011: 25). Region Skåne skriver även i sina regionala dokument att de städer som har störst befolknings- och sysselsättningstillväxt ligger i de västra delarna (Region Skåne 2011: 24). Regionen beskrivs ha en flerkärnig ortstruktur med relativt korta avstånd (Region Skåne 2011: 2). Tillgängligheten i regionen ses som relativt god men den beskrivs samtidigt behöva förbättras genom bättre sammankoppling mellan olika arbetsmarknadsregioner inom Skåne (Region Skåne 2013: 27-28). Vidare anses det även viktigt att det finns en välintegrerad infrastruktur för att binda ihop Skåne och öka tillgängligheten (Region Skåne 2011: 1). De studerade kommunerna i denna fallstudie ligger i den nordöstra delen av Skåne och har ingått i ett projekt där nya stationer har anlagts i mindre orter för att bland annat bidra till en utveckling av arbetsmarknaden och skapa mer attraktivt boende (Pågatåg Nordost 2013a). Region Skåne har i även ett projekt arbetat fram en rapport kring hur de stationsnära lägen kan utnyttjas på bästa sätt (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 5). Regionen anses ha en stor förtätningspotential kring stationerna där stora delar av regionens invånare anses kunna bo inom en kilometer till en station (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 16).



1.2 Syfte

Syftet är att bidra till en ökad förståelse kring den stationsnära planeringen, hur nya tågstationer anses vara en strategisk viktig satsning för en region samt på vilket sätt det kan anses betydelsefullt för mindre orter och dess utveckling.

1.3 Problemformulering

Dagens forskning kring stationssamhällen kopplas ofta till planeringen enligt transit-oriented development som har uppkommit som en reaktion mot utglesning och planering som ökat bilberoendet (Slätmo 2015: 3). I denna typ av planering förespråkas tät och blandad bebyggelse i närheten av kollektivtrafikstationer (Renne 2009: 115). Kritik har dock uppkommit när denna planering även används i regioner som även innefattar mindre tätbefolkade områden. Detta eftersom den stationsnära planeringen anses utgå från ett urbant perspektiv då det förespråkar förtätning vilket kan medföra att landsbygdens kvaliteter och möjligheter hamnar i skymundan (Qviström 2014: 170-171). I arbetet undersöks de regionala dokumenten för Skåne för att studera deras riktlinjer kring den stationsnära planeringen och om samma typ av planering även framkommer i de studerade kommunernas översiktsplaner i nordöstra Skåne. Vilka förväntningar finns inför kollektivtrafiksatsningen och på vilket sätt anses den vara strategisk viktig. Vidare utreds om den stationsnära planeringen i kommunernas plandokument har anpassats till de mindre tätbefolkade områdena eller om det är samma effekter som förväntas vid anläggandet av tågstationer som i de mer urbana samhällena. För att ta reda på detta har följande frågeställningar formulerats:

1.4 Frågeställningar

- Vad innebär planering enligt transit-oriented development och vilka effekter förväntas denna typ av planering leda till?
- På vilket sätt utformas de stationsnära lägena och vilka effekter tros den stationära planeringen leda till enligt regionen och kommunerna?
- Hur har den stationsnära planeringen i kommunernas plandokument anpassats till de mindre tätbefolkade orterna?

1.5 Avgränsning

Uppsatsen har avgränsats till det arbete som ryms inom ett kandidatarbete om 15 högskolepoäng. Arbetet avgränsas till att studera valda fall för att på en djupare nivå kunna undersöka dessa. De studerade kommunerna ingår i ett projekt Pågatåg Nordost som varade mellan 2011-2014 där ett antal kommuner i Skåne, södra Kronoberg och västra Blekinge gick samman för att förbättra tågtrafiken och cirka tio nya tågstationer anlades. I undersökningen har endast de skånska kommunerna valts att studeras för att kunna jämföra dessa med den regionala planeringen i Skåne kring stationsnära lägen.

Vidare ses ofta den stationsnära planeringen som ett sätt att uppnå hållbar utveckling. Hållbar utveckling är ett brett och omdiskuterats begrepp som det går att fördjupa sig mycket inom. Arbetet avgränsas från djupare studier av hållbar utveckling då det inte funnits tid att studera detta mer djupgående. Att planlägga bebyggelse i närheten av järnväg och tågstation kan även medföra vissa konsekvenser. Exempelvis måste hänsyn tas till buller och skyddsavstånd från järnvägen. Dessa aspekter har dock inte behandlas eller undersöks i arbetet.

1.6 Begreppsdefinition

I begreppsdefinitionen ges min tolkning av några av begreppen som tas upp i uppsatsen. Tolkningen har gjorts både utifrån empirin och dokument som använts i arbetet. Uppfattningen av begreppen kan även ha påverkats av tidigare studier i utbildningen där begreppen varit vanligt förekommande.

Utglesning

Begreppet utglesning kan förknippas med att bygga städer som breder ut sig och glesar ut bebyggelsen. Under 1950-talet ökade bilismen och en planering uppstod som ofta var anpassad efter bilen. Planeringen innebar en funktionsseparering och ledde till en utspridning av staden (Nyström & Tonell 2012: 157-158).

Förtätning

Förtätning innebär ofta att planlägga bebyggelse i redan befintliga orter eller städer (WSP 2013: 2). Begreppet kan ses som en motsättning till utglesning. Att förtäta städerna har kommit att anses vara ett hållbart sätt att bygga städer av många (Neuman 2005: 12). Argument som ofta lyfts fram är bland annat att förtätning är ett sätt att utnyttja befintlig infrastruktur och bidrar till hushållning av värdefull natur. Förtätning beskrivs även medföra ett underlag för service och handel (WSP 2013: 7). Begreppet förtätning kan förekomma både vid planläggning av städer och mindre orter (WSP 2013: 18).

Urbant perspektiv

Urban är ett begrepp som ofta kopplas till staden. Den regionala planeringen för de skånska stationsnära lägena kritiserar för att utgå från ett urbant perspektiv. Det urbana perspektivet beskrivs handla om att lyfta fram förtätningens potential där hög täthet är att föredra. I de regionala dokumenten exemplifieras urbana kvaliteter med hjälp av innerstads miljöer och förtätning anses också ge underlag för ett varierat utbud som ökar de urbana kvaliteterna. Således kan det urbana perspektivet kopplas samman med förtätning (Qviström 2014: 170-171).

Transit-oriented development

Transit-oriented development är det internationella begreppet för stationssamhällen (Slätmo 2015: 3). Planeringssättet handlar om att planlägga genom förtätning och funktionsblandning i närheten av tågstationer för att kunna öka andelen kollektivtrafikresande. Det kopplas ofta samman med hållbar utveckling då bilberoendet försöker minskas genom mer energieffektiva färdmedel (Curtis, Renne & Bertolini 2009: 3-4).

2. Forskningsstrategi och metod

Detta avsnitt syftar till att förklara det tillvägagångssätt som har tillämpas. Användningen av forskningsstrategin fallstudie och metoden kvalitativ innehållsanalys beskrivs. Till sist ges en kort källkritisk reflektion av källorna och det insamlade materialet.

2.1 Fallstudie

I denna uppsats har fallstudie använts som forskningsstrategi. Fallstudien studerar en eller ett fåtal fall i syftet att uppnå en djupare förståelse för ämnet. Forskningsstrategin är vanligt förekommande och används ofta vid mindre undersökningar. Genom att studera ett fall närmare är förhoppningen att det ska tillföra insikter om det mer generella. Fallstudien kan komma att bidra till förståelse som kanske inte varit möjligt vid en massundersökning (Denscombe 2009: 59-60). Största fördelen med fallstudien är just att den ger möjlighet till att studera mindre enheter i mer komplicerade sociala situationer och den uppmuntrar också användandet av flera forskningsmetoder för att noggrant kunna undersöka ämnet (Denscombe 2009: 71). Nackdelen med fallstudien är dock att den ofta blir kritiserad för att problematiken generaliseras för mycket utifrån det enskilda fallet. Det gäller att det finns en trovärdighet i generaliseringen och att forskaren öppet redovisar hur fallet liknar eller avviker från motsvarande fall (Denscombe 2009: 68, 72). Fallstudien har tillämpas då arbete har utgått från att studera några fall på en djupare nivå. Genom att studera ett fåtal fall på djupare nivå är förhoppningen att få en ökad förståelse kring den stationära planeringen.

I denna fallstudie har bland annat Region Skåne undersöks närmare där syftet är att studera deras riktlinjer kring den stationsnära planeringen. I undersökningen har även fyra kommuner i nordöstra Skåne studerats där nya tågstationer har anlagts i syfte att undersöka om deras strategier kan kopplas till den stationsnära planeringen. De fyra kommunerna, Hässleholm, Höör, Kristianstad och Osby, valdes då de ligger i den mindre tätbefolkade delen av Skåne och det var därför intressant att undersöka om planeringen kring stationerna har anpassats till dessa förutsättningar.

2.2 Kvalitativ innehållsanalys

Den forskningsmetod som har valt att tillämpas är innehållsanalys. Innehållsanalysen är en metod som används för att analysera innehållet i dokument eller skriftliga källor. Metoden utgår från att det som kommuniceras i texten kan ha ett dolt budskap som kan avslöjas med hjälp av innehållsanalysen. I texterna undersöks vad som framställs som relevant, vilka prioriteringar och värderingar som förekommer samt hur idéerna hänger samman. Fördelen med metoden blir då att den är tydlig och kan därmed lättare upprepas av andra forskare. Däremot blir det svårt att använda innehållsanalysen på texter som har underliggande meningar och bygger på det som tidigare sagts, det som följer eller det som inte har sagts. Därför blir innehållsanalysen bäst på enklare och mer direkta texter (Denscombe 2009: 307-309).

Analysen har utgått från kommunernas översiktsplaner för att undersöka hur planeringen ser ut kring tågstationerna och vilka förväntningar som finns på denna planering. Vidare har även strategiska dokument för Region Skåne studerats för att undersöka hur regionen ser på den stationsnära planeringen. Analysen har gjorts för att få en bild av hur en satsning på nya tågstationer i mindre orter kan anses vara en strategisk viktig och hur planeringen kring stationerna har anpassats till orternas förutsättningar. Vid genomläsning av översiktsplanerna har fokus varit på att lyfta ut delar som kan kopplas till den stationsnära planeringen och planering enligt tranist-oriented development. Nyckelord som varit centrala för analysen har exempelvis varit förtätning, blandad bebyggelse, hållbar utveckling, utveckling, tillgänglighet i samband med planering kring tågstationen.

2.3 Källkritik

Forsknings- och kunskapsöversikten innehåller olika typer av källor. Dels har källor från forskning och kunskapssammanställningar använts. Utöver detta innehåller den även källor som myndighetsdokument i form av handböcker och studier, men även utredningar från regeringen. Eftersom det är olika typer av källor kan det finnas olika grad av vetenskaplighet. I undersökningen av de kommunala dokumenten har både antagandehandlingar och samrådshandlingar studerats. Då samrådshandlingarna inte vunnit laga kraft ännu kan innehållet i dessa komma att ändras och därmed kommunens inriktning. De har trots allt ändå ansetts som relevanta eftersom i många av fallen har inte beslutet att anlägga tågstationen varit aktuellt när de äldre planerna genomfördes. För att kunna få en uppfattning om kommunernas strategier kring planeringen av tågstationerna har därför även de nyare samrådshandlingarna använts.

3. Teoretiska utgångspunkter

I detta avsnitt beskrivs den rationella planeringen och begreppet hållbar utveckling för att försöka ge en mer bakomliggande förståelse kring planeringen och den stationsnära planeringen. Sambandet mellan den svenska planeringen och den rationella planeringen förklaras för att försöka lyfta den svenska planeringen till en mer generell nivå. Det tas även upp en diskussion kring begreppet hållbar utveckling för att visa på begreppets komplexitet.

3.1 Rationell planering

I den rationella planeringsteorin kan planeraren beskrivas vara en expert som gör objektiva beslut utifrån kunskap och fakta (Allmendinger 2009: 63-64). Genom att planeraren kan göra en objektiv granskning kan den bästa lösningen väljas ut för den specifika situationen. Enligt den rationella planeringen finns det alltså en rätt lösning som går att hitta med hjälp av expertkunskap (Allmendinger 2009: 67). På liknande vis redogör Strömngren för en idealtyp av upplysningens tankesätt där den rationella planeraren kan beskrivas som en expert med gränslös kunskapsförmåga och förnuft. Planeraren har även god överblick och kan därmed bedöma konsekvenserna av olika alternativ (Strömngren 2007: 28-29).

Strömngren beskriver i sin avhandling om diskussionen kring hur den svenska planeringen har utvecklats sedan andra världskriget (Strömngren 2007: 21-23). Enligt Strömngren växte diskursen planering som rationell beslutsprocess fram under 60-talet i Sverige där planeringen handlar mer om beslutsprocessen istället för slutmålet. Beslut fattas genom vetenskapliga metoder som prövar olika lösningar mot varandra (Strömngren 2007: 39-40). På liknande sätt skriver Allmendinger att planprocessen i rationell planeringsteori ofta är prioriterad och mål och visioner kommer nästan i andra hand (Allmendinger 2009: 50, 69). Vidare beskriver Allmendinger att i den rationella planeringsteorin skiljs processen och målen ifrån varandra (Allmendinger 2009: 49). I processen är planerare experter och målen sätts upp av politiker (Allmendinger 2009: 63-64). Strömngren menar dock att i planering som rationell beslutsprocess kan inte experter ensamt fatta besluten utan planerare måste samverka med politiker och medborgare. Den representativa demokratin gör att förtroendevalda fattar beslut men medborgarna ska fortfarande inte bli helt uteslutna (Strömngren 2007: 42).

Sverige har sedan 20-talet styrts av representativ demokrati och inom den svenska planeringen finns det kommunala planmonopolet. Det innebär att förtroendevalda har ansvar och fattar beslut kring planeringen. Enligt Strömngren är därför den svenska planeringen förenlig med rationell beslutsprocess då det också innebär att förtroendevalda fattar besluten (Strömngren 2007: 240-242). Strömngren menar alltså det finns en stark tilltro till den rationella styrningen inom den svenska planeringen (Strömngren 2007: 248).

3.2 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ett brett och omdiskuterat begrepp. Begreppet kan kopplas till Bruntlandsrapportens definition som definierar hållbar utveckling som en utveckling som kan tillmötesgå dagens behov utan att riskera kommande generationers behov (De Roo & Porter 2007: 8, Kemp & Martens 2007: 5). Hållbar utveckling diskuteras ofta utifrån att få en balans mellan ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter (Meadowcroft 2007: 299). Olika synsätt inom hållbar utveckling kan dock ha olika stort fokus på det ekonomiska, ekologiska eller sociala perspektivet (Hopwood, Mellor & O'Brien 2005: 41).

Eftersom hållbar utveckling är ett brett begrepp kan det uppfattas på olika sätt och har därför en vag betydelse (De Roo & Porter 2007: 2, Hopwood, Mellor & O'Brien 2005: 47, Kemp & Martens 2007: 7, Meadowcroft 2007: 300). Hållbar utveckling har en bred definition och det finns många uppfattningar inom samma begrepp (De Roo & Porter 2007: 8). Begreppets vaghet möjliggör en frihet för olika aktörer att kunna anpassa det efter sina förutsättningar vilket bidrar till att olika lösningar kan användas mot hållbar utveckling (Kemp & Martens 2007: 7). Vilka tillvägagångssätt som används för att uppnå hållbarhet är därför beroende av hur begreppet tolkas (Hopwood, Mellor & O'Brien 2005: 42). Att begreppet har flertalet definitioner kan

dock leda till att begreppet riskerar att tappa sin tyngd (Hopwood, Mellor & O'Brien 2005: 42). Begreppets vaghet medför att det kan bli svåränvänt i praktiken när det inte finns något konkret mål (De Roo & Porter 2007: 4). För att kunna genomföra strategier mot hållbar utveckling kan det därför behöva definieras från fall till fall (Meadowcroft 2007: 307, 311). Det kan således konstateras att hållbar utveckling är ett brett och komplex begrepp som innehåller många tolkningar (Hopwood, Mellor & O'Brien 2005: 49).

4. Forsknings- och kunskapsöversikt

Forsknings- och kunskapsöversikten syftar till att ge en bakomliggande kunskap kring ämnet. Det ges en beskrivning av hur den stationsnära planeringen kan förstås utifrån ett internationellt perspektiv men även hur denna typ av planering har beskrivits och tolkats ur ett svenskt perspektiv. Störst fokus har legat på forskning kring transit-oriented development då kunskapen kring stationssamhällen ofta faller tillbaka till denna planeringsform. Vidare redogörs det också för begreppet regionförstoring. Denna del av uppsatsen syftar även till att besvara frågeställningen: *Vad innebär planering enligt transit-oriented development och vilka effekter förväntas denna typ av planering leda till?*

4.1 Stationssamhällen

4.1.1 Transit-oriented development

I den internationella forskningen beskrivs begreppet för stationssamhällen ofta som TOD - transit-oriented development. Planeringssättet har uppstått som ett sätt att motverka planeringen som inneburit utglesning och planering som medfört ett ökad bilberoende (Slätmo 2015: 3). Curts, Renne och Bertolini beskriver att begreppet framförallt används i USA och Australien men att allt fler städer världen över satsar på planeringen likt TOD och gemensamt för det flesta är att det handlar om att planlägga bebyggelse i närheten av tågstationer för att uppmuntra kollektivresande men också för att kunna koppla samman olika samhällen genom att utveckla kollektivtrafiksystemet (Curtis, Renne & Bertolini 2009: 3-4).

Enligt Cervero et al. finns det inte någon entydig definition av begreppet. Begreppet kan definieras på olika vis och kan ha olika betydelse för olika aktörer och beroende på vilken plats det tillämpas (Cervero et al. 2004: 5-7). Många forskare beskriver dock att planering enligt TOD innebär att planera för en bebyggelse med blandade funktioner så som bostäder, service och näringsliv samtidigt som det kopplas till bebyggelse med hög täthet. Vidare nämns att det ofta innebär att planera för en miljö som främjar gång- och cykeltrafik samt att bebyggelsen lokaliseras i närheten av större kollektivtrafiknoder (Cervero et al. 2004: 5-7, 119, Renne 2009: 115).

Planeringssättet kopplas också samman med hållbar utveckling. Enligt Cervero et al. finns det en generell uppfattning att denna typ av planering kan bidra till en ökning av användningen av kollektivtrafiken (Cervero et al. 2004: 5-7). Vidare skriver Renne att TOD-planering även strävar åt att minska bilberoendet (Renne 2009: 115). Planeringssättet har alltså på senare år kommit att användas som en strategi mot att jobba mot hållbar planering (Slätmo 2015: 3). I en rapport från 2014 utgiven av IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change beskrivs planering enligt TOD vara en möjlig strategi mot att försöka minska klimatpåverkan (Seto et al. 2014: 961). Curts, Renne och Bertolini skriver att just hållbarhet är ett vanligt argument som används för att motivera planeringen enligt TOD då bilberoendet försöker minskas genom att istället prioritera mer energieffektiva färdmedel (Curtis, Renne & Bertolini 2009: 3). Om bilberoendet minskar kan detta bidra till att trafikstockningar och fossila utsläpp minskar som kan förbättra luftkvaliteten (Slätmo 2015: 14).

Vidare skriver Curts, Renne och Bertolini att ökad tillgänglighet och urban livskvalitet är andra argument som ofta förs fram vid argumentation för planering enligt TOD. Transit-oriented development kan anses ge ökad tillgänglighet genom att skapa alternativa färdmedel till bilen (Curtis, Renne & Bertolini 2009: 3). Cervero et al. beskriver också att det kan anses bidra till ökad livskvalitet då planeringen för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik kan bidra till en säkrare miljö, ökad fysisk aktivitet, minskad stress, mer tid med familjen men även fler möten mellan grannar (Cervero et al. 2004: 119). På detta vis kan alltså ett urbant liv skapas där möten uppstår mellan människor, något som inte anses möjligt på samma sätt i de mer segregerade områdena som är bilberoende (Curtis, Renne & Bertolini 2009: 3).

Vidare skriver Cervero et al. att planering enligt TOD kan under rätt förhållanden även ge upphov till mer mätbara effekter (Cervero et al. 2004: 118-119). En utav dessa effekter handlar om att förbättra människors resevanor och att få fler bilister att använda kollektivtrafiken (Cervero et al. 2004: 118, 139). Renne skriver att människors resevanor och bilinnehav är något som har mätts vid undersökningar för att ta reda på hur pass lyckat planeringen av TOD har varit (Renne

2009: 118-119). Enligt ett antal undersökningar som genomförts i USA har invånare som bor i dessa områden i större utsträckning än andra områden valt att använda kollektivtrafiken och även antalet bilar per hushåll har varit färre i de undersökta områdena (Cervero et al. 2004: 156, Renne 2009: 118-119).

En annan mätbar effekt som Cervero beskriver är att fastigheters värde som kan öka vid planering enligt TOD (Cervero et al. 2004: 161). Detta är något som ofta påverkar både bostadshus, kontor och affärer (Cervero et al. 2004: 176). Genom närhet till kollektivtrafiknoder kan invånare lättare nå olika mål som arbete och handel men det kan även innebära affärer får en större kundkrets (Cervero et al. 2004: 161). Även här har undersökningar i USA visat att fastigheternas värde ökar när de ligger närmre järnvägsstationer (Cervero et al. 2004: 161, Renne 2009: 118-119). Dock skriver Cervero et al. att detta är något som inte sker automatiskt utan det även är beroende av andra aspekter. Exempelvis kan mycket trafikstockning leda till att det blir attraktivt att bo nära stationen men konjektursvängarna kan påverka marknaden. Vidare påverkas också fastighetspriserna av om området krymper eller växer (Cervero et al. 2004: 176).

4.1.2 Stationssamhällen i ett svenskt perspektiv

Bakersson beskriver hur järnvägen i Sverige har haft stor betydelse för utvecklingen och ändrade på människans livsstil, vanor och rörelsemönster. Under 60- och 70-talet fick dock det en minskad betydelse när bilismen ökade och allt fler flyttade ut i förorten. På senare tid har järnvägen fått ökad uppmärksamhet och kopplas då ofta tillsammans med samhällsekonomi och hållbar utveckling (Bakersson 2010: 13).

Aronsson beskriver hur de första stationssamhällena i Sverige uppkom under skiftet 1800- och 1900-talet (Aronsson 1999: 34). I Slätmos kunskapsammanställning beskrivs hur stationssamhällena innebar en modernisering av landsbygden. De bidrog till ett möte mellan landsbygdkulturen och marknadskulturen som skapade nya kulturer och vanor (Slätmo 2015: 2). Aronsson skriver att stationssamhället var en ny typ av tätort där nya entreprenörer och marknadsimpulser mötte mer traditionella värderingar och bönder (Aronsson 1999: 9). Stationssamhället beskrivs varken som en stad eller som en bondby där järnvägsstationen är en central plats för bebyggelse och andra händelser (Aronsson 1999: 33). Slätmo beskriver även att de tidiga stationssamhällena kopplades samman med begrepp som exempelvis mötesplats, urbanitet och modernitet (Slätmo 2015: 2).

I en kunskapsöversikt kring stationssamhällen beskriver Dahlstrand en mer nutida svensk definition av stationssamhällen i Sverige. Begreppet kopplas till ett urbant perspektiv med stadsmässiga karaktärsdrag där utveckling sker kring stationen med plats för resande, möten, verksamheter och bostäder. Stationen beskrivs dels som en viktig knutpunkt för kommunikation som möjliggör mer energieffektiva färdmedel men som också underlättar människors vardag. Utöver detta ses stationen som en entré till samhället och anses vara en viktig del i att utveckla urbana karaktärsdrag (Dahlstrand 2013: 6). Dahlstrand lyfter också fram en dansk studie som visar att fastigheternas värde kan påverkas av närheten till stationen (Dahlstrand 2013: 35). Enligt den danska studien kan tågstationer ge positiva effekter på fastigheternas värde. Hur mycket stationsläget påverkar priserna varierar men generellt ger närhet till stationen ett ökat värde mellan 4-8 procent. Hur långt ifrån stationen fastigheters värde påverkas varierar och det beror även på var stationen ligger (Andreasen, Jastrup & Wigand 2013: 31).

Trafikverket beskriver i sin *Stationshandbok* stationens roll för ett samhälle. Genom tiderna har järnvägen och stationer varit betydelsefull för stadens utformning och tillväxt. Därför anses stationen ha stor betydelse för utvecklingen av orten (Trafikverket 2013: 40, 42). Stationen ses som en viktig målpunkt som bildar en central plats och kan därmed ha potential att locka nya etableringar och bidra till en tät bebyggelsestruktur. Denna typ av struktur tros motverka utglesning som kan leda till ett bilberoende (Trafikverket 2013: 40). Kommunikationsläget anses alltså kunna möjliggöra en utveckling av en blandad och hållbar stad (Trafikverket 2013: 44). Framförallt i små orter ses stationen som en viktig funktion för att kunna skapa ett mer urbant sammanhang (Trafikverket 2013: 40).

Enligt Trafikverket utgör alltså stationen en viktig bytespunkt men det omkringliggande området anses också vara viktigt (Trafikverket 2013: 44). Att planera för en god stationsmiljö kan bidra till ökat kollektivtrafikresandet (Trafikverket 2013: 40). Om det både finns offentliga och privata verksamheter kring stationen kan resenärens vardag underlättas och ge effekter som ökad attraktivitet och aktivitet (Trafikverket 2013: 44). Dock beskrivs förutsättningarna stationens karaktär och funktion variera beroende på var den ligger. Småortens och landsbygdens funktion är oftast en enklare typ av station (Trafikverket 2013: 45, 47).

4.1.3 Kritik mot den stationsnära planeringen i Skåne

Qviström har studerat regionala planeringsstrategier för stationsnära planering i Skåne. I strategierna finns det ett fokus på transit-oriented development både på lokal och regional nivå (Qviström 2014: 169). Enligt Qviström är strategierna för hela regionen inriktat på ett urbant perspektiv som handlar om potentialen med förtäta. Strategierna handlar även om att förbättra tillgängligheten genom att binda samman orterna med förbättrad infrastruktur samtidigt som de urbana kvaliteterna i städer bör öka. Exempel ges på områden med urbana kvaliteter som illustreras med tätbebyggda områden som finns i Malmös centrala delar. Qviström anser därför det urbana perspektivet leder till att större delen av regionen som ligger mer på landsbygden hamnar i skymundan då dessa urbana områden endast finns i de större städerna. Det urbana perspektivet ifrågasätts inte och det diskuteras inte något om landsbygdens unika kvaliteter och möjligheter (Qviström 2014: 170-171). Enligt Qviström kan det därför bli problematiskt att använda strategier för hela regionen som inte är anpassat för flertalet orter och invånare i regionen (Qviström 2014: 172).

4.2 Regionförstoring

Regionförstoring kan beskrivas som en process som innebär att separata lokala arbetsmarknadsregioner kopplas samman till en större region genom förbättrade pendlingsmöjligheter (Nutek 2001: 3, Långtidsutredningen 2004: 15). Förbättrade pendlingsmöjligheter innebär att det blir lättare för människor att röra sig över längre avstånd på kortare tid och möjliggör därför en arbetspendling på ett längre avstånd (Brandt 2003: 3). På detta vis ökar utbudet av arbetsplatser för arbetstagare som kan innebära att de inte behöver flytta, vilket i många fall inte anses vara ett rimligt alternativ (Långtidsutredningen 2004: 109). Regionförstoringen kan då göra det lättare att antingen hitta eller att byta jobb. För arbetsgivarna kan det också vara positivt med fler ansökande, särskilt för de som eftersöker specialkompetens (Brandt 2003: 3-4). Ökad specialisering har genom tiderna varit en förutsättning för tillväxt (Långtidsutredningen 2004: 110).

Tillgängligheten kan alltså på detta sätt förbättras genom regionförstoring (Långtidsutredningen 2004: 110). Istället för en ökad inflyttning till de större städerna blir det möjligt att ha mer spridd bebyggelse samtidigt som det finns en geografiskt koncentrerad arbetsmarknad (Långtidsutredningen 2004: 105, 110). På detta sätt kan regionförstoring ses som ett alternativ till urbaniseringen som innebär en ökad befolkningstäthet i städerna när människor flyttar till dit (Nutek 2001: 3).

En anledning till att regionförstoring eftersträvas är att den anses ge positiva effekter på den regionala utvecklingen. Detta då större regioner anses fungera bättre än mindre regioner. En region med en stor befolkning anses underlätta den ekonomiska tillväxten (Långtidsutredningen 2004: 15). En större arbetsmarknad med bra pendlingsmöjligheter kan göra det lättare för arbetskraft att hitta jobb och arbetsgivare att anställa. På så vis kan regionförstoring anses bidra till positiva samhällseffekter (Nutek 2001: 3).

Sett ur ett annat perspektiv kan regionförstoring även bidra till negativa effekter då det kan innebära ökad pendlingstid för individen som kan innebära att det blir svårare att få ihop vardagslivet. Ökat antal pendlare kan också leda till negativa effekter på miljön vilket gör det viktigt försöka minska dessa negativa effekter (Långtidsutredningen 2004: 111). Vidare är möjligheten att genomföra regionförstoring varierad i landet. I delar där det är väldigt långa avstånd mellan de lokala arbetsmarknadsregionerna är det svårare att knyta samman dessa (Långtidsutredningen 2004: 15).

4.3 Sammanställning av forsknings- och kunskapsöversikten

I denna del har forsknings- och kunskapsöversikten sammanställts utifrån rubrikerna *Utformning av de stationsnära lägena* och *Förväntade effekter*. Detta har gjorts för att få en bättre överblick av informationen och kunna göra en jämförelse med de studerade fallen utifrån samma rubriker som tas upp kapitlet 5. *Resultat av fallstudie*. Sist görs det även en kort förklaring hur den stationsnära planeringen och regionförstoring kan kopplas samman.

Utformning av de stationsnära lägena

Den stationsnära planeringen handlar om att anlägga bebyggelse i närheten av tågstationer eller kollektivtrafiknoder. Både internationellt och inom Sverige kopplas planeringen till att skapa urban stadsmässig miljö med funktionsblandad bebyggelse med exempelvis bostäder, service och näringsliv. Närheten till stationen anses betydelsefull för att utveckla en urban miljö och framförallt i mindre orter beskrivs det som viktigt för att skapa ett urbant sammanhang. Den urbana miljön och den stationsnära planeringen kopplas också samman med möten och mötesplats. Planeringen beskrivs också innebära en högbebyggelsestruktur och hög täthet. I den internationella forskningen lyfts det även fram att det även handlar om att skapa miljöer som främjar gång- och cykeltrafik.

Förväntade effekter

Den stationsnära planeringen förväntas även bidra till vissa effekter. Inom Sverige beskrivs stationen ha betydelse för utvecklingen av orten och kan komma att påverka både ortens utformning och tillväxt. Stationen anses betydelsefull för att kunna locka etableringar som kan bidra till ökad attraktivitet och aktivitet. Planeringssättet beskrivs både nationellt och i svenskt sammanhang kunna bidra till ökat fastighetsvärde för bebyggelsen och kan både påverka bostäder, kontor och affärer. Inom den internationella forskningen beskrivs den stationsnära planeringen bidra till en ökad livskvalitet då den anses bidra till säkrare miljöer, ökad fysisk

aktivitet, minskad stress, mer tid med familjen och fler möten mellan grannar. Den beskrivs skapa ett urbant liv där det uppstår fler möten mellan människor som inte anses möjligt på samma sätt i de mer segregerade områdena. Begreppet kopplas även inom Sverige till möten och mötesplats. Inom den internationella forskningen beskrivs planeringssättet också bidra till ökad tillgänglighet. Möjligheten till att använda alternativa färdmedel beskrivs ge en ökad tillgänglighet. Vidare anses närheten till stationen bidra till att människor lättare når mål som arbete och handel men kan även innebära att handeln får ökad kundkrets. Planeringssättet beskrivs också möjliggöra en sammankoppling av olika samhällen. Inom Sverige beskrivs även närheten till stationen bidra till att underlätta människors vardag för de som använder kollektivtrafiken.

Gemensamt beskrivs planeringssättet vara ett sätt att jobba mot hållbar utveckling som kan möjliggöra en minskad klimatpåverkan. Genom att planlägga i närheten av stationerna försöker användningen av kollektivtrafiken att ökas och bilberoendet minskas. Det ses som ett sätt att motverka utglesning och minska utsläppen genom att få fler att använda mer energieffektiva färdmedel. Inom den internationella forskningen beskrivs det även kunna innebära minskat antal bilar per hushåll.

Regionförstoring beskrivs vara ett sätt att binda ihop arbetsmarknader genom förbättrade pendlingsmöjligheter. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter anses fler människor kunna nå en större arbetsmarknad. På detta vis beskrivs arbetstagare lättare kunna hitta eller byta jobb och arbetsgivare får ett större urval av arbetssökande. Tillgängligheten kan alltså förbättras genom regionförstoring. Regionförstoring beskrivs även ge positiva effekter på den regionala utvecklingen och positiva samhällseffekter. Detta då större regioner anses kunna underlätta den ekonomiska tillväxten. Samtidigt beskrivs det kunna leda till vissa negativa effekter som ökad pendlingstid och ökat antal pendlande kan leda till negativa effekter på miljön.

Koppling mellan den stationsnära planeringen och regionförstoring

Den stationsnära planeringen och regionförstoring kan kopplas samman då det båda beskrivs leda till ökad tillgänglighet med förbättrade pendlingsmöjligheter. Regionförstoring handlar dock om att utöka arbetsmarknaden medans det i den stationsnära planeringen även beskrivs leda till ett ökat utbud av handel och service. Det tydliggörs dock en viss motsättning mellan de båda begreppen då regionförstoring förklaras som ett alternativ till urbanisering som istället möjliggör en mer spridd bebyggelse samtidigt som det finns en koncentrerad arbetsmarknad. Den stationsnära planeringen kopplas däremot ofta till en urban stadsmässig miljö med tät bebyggelse. Enligt ett av de studerade regionala dokumenten anses dock förtätning av de stationsnära lägena både möjliggöra en regionförstoring och en urbanisering. Regionförstoring beskrivs förutsätta att kollektivtrafiken ska vara lätt att utnyttja där förtätning i närheten av stationen anses bidra till att arbetsplatser lättare nås från bostaden (WSP 2013: 23-24).

5. Resultat av fallstudie

Den stationsnära planeringen i Region Skåne och kommunerna presenteras i detta avsnitt utifrån rubrikerna *Utformning av de stationsnära lägena* samt *Förväntade effekter*. Först beskrivs en kort bakgrund kring de studerade fallen och därefter presenteras resultatet. Den stationsnära planeringen framkommer i olika stor utsträckning i dokumenten. Region Skåne har en rapport som behandlar denna typ av planering men det framkommer även i andra regionala dokument. I kommunernas översiktplaner beskrivs också strategier och planförslag som i olika grad kan kopplas till den stationsnära planeringen. I vissa fall på mer kommuntäckande nivå och i andra fall mer specifikt för de studerade orterna. Resultatdelen syftar till att besvara följande frågeställning: *På vilket sätt utformas de stationsnära lägena och vilka effekter tros den stationära planeringen leda till enligt regionen och kommunerna?*

I fallstudien har Region Skåne valts att studerats samt kommunerna Hässleholm, Höör, Kristianstad och Osby. Kommunerna ligger i den nordöstra delen av Skåne och förutom Höör som ligger i mitten. De studerade kommunerna har ingått i ett projektet Pågatåg Nordost där ett antal kommuner i Skåne, Blekinge och Kronobergs län har gått samman (Lundberg 2008: 3). Tanken bakom projektet är att förbättrad tågtrafik och anläggande av nya stationer ska bidra till en utveckling av arbetsmarknaden, ökade studiemöjlighet och mer attraktivt boende (Pågatåg Nordost 2013a). I projektet anlades totalt nio nya tågstationer i olika orter i de studerade kommuner varav flest anlades i Hässleholms kommun (Pågatåg Nordost 2013b).



(© Lantmäteriet,I2014/00566, bearbetad av författaren)

5.1 Region Skåne

Skåne är den region i Sverige som är näst mest tätbefolkad efter Stockholmsregionen men är ur ett europeiskt perspektiv inte speciellt tätbefolkat. Befolkningstätheten ser dock lite olika ut i Skåne och det finns en tydlig skillnad mellan den gamla länsindelningen Malmöhus län och Kristianstad län (Region Skåne 2011: 25). Alla de studerade kommunerna ingick i Kristianstads län utom Höör som ingick i Malmöhus län (SCB 1992: 28-35). De sydvästra delarna är mer tätbefolkade än övriga delar av regionen. Trots detta anses ändå skillnaderna mellan regionen inte vara allt för stora (Region Skåne 2011: 25). Region Skåne har även identifierat att det finns vissa tillväxtmotorer i Skåne som genom sin befolknings- och sysselsättningstillväxt skapar spridningseffekter på omkringliggande landskap. Malmö, Lund och Helsingborg beskrivs vara tillväxtmotorer och ligger även i de västra delarna. Kristianstad och Hässleholm anses tillsammans kunna komma att fungera som tillväxtmotorer men inte var för sig (Region Skåne 2011: 24).

Regionen beskrivs ha en flerkärnig ortstruktur med relativt korta avstånd (Region Skåne 2011: 2). Tillgängligheten i regionen ses som relativt god men anses samtidigt behöva förbättras genom en sammankoppling mellan arbetsmarknadsregionerna. De arbetsmarknadsregioner som identifieras är Malmö-Lund, Kristianstad-Hässleholm samt Osby-Älmhult (Region Skåne 2013: 27-28). Det anses även viktigt med en välfungerande infrastruktur i regionen för att kunna binda ihop Skåne och öka tillgängligheten (Region Skåne 2011: 1). Pendlingen beskrivs vara annorlunda i regionen än på andra platser i Sverige då mycket av pendling sker över kommungränserna. I de nordöstra delarna sker detta däremot inte i lika stor utsträckning vilket bland annat beror på att Hässleholms och Kristianstads kommun är större till ytan. I de flesta av kommunerna i Skåne är pendlingen större ut ur kommunen än in i kommunen. Kristianstad är dock en av de få kommuner där pendlingen in i kommunen är större (Region Skåne 2011: 44).

Region Skåne har tagit fram ett antal strategiska dokument för den regionala planeringen i Skåne. I en rapport har fokus varit på just stationsnära byggande men det finns även ett antal andra dokument som kommer in på den stationsnära planeringen.

5.1.1 Rapporten: Stationsnära läge

Rapporten *Stationsnära läge* togs fram genom ett projekt mellan Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne, Trafikverket och Skånetrafiken för att undersöka hur de stationsnära lägena kunde utnyttjas på bästa sätt (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 5). Det beskrivs finnas en förtätningspotential i närheten av stationer i Skåne då cirka 80 procent av markytan inom en kilometer från stationerna är obebyggda. Teoretisk sett skulle Skånes 1,2 miljoner invånare kunna bo inom en kilometer från en station i en småskalig bebyggelsestruktur med radhus och villabebyggelse (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 16).

Utformning av de stationsnära lägena

I rapporten beskrivs stationsnärlighetsprincipen som går ut på att planera bebyggelse i närheten av stationen för att förbättra förutsättningar för att åka tåg. Närmst stationen ska service lokaliseras och därefter arbetsplatser. Bostäder ska planeras inom gångavstånd till stationen och den bebyggelse som är närmst ska ha högst täthet. Vidare förespråkas en funktionsblandad bebyggelse (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 10). Det tas också upp ett antal punkter som beskriver vad som eftersträvas vid stationsnära byggande. För det första ska exploateringen ske i stationsnära läge och innebära en förtätning av en ort. God spårbunden kollektivtrafik ses som ett argument för ny utbyggnad. Exploateringen ska ske efter ortens förutsättningar där bebyggelsens skala anpassas till den befintliga Ortsstrukturen och bebyggelsen ska också planeras med blandade funktioner. Det ska finnas ett helhetsperspektiv som jobbar för en attraktiv stad med exempelvis mötesplatser, grönytor och bebyggelse som även tar hänsyn till kulturarvet. Runt stationen ska det även finnas en god tillgänglighet där framförallt gång- och cykelstråk prioriteras (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 50).

Förväntade effekter

Det tas upp ett antal aspekter som kan komma att påverkas vid stationsnära byggande och argument för att bygga tätt, blandat och tillgängligt i stationsorterna (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 50, 65). Förtätning i stationsnära läge anses bidra till positiva effekter för näringsliv och sysselsättning. Verksamheter och företag i stationsnära läge kan få ökad attraktionskraft då många rör sig kring stationen och kommunikationerna gör att de blir lättillgängliga (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 50-51). Den stationsnära planering anses skapa attraktiva och trygga områden där människor är i rörelse under flera av dygnets timmar. Bättre tillgång till infrastruktur beskrivs också ge en möjlighet till nå en större arbetsmarknad och ett ökat kultur- och naturutbud (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 65). Vidare anses även den sociala tillgängligheten påverkas då förtätning i stationsnära läge beskrivs medföra ökat antal mötesplatser och ökad tillgång till service, kultur och aktiviteter. Stationsnära planering beskrivs också kunna bidra till ökad trygghet. Den upplevda trygghet anses bland annat påverkas av om platser är befolkade eller om det finns en blandning av trafikslag som ökar rörelsen (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 53). Det beskrivs också viktigt att jobba mot att området vid stationen blir en attraktiv mötesplats (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 5).

Vidare beskrivs förtätning innebära ett sätt att bidra resurshushållning då det beskrivs som ett sätt att utnyttja mark som annars inte hade fyllt någon speciell funktion. Värdet av marken måste värderas utifrån ett regionalt perspektiv (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 51). Det ses också

som ett sätt att minska bilanvändningen och utsläppen. På detta vis anses det möjligt att hantera en ökad befolkning utan att behöva öka bilanvändandet (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 65). Ianspråkstagande av värdefull jordbruksmark anses i vissa lägen vara befogat. Exempelvis ses yteffektiv utbyggnad i närheten av stationen som strategisk ur ett hållbarhetsperspektiv istället för planering på andra platser som kan innebära ökad belastning från bilar (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 12). Planerings sättet ses som ett sätt att utnyttja infrastrukturens potential och underlätta vardagen för de som reser med kollektivtrafiken (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 65).

Den stationsnära planeringen beskrivs vara ett sätt att kunna motverka planeringen för bilen och därmed jobba för att minska koldioxidutsläppen. Genom stationsnära planering bedöms fler välja tåg framför bil och fler kan ta del av en större arbetsmarknad (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 8). Att planera vid stationerna ses som ett sätt att ge invånarna större möjlighet att pendla och nå en större arbetsmarknad på ett miljövänligt sätt. På så sätt ses stationsplaneringen som en del av att skapa en hållbar regionförstoring (Länsstyrelsen i Skåne et al. 2010: 18).

5.1.2 Andra regionala dokument

Förutom dokumentet *Stationsnära läge* finns det ett antal andra strategiska dokument för region Skåne. I dokumenten *Markanvändning i Skåne*, *Flerkärnighet i Skåne*, *Strategier för det flerkärniga Skåne* och *Tätare Skåne* beskrivs också planeringen kring kollektivtrafiknära läge. En sammanfattning har gjorts för att få en bild av synen på de stationsnära lägena i dessa dokument.

Utformning av de stationsnära lägena

I olika strategiska dokument från Region Skåne förekommer beskrivningar för utformningen av områdena vid tågstationerna och de tar upp olika aspekter som kan förknippas med det stationsnära byggandet. Det beskrivs hur ny bebyggelse kring stationen planeras i form av bostäder, service och verksamheter (Region Skåne 2009: 56). I närheten av stationerna bör det planeras för en funktionsblandning (Region Skåne 2011: 75). Vidare är förtätning något som också förespråkas kring de kollektivtrafiknära lägena (Region Skåne 2011: 75, Region Skåne 2009: 52-53). Detta är något som också ses som möjligt i de mindre stationsorternas centrala lägen (Region Skåne 2009: 53). Samtidigt beskrivs förutsättningar variera för olika orter och därmed varierar också vad som ska uppnås med förtätning (WSP 2013: 21). Eftersom att det finns en tillgänglighet till övriga regionen anses det inte alltid tvunget att alla funktioner ska finnas i alla orter då de har olika förutsättningar att skapa urbanitet (Region Skåne 2011: 40). Utöver detta anses det i vissa fall motiverat att bebygga åkermark om det sker med hög täthet eller i kollektivtrafiknära läge (Region Skåne 2013: 36).

Förväntade effekter

Vidare anses den stationsnära planeringen kunna bidra till vissa effekter. Områdena kring stationen anses ha en stor potential då förtätning i närheten av stationerna tros bidra till ökad andel kollektivtrafikresor (Region Skåne 2009: 52-53). Störst effekt på resandet beskrivs ges genom anläggande av besöks- och arbetsintensiva verksamheter i nära anslutning till stationen (Region Skåne 2009: 59). Vidare anses planering för förtätning och bebyggelse i närheten av befintlig infrastruktur som ett sätt att öka tillgängligheten (Region Skåne 2009: 59, Region Skåne 2013: 27-28). Något som också lyfts fram är att närheten till kollektivtrafiken bidrar till attraktiva bostadslägen och ses som lägen som bör bebyggas (Region Skåne 2009: 44, 52-53, WSP 2013: 19). Att det finns handel och service intill stationerna är också något som anses öka attraktiviteten men även tryggheten kring stationen (Region Skåne 2009: 59). Andra fördelar

som tas upp är att planläggning i närheten av stationer kan innebära effektivt markutnyttjande med god tillgång till samhällsservice (Region Skåne 2013: 35). Det beskrivs också kunna bidra till en hushållning av åkermark (Region Skåne 2009: 59).

Sett ur ett större sammanhang beskrivs förtätning i kollektivtrafknära läge som ett sätt att jobba mot ett hållbart Skåne och att förtäta anses vara ett sätt att motverka utglesning (Region Skåne 2009: 52-53). Planeringen kring stationerna ses som ett viktigt steg mot att jobba mot hållbar regionförstoring som medför ökad arbetspendling (Region Skåne 2009: 56). Tillgängligheten till stationen som skapas vid anläggande av bostäder och verksamheter i anslutning till stationen beskrivs som viktigt för att skapa ett underlag för kollektivtrafiken och därmed bidra till ökad hållbarhet (WSP 2013: 19, 67).

5.1.3 Sammanställning av de regionala dokumenten

För att få en samlad bild av regionens inriktning kring den stationsnära planeringen har en sammanställning gjorts av resultatet från de regionala dokumenten utifrån rubrikerna *Utformning av de stationsnära lägena* samt *Förväntade effekter*.

Utformning av de stationsnära lägena

Gemensamt för utformningen kring den stationsnära planeringen i de regionala dokumenten är att det förespråkas en förtätning kring de stationsnära lägena. I rapporten *Stationsnära lägen* beskrivs att bebyggelsen ska anläggas inom gångavstånd till stationen och att bebyggelsen närmst stationen ska ha högst täthet. Enligt ett av dokumenten anses det även motiverat att bebygga åkermark om det sker med hög täthet eller i kollektivtrafknära lägen. Det beskrivs i många av dokumenten att förtätningen ska ske efter ortens förutsättningar och anpassas efter ortens struktur. Förtätning ses ändå som möjligt i de centrala lägena i de mindre stationsorterna i ett av dokumenten. Många av dokumenten beskriver även att bebyggelsen ska ha en funktionsblandning som erbjuder ett varierat utbud med funktioner så som bostäder, service och verksamheter. Enligt den stationsnärlighetsprincipen i rapporten *Stationsnära läge* ska även arbetsplatser lokaliseras i närheten av stationen. Samtidigt tar ett annat dokument upp att det inte är nödvändigt att alla orter ska ha alla funktioner då det finns en tillgänglighet till övriga regionen och inte alla orter har samma förutsättningar. I rapporten anses det också viktigt att ha ett helhetsperspektiv och planera för en attraktiv miljö med mötesplatser och grönytor. Det ska även finnas en god tillgänglighet där framförallt gång- och cykelstråk prioriteras.

Förväntade effekter

I dokumenten ses den stationsnära planeringen som ett sätt att skapa attraktiva och trygga områden. Det lyfts bland annat fram att det kan bidra till attraktiva bostadslägen men också ge verksamheter och företag ökad attraktionskraft. I rapporten *Stationsnära läge* anses den stationsnära planeringen kunna ge positiva effekter på den upplevda tryggheten genom att bland annat skapa platser som är befolkade och skapa en blandning av trafikslag som bidrar till ökad rörelse. I rapporten *Stationsnära läge* anses även att den sociala tillgängligheten förbättras genom förtätning som bidrar till fler mötesplatser och ökat utbud av service, kultur och aktiviteter. Det beskrivs också som viktigt att stationsområdena blir attraktiva mötesplatser. I dokumenten beskrivs även planerings sättet bidra till ökad tillgänglighet då det ger möjlighet att nå en större arbetsmarknad och ett ökat kultur- och naturutbud. Planeringen vid stationerna ses också som ett sätt att utnyttja infrastrukturens potential och underlätta vardagen för de som reser kollektivt. Det ses också som ett sätt att förbättra pendlingsmöjligheterna och tros kunna öka andel kollektivtrafikresor. Många av dokumenten framhåller att förtätning kring stationer

kan bidra till resurshushållning och effektivt utnyttjande av marken. I ett dokument anses det kunna leda till en hushållning av åkermark och i ett annat beskrivs det i vissa fall motiverat att ta i anspråk åkermark i närheten av stationer då det skulle kunna motverka annan planering som innebär ökad belastning av biltrafiken. Gemensamt är att stationsnära planering ses som ett sätt att motverka utglesning och anses kunna bidra till en hållbar utveckling för regionen. Genom att anlägga bebyggelse i närheten av stationen bedöms fler välja tåget framför bilen och därmed kan utsläppen minska.

5.2 Hässleholms kommun

Hässleholms kommun ligger i nordöstra Skåne och i kommunen bor cirka 50 500 invånare (Hässleholms kommun 2015: 14). Kommunen har genom åren mestadels haft en positiv befolkningsutveckling och ökad inflyttning till kommunen (Hässleholms kommun 2007: 15). Utifrån folkmängd är kommunen den femte största i Skåne och är näst störst av de studerade kommunerna (Hässleholms kommun 2007: 19). Hässleholm är den kommun som är störst till ytan i Skåne och alla kommunens tätorter har vuxit fram som stationssamhällen (Hässleholms kommun 2015: 14). I Hässleholm är det fler som pendlar från kommunen än som pendlar till kommunen. Den största delen av pendlingen sker till Markaryd i Småland (Region Skåne 2011: 44).



(© Lantmäteriet, I2014/00566, bearbetad av författaren)

I Hässleholms kommun anlagdes det under projektet fem nya tågstationer i orterna Ballingslöv, Bjärnum, Hästveda, Sösdala och Vittsjö. Den första tillkom i Sösdala under

2011 och resterande sattes i bruk under 2013 (Pågatåg Nordost 2013b). I Ballingslöv bor cirka 300 invånare och orten ligger cirka 1 mil norr om Hässleholm. Orten är en industriort som har stor inpendling (Söderman 2015a). Bjärnum ligger cirka 15 km norr om Hässleholm och är ett lite större samhälle med cirka 2400 invånare. Orten har även tidigare trafikerats med spårtrafik mellan 1890- och 1970-talet. Bebyggelsen består mestadels av småhusbebyggelse och orten har utvecklats som industrisamhälle (Hässleholms kommun 2007: 82). Det finns en viss pendling till Hässleholm (Söderman 2015b). I Hästveda bor ca 1600 invånare och orten består mestadels av småhusbebyggelse (Hässleholms kommun 2007: 78). Orten ligger cirka 21 km norr om Hässleholm (Lindgren 2015a). Tidigare stannade tågen i orten mellan 1862-1976. I orten finns cirka 500 arbetsplatser vilket har resulterat i stor inpendling. I samhället finns även tillgång till god service i form av skola, butiker eller vårdcentral (Hässleholms kommun 2007: 78). Sösdala är ett stationssamhälle där tågen tidigare trafikerade orten från mitten av 1800-talet till 1970-talet. Sösdala ligger cirka 20 km söder om Hässleholm. Orten har cirka 1700 invånare och består främst av villabebyggelse. På orten finns cirka 800 arbetstillfällen och det är en industriort. Orten är en inpendlingsort och där finns även god service (Hässleholms kommun 2007: 84). Vittsjö en folkmängd på cirka 1600 invånare och har vuxit fram som stationssamhälle. Orten ligger cirka 20 km norr om Hässleholm (Sellers 2015a). Bebyggelsen består framförallt av småhusbebyggelse. Servicen är god och det finns även den del handel i form av caféer och pubar (Hässleholms kommun 2007: 80).

Kommunens gällande översiktsplan antogs under 2007 som innehåller fördjupningar för orterna Hästveda, Vittsjö, Bjärnum och Sösdala. För Ballingslöv och Bjärnum beskrivs inte planeringen kring stationen. För Bjärnum skrivs det endast att kommunen vill införa tågstation och utreda lämpligt stationsläge. Utöver detta tog även kommunen fram en fördjupning av översiktsplanen år 2002 för orten Sösdala som upprättades innan beslutet kring att anlägga en ny station togs.

Utformning av de stationsnära lägena

I översiktsplanen beskrivs kommunövergripande strategier för Hässleholms kommun. Enligt strategin för kommunikationer ska ny bebyggelse i form av bostäder och näringsliv anläggas i kollektivtrafiknära lägen. Planeringen ska även skapa en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, fritid- och kulturutbud (Hässleholms kommun 2007: 58).

I fördjupningen för Hästveda anses den nya tågstationen kunna leda till fler bostäder i centralt läge och fler arbetsplatser på orten. Planförslaget föreslår förtätning av bostäder i centrum och nya utbyggnadsområden för arbetsplatser i utkanten av orten (Hässleholms kommun 2007: 78-79). I fördjupningen för Vittsjö beskrivs att centrum bör förtätas och kompletteras med varierande bebyggelse och att småstadskaraktären ska bevaras och stärkas. I det stationsnära läget föreslås det en ökning av arbetsplatser (Hässleholms kommun 2007: 80-81). I fördjupningen för Sösdala ska ny bostadsbebyggelse planläggas med gångavstånd till stationen. I orten planeras det också för nya industri- och verksamhetsområden (Hässleholms kommun 2007: 84). I den äldre fördjupningen av Sösdala beskrivs också en ny station innebär att ny bebyggelse planläggs nära stationen (Hässleholms kommun 2002: 7).

Förväntade effekter

I strategin för attraktivt boende beskrivs att nya tågstationer i orterna Hästveda, Sösdala, Vittsjö samt Bjärnum kan bidra till ökad inflyttning (Hässleholms kommun 2007: 17-18). I strategin för kommunikationer, som handlar om hållbart resande, anses planering av bostäder och näringsliv i kollektivtrafikläge kunna leda till minskat bilberoende och minskade utsläpp samt förbättring av resurssnåla transporter (Hässleholms kommun 2007: 58). I fördjupningen för Hästveda sägs närheten till stationen och centrum kunna bidra till ökad attraktivitet som kan främja centralt boende. Att orten får ett tågstopp anses också kunna leda till ökat invånarantal och arbetsplatser (Hässleholms kommun 2007: 78-79). I fördjupningen för Vittsjö beskrivs att ett nytt tågstopp kan ha stor betydelse för de centrala delarna av orten. Genom kompletteringar av bebyggelse i småstadsskala tros etableringar och kunder kunna lockas (Hässleholms kommun 2007: 81). I den äldre fördjupningen för Sösdala beskrivs tågstationen som central för utveckling av orten (Hässleholm kommun 2002: 24). Tågstationen anses kunna locka fler invånare till orten men även det är viktigt för att butiker och service ska kunna leva vidare (Hässleholm kommun 2002: 7). En ny tågstation beskrivs kunna medföra ökad efterfrågan på bostäder i orten (Hässleholm kommun 2002: 10).

5.3 Höörs kommun

I Höörs kommun bor cirka 15 500 invånare och är en medelstor kommun i Skåne. Av de studerade kommunerna är Höör den näst minsta utifrån folkmängden. Kommunen har de senaste åren haft en positiv befolkningsutveckling (Höörs kommun 2012: 74). Höörs kommun ligger mitt i Skåne och ingår även i MalmöLundregionen med ett antal kommuner i sydvästra Skåne (Höörs kommun 2012: 144-145). Kommunen har större utpendling än inpendling där flest pendlar åt Malmö-Lund (Höörs kommun 2012: 97).



(© Lantmäteriet, I2014/00566, bearbetad av författaren)

I Höörs kommun anlades ett nytt tågstopp i orten Tjörnarp under 2014 och orten är sedan tidigare ett gammalt stationssamhälle (Höörs kommun 2012: 57). Orten ligger cirka en mil norr om Höör och består av drygt 700 invånare (Lindgren 2015b). Bebyggelsen är i småskalig karaktär (Höörs kommun 2012: 57). På orten finns det en del verksamheter och företag men inte så mycket service i form av exempelvis handel och café. Orten är en utpendlingsort där de flesta pendlar från samhället (Höörs kommun 2012: 59). I Tjörnarp finns service i form av skola och bibliotek (Höörs kommun 2012: 57).

Kommunen har en antagen översiktsplan från år 2002 men det finns även en samrådshandling för en ny översiktsplan från år 2012.

Utformning av de stationsnära lägena

I den antagna översiktsplanen beskrivs att ny bebyggelse ska planläggas i närheten av pågatågsstationer (Höörs kommun 2002: 30). Bebyggelsen ska lokaliseras så att den främjar cykel- och kollektivtrafik (Höörs kommun 2002: 58). Enligt samrådshandlingen ska förtätning framförallt ske i strategiska lägen vid kollektivtrafiken. Förtätningen ska anpassas till området och ta hänsyn till kultur- och arkitekturvärden (Höörs kommun 2012: 22).

I samrådshandlingen beskrivs att nya bostäder och lokaler i Tjörnarp framförallt ska anläggas vid den nya tågstationen (Höörs kommun 2012: 18). Det anses attraktivt att förtäta vid den nya stationen men det lyfts också fram att det finns mervärden med att bo lite avsides nära naturen. Tjörnarps skogs- och rekreationsområden ska tas tillvara på och vidareutvecklas (Höörs kommun 2012: 22). Samtidigt som orten växer anses det också nödvändigt med en ökad tillgång till naturen (Höörs kommun 2012: 60). Vidare beskrivs även Tjörnarps låga och måttliga hushöjder som en kvalitet vilket anses viktigt att beakta nära ny bebyggelse planläggs (Höörs kommun 2012: 22). Utöver detta planeras det också för ett nytt stationstorg vid stationen (Höörs kommun 2012: 57).

Förväntade effekter

I båda översiktsplanerna beskrivs lokalisering av boende i kollektivtrafiknära lägen som ett sätt att skapa attraktiva bostäder (Höörs kommun 2002: 29, Höörs kommun 2012: 20). Enligt den gällande översiktsplanen kan en tågstation leda till ett bostadsbyggande som kan komma att stärka servicen (Höörs kommun 2002: 45). I samrådshandlingen beskrivs planläggning av bebyggelse i kollektivtrafiknära läge vara ett sätt att stärka kollektivtrafiken (Höörs kommun 2012: 33). Förutom detta ses förtätning som ett sätt att minska på resursanvändningen där inte ny mark tas i anspråk och anses också kunna stärka handel, service och kollektivtrafik (Höörs kommun 2012: 22).

En ny tågstation i Tjörnarps ses som en möjlighet och ett rejält lyft för orten (Höörs kommun 2012: 22). Den nya stationen beskrivs innebära ett ökat intresse för att flytta till orten (Höörs kommun 2012: 74). Stationen beskrivs skapa förutsättningar att bosätta sig i Tjörnarps och medför att ny bebyggelse måste planläggas (Höörs kommun 2012: 6, 20). Tågstationen beskrivs också leda till att det blir ökat intresse för företag att etableras sig (Höörs kommun 2012: 22). Vidare tros det nya torget komma att fungera som ny attraktiv mötesplats i orten (Höörs kommun 2012: 57). Att orten får en ny tågstation anses även medföra förbättrade pendlingsmöjligheter och det finns en målsättning att kollektivtrafikresandet ska öka i orten (Höörs kommun 2012: 37).

I samrådshandlingen lyfts det fram att det funnits en tendens av planering som orsakat funktionsseparering och utglesningen och att det därför viktigt att motverka denna typ av planering genom att i första hand planlägga i centrala och kollektivtrafiknära lägen (Höörs kommun 2012: 81). Stationsnära planering ses som ett sätt att jobba mot en hållbar regionförstoring där både ekologisk och social hållbarhet är medräknad. Det kan bidra till att fler kan nå en större arbetsmarknad på ett miljövänligt sätt och kan innebära att fler får tillgång till ett ökat kultur- och naturutbud (Höörs kommun 2012: 22). Att planlägga bebyggelse intill tågstationen ses som ett sätt att skapa en hållbar trafik- och bebyggelsestruktur. Det kan skapa förutsättningar för användandet av cykel- och kollektivtrafik (Höörs kommun 2012: 21). Att arbeta mot ett hållbart resande beskrivs handla om att skapa ett attraktivt alternativ till biltrafiken utan att tvunget försämra förutsättningar för bilen (Höörs kommun 2012: 32).

5.4 Kristianstads kommun

I Kristianstad kommun bor strax över 80 000 invånare och kommunen är därmed den största av de studerade kommunerna (Nordblom 2015). Kommunen är också den fjärde största kommunen i Skåne (Region Skåne 2015). Kristianstads kommun ligger i den nordöstra delen av Skåne och beskrivs vara en stark kommun i denna del av regionen (Kristianstad kommun 2013: 22). Kommunen har de senaste åren haft en positiv befolkningsutveckling och är den näst största kommunen till ytan i Skåne (Kristianstad kommun 2013: 26). Kommunen har tillskillnad från de flesta kommuner i Skåne en större inpendling än utpendling (Region Skåne 2011: 44).



(© Lantmäteriet,I2014/00566, bearbetad av författaren)

I Kristianstad anlades två nya tågstationer under 2013 i orterna Fjälkinge och Önnestad (Kristianstad kommun 2013: 35). I Fjälkinge bor cirka 1700 invånare och det ligger cirka 8 kilometer öster om Kristianstad (Bergendal 2015). Fjälkinge har gått från kyrkby till

stationssamhälle och består främst av småskalig bebyggelse. På orten finns ganska bra serviceutbud och orten har cirka 750 arbetstillfällen. Pendlingen sker främst ut från orten till bland annat Kristianstad (Kristianstad kommun 2013: 100). I Önnestad bor cirka 1300 invånare och orten består främst av villabebyggelse (Kristianstad kommun 2013: 122). Önnestad ligger cirka 5 km väster om Kristianstad (Sellers 2015b). På orten finns ungefär 750 arbetstillfällen men även offentlig och kommersiell service. Från orten sker mest utpendling till Kristianstad och Hässleholm (Kristianstad kommun 2013: 122).

Kristianstad gällande översiktsplan antogs under 2013 vilken även innehåller fördjupningar för orterna Fjälkinge och Önnestad.

Utformning av de stationsnära lägena

I översiktsplanen beskrivs den övergripande strategiska markanvändningen där utbyggnaden av nya bostäder och verksamheter främst ska tillkomma nära kollektivtrafik och service (Kristianstad kommun 2013: 9). Lägenheter föreslås framförallt i service- och kollektivtrafiklägen (Kristianstad kommun 2013: 34). Att planlägga bostäder intill god kollektivtrafik och service är något som anses kunna uppfyllas i varierande grad i de olika orterna. Verksamheter föreslås tillkomma där det finns bra tillgång till kollektivtrafik och cykelvägnät (Kristianstad kommun 2013: 30). Tack vare de nya tågstationerna i orterna Önnestad och Fjälkinge bedöms de vara de basorter som har störst behov av nya småhus och marklägenheter (Kristianstad kommun 2013: 34).

I fördjupningen för Fjälkinge beskrivs ett planförslag i samband med den nya tågstationen. Torget intill tågstationen föreslås stärkas som mötesplats genom omgestaltning, förtätning och lokalisering av service. Även verksamhetsområdet i närheten av stationen ses i behov av förtätning.

Vidare pekas även ett område ut som består av högklassig åker som lämplig för ny bebyggelse då anses kunna stärka orten vid tågstationen. Området föreslås bebyggas förhållandevis tätt med både flerbostadshus och verksamheter. Utöver detta ska två andra områden i närheten av stationen kompletteras med enbostadshus, radhus eller friliggande hus (Kristianstad kommun 2013: 104).

I planförslaget för Önnestad beskrivs tågstationen motivera en ganska stor utbyggnad kring det nya stationsläget. Verksamhetsområdet i anslutning till stationen föreslås förtätas med funktionsblandade verksamheter som ska ske med hänsyn till befintliga verksamheter. Två nya bostadsområden föreslås i närheten av stationen. Ett av områdena planeras med både service och flerbostadshus fast i samma skala som befintliga flerbostadshus. I delar av det andra området föreslås tätare bebyggelse med flerbostadshus och radhus. Att planlägga tätare bebyggelse ses som ett sätt att förvalta det stationsnära läget och hushålla med åkermarken som tas i anspråk. Samtidigt anses det viktigt att beakta mötet mellan bebyggelsen och det öppna landskapet. Förutom detta föreslås även en gång- och cykelväg till stationen (Kristianstad kommun 2013: 126-127).

Förväntade effekter

Enligt översiktsplanens konsekvenser ska utspridning av bebyggelse motverkas och bebyggelsen koncentreras till basorterna. Det anses kunna ge underlag för kollektivtrafiken men även kunna behålla och utveckla befintlig service (Kristianstad kommun 2013: 9). Att anlägga bostäder i kollektivtrafiknära lägen ses som ett sätt att stärka nuvarande utbud (Kristianstad kommun 2013: 33). Vidare beskrivs olika lägesfaktorer som kan attrahera boende och verksamheter där utbyggd kollektivtrafik och närhet till kollektivtrafik är två utav dessa (Kristianstad kommun 2013: 23). Stationsnära planering ses också som ett sätt att bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter vilket anses avgörande för var människor väljer att bosätta sig (Kristianstad kommun 2013: 33).

Orterna Önnestad och Fjälkinge förväntas få ett uppsving då de får nya tågstationer (Kristianstad kommun 2013: 86). Det förväntas leda till förbättrade pendlingsmöjligheter och ökad efterfrågan på nya bostäder (Kristianstad kommun 2013: 35). I Fjälkinge beskrivs det innebära en stor förändring för orten och tillsammans med planförslaget förväntas det leda till ökat boendeintresse samt att tyngdpunkten vid tågstationen stärks. Tågstationen beskrivs innebära god tillgänglighet till kollektivtrafik för stora delar av orten (Kristianstad kommun 2013: 104). För Önnestad beskrivs också tågstoppet innebära stora förändringar för ortens utveckling. Det förväntas stärka orten och tyngdpunkten för orten väntas förskjutas till stationen (Kristianstad kommun 2013: 126).

Översiktsplanens ledstjärna är att jobba mot hållbar utveckling. Inom den ekologiska hållbarheten beskrivs att tätortutveckling ska prioriteras i kollektivtrafiklägena och att bostäder och verksamheter ska lokaliseras så att det främjar cykel- och kollektivtrafik (Kristianstad kommun 2013: 16-17). Detta för att minska behovet av transporter och biltrafik (Kristianstad kommun 2013: 46). Utbyggnaden av bostäder ska främst ske i kollektivtrafiklägena för att främja en hållbar samhällsutveckling (Kristianstad kommun 2013: 33).

5.5 Osby kommun

Osby kommun ligger i nordöstra Skåne och gränsar till Småland och Blekinge (Osby kommun 2010: 10). I kommunen bor drygt 12 600 invånare och är en av de mindre kommunerna i Skåne samt den minsta av de studerade kommunerna (Region Skåne 2015). Befolkningsutvecklingen har under 90-talet varit negativ men har på senaste åren haft en viss uppgång (Osby kommun 2010: 11). Arbetspendlingen är större ut från kommunen än in till kommunen (Osby kommun 2010: 52).



(© Lantmäteriet, I2014/00566, bearbetad av författaren)

I Osby kommun anlades en ny tågstation i orten Killeberg under 2013. Killeberg ligger cirka 14 km norr om Osby och cirka 10 km från Älmhult (Osby kommun 2013: 6). I orten bor ca 600 invånare och bebyggelsen består främst av småhus (Osby kommun 2013: 10). Under senare delen av 1800-talet anlades ortens tågstation som kom att få betydelse för industrin och handeln (Osby kommun 2013: 8-9). På orten finns offentlig service och den kommersiella servicen är begränsad (Osby kommun 2013: 13).

Den gällande översiktsplanen vann laga kraft under 2010 och förutom denna har kommunen även en samrådshandling av en fördjupning för Killeberg som arbetades fram under 2013.

Utformning av de stationsnära lägena

I Osby kommuns kommunövergripande ställningstagande om bostäder skrivs att nya bostäder ska planläggas i närheten av god kollektivtrafik (Osby kommun 2010: 55). I fördjupningen för Killeberg beskrivs visionen vara att anlägga radhus och flerbostadshus vid de centrala delarna intill stationen. Bebyggelseutvecklingen ska ske genom förtätning i centrum och utbyggnad på bredden för att bland annat skapa ett tätare samhälle. En sammanhållen bebyggelse eftersträvas också för att den ska ligga inom gång- eller cykelavstånd till kollektivtrafiken (Osby kommun 2013: 20). I planförslaget föreslås en förtätning av centrum och stationsområdet. Det ska ske genom blandade boendeformer så som hyreslägenheter, bostadsrätter, ägandelägenheter och trygghetsboende. Tomter nära stationen ska planläggas i så hög grad som möjligt. Den småskaliga karaktären ska bevaras och bebyggelse bör därför inte vara högre än tre till fyra våningar (Osby kommun 2013: 22). I översiktsplanen pekas ett utredningsområde ut för industri i närheten av stationen. Samtidigt anses området eventuellt intressant för bostadsbebyggelse eftersom det ligger nära stationen (Osby kommun 2010: 73-74). I fördjupningen är samma område utpekade där delen närmst stationen är planlagt för bebyggelse i form av flerfamiljshus och friliggande villor och övriga delen för verksamheter (Osby kommun 2013: 25). I anslutning till stationen planeras det också för parkering och angöring (Osby kommun 2013: 14). Vilket är något som ses som en förutsättning för att utveckla pendlingsmöjligheterna i översiktsplanen (Osby kommun 2010: 47). I fördjupningen föreslås det även ett nytt torg och en ny park intill stationen som ska fungera som en ny mötesplats i orten (Osby kommun 2013: 31).

Förväntade effekter

I översiktsplanen beskrivs att förbättringar av infrastruktur och kommunikationer i kommunen har inneburit en ökad tillväxt och rörlighet från de sydvästra delarna i Skåne till de norra delarna (Osby kommun 2010: 12). I Killeberg förväntas den nya tågstationen innebära att förutsättningar för orten ändras radikalt (Osby kommun 2010: 60). Stationen anses bidra till en efterfrågan på nya bostäder i orten (Osby kommun 2010: 72-73). I fördjupningen för Killeberg beskrivs tågstationen som central för ortens utveckling (Osby kommun 2013: 28). Den nya stationen förväntas leda till ökade pendlingsmöjligheter, ökad inflyttning och ett rörligare arbetsliv (Osby kommun 2013: 6). I visionen i fördjupningen beskrivs bland annat närheten till god kollektivtrafik som en faktor som kan skapa attraktiva bostäder (Osby kommun 2013: 20). I planförslaget ses förtätning av det stationsnära området som ett sätt att erbjuda pendlare boende och underlätta för att fler ska använda miljövänliga färdmedel (Osby kommun 2013: 22). Vidare beskrivs ett mer sammanhållet centrum leda till ökade förutsättningar för att skapa mötesplatser (Osby kommun 2013: 20). Genom planförslaget förväntas stationsområdet bli en viktig mötesplats Osby kommun 2013: 31).

6. Analys

I analysen görs en jämförelse mellan den stationsnära planeringen och de studerade fallen. Jämförelsen görs först kring utformningen av de stationsnära lägena och sedan vilka effekter som planeringen förväntas leda till. Vidare beskrivs även om det kan synliggöras några skillnader mellan planeringen i regionen och de studerade kommunerna. Den stationsnära planeringens utformning och förväntade effekter beskrivs först i varje del. Analysen tillsammans med slutsatsen syftar till att ge svar på frågeställningen: *Hur har den stationsnära planeringen i kommunernas plandokument anpassats till de mindre tätbefolkade orterna?*

6.1 Utformning av de stationsnära lägena

I forsknings- och kunskapsöversikten framgår att utformningen av de stationsnära lägena innebär att planera för bebyggelse i närheten av tågstationer. Stationen anses som viktig för att utveckla en urban miljö och framförallt i mindre orter anses stationen betydelsefull för att skapa ett mer urbant sammanhang. Den stationsnära planeringen handlar ofta om att skapa en urban stadsmässig miljö där bebyggelsen ska planläggas med blandade funktioner så som bostäder, service och näringsliv. Den urbana miljön och planeringen kring stationerna kopplas också ihop med möten och mötesplats. Vidare beskrivs det även inkludera hög täthet av bebyggelsestrukturen samt att planeringen ska bidra till en miljö som främjar gång- och cykeltrafik.

6.1.1 Region Skåne

I Region Skåne kan samma typ av planering urskiljas. Likt den stationsnära planeringen förespråkas det i de strategiska dokumenten för regionen planläggning av ny bebyggelse kring stationerna genom förtätning. Här beskrivs att bebyggelsen ska vara tät och att den ska vara högst närmst stationerna. Förtätning anses även vara möjligt i de centrala lägena i de mindre orterna. Att bebygga åkermark beskrivs också motiverat i vissa lägen om det sker med hög täthet eller i kollektivtrafiklägen. Vidare förespråkas även en funktionsblandad miljö med både bostäder, service, verksamheter och arbetsplatser vid stationen. Det anses också att det är viktigt att skapa mötesplatser vid stationerna. Förutom detta beskrivs att bebyggelsen ska läggas inom cykelavstånd till stationen och att det ska finnas en god tillgänglighet där gång- och cykelstråk prioriteras.

En viss skillnad kan däremot urskiljas från den stationsnära planeringen då det i de regionala dokumenten även lyfts fram att förtätningen i de mindre orterna måste anpassas till orternas förutsättningar och orternas struktur. Det anses inte heller nödvändigt att ha funktionsblandad bebyggelse i alla orter då de beskrivs ha olika förutsättningar och att det finns en god tillgänglighet till övriga regionen. Med andra ord skulle detta kunna tolkas som att det i dessa orter inte kan planeras för lika hög täthet och funktionsblandade områden som förespråkas i den stationsnära planeringen. I den stationsnära planeringen lyfts det istället fram att planeringen handlar om att skapa en urban stadsmässig miljö och även i mindre orter anses stationen viktig för att skapa ett mer urbant sammanhang. Här framkommer alltså en viss skillnad mellan planeringen i regionen och den stationsnära planeringen. Det kan således urskiljas mycket likheter i Region Skånes planering kring stationerna och den stationsnära planeringen. Det finns dock vissa skillnader vid planeringen av de stationsnära områdena i de mindre orterna.

6.1.2 Kommunerna

I de studerade kommunernas plandokument går det också att hitta planering som kan kopplas samman med den stationsnära planeringen. I alla kommunernas översiktsplaner beskrivs det i de generella riktlinjerna för kommunen att ny bebyggelse ska anläggas i närheten av tågstationer eller kollektivtrafiklägen. Utbyggnad vid stationsläget är också något som föreslås i de orter som fått nya tågstationer.

Det finns däremot vissa skillnader från den stationsnära planeringen när det gäller att planera för funktionsblandning med bostäder, service och näringsliv i de stationsnära lägena. Vissa av Hässleholms och Kristianstads kommuns övergripande riktlinjer skulle kunna kopplas till funktionsblandning. Hässleholms kommun skriver att planeringen ska verka för ett blandat utbud av exempelvis bostäder, arbetsplatser och service. Kristianstads kommun beskriver att bostäder och verksamheter ska lokaliseras till service och kollektivtrafik. Av de studerade

orterna är det endast i Önnestad i Kristianstads kommun som det har planlagts områden med funktionsblandning dock med hänsyn till befintliga verksamheter. Några områden i de övriga orterna planläggs med bostäder tillsammans med antingen lokaler, verksamheter, service eller arbetsplatser. I övrigt anläggs olika typer av funktioner inom orterna så som bostäder, arbetsplatser, industri och verksamheter men inte inom samma område. Det kan alltså konstateras att planeringen för funktionsblandningen varierar i olika hög grad i orterna och det kan sägas förekomma inom olika nivåer. Allt från funktionsblandning inom ett område i anslutning till stationen till att det istället finns en funktionsblandning inom stationsorten. Det kan därför ibland anses vara stora skillnader från den stationsnära planeringens tanke om en funktionsblandad miljö vid stationsområdet medans exempelvis Kristianstads planering i vissa fall skulle kunna kopplas till denna tanke.

Enligt den stationsnära planeringen ska även bebyggelsestrukturen ha hög täthet vid de stationsnära lägena. I alla de studerade kommunerna beskrivs att det ska ske en förtätning i närheten av stationerna. Hur hög denna förtätning är dock varierande. Kristianstad är den kommun som kan tolkas planeras för högst täthet då det i vissa områden föreslås att bebyggelsen ska vara relativt tätt med både flerbostadshus, radhus och verksamheter. I Kristianstads och Osby kommun planläggs det allt från flerbostadshus till radhus och villor i orterna. I varken Hässleholms och Höörs kommun definieras vilken typ av bostadsbebyggelse som ska planläggas i orterna. I kommunernas planer beskrivs det att ny bebyggelse på olika sätt ska anpassas till den befintliga bebyggelsen. Exempelvis beskrivs att småstadskaraktären ska bevaras och att bebyggelsen ska vara i låga eller måttliga höjder. Utöver detta lyfter Höörs kommun fram att det är viktigt att öka tillgången till naturen samtidigt som orten växer. De beskriver att det finns mervärden med att bo avsides nära naturen och att det är viktigt att ta hänsyn till kultur och arkitekturvärden vid förtätning. Kristianstads kommun pekar å andra sidan ut ett område för bebyggelse som består av högklassig åkermark då ses som ett sätt att kunna stärka orten vid stationsområdet. Tätare bebyggelse ses som ett sätt att förvalta stationsläget och hushålla med marken som tas i anspråk. Samtidigt anses det viktigt att beakta mötet mellan bebyggelsen och det öppna landskapet.

Det kan alltså konstateras att det även i de undersökta orterna planeras det för förtätning vid stationerna men att det finns en viss skillnad. Hur tät förtätningen är varierar men det kan tolkas som att det inte planeras för lika hög täthet som i den stationsnära planeringen. Det lyfts istället fram att det är viktigt att anpassa bebyggelsen till den småskaliga karaktären och ta vara på mervärden som finns i de mindre orterna. Den kommun som skulle kunna anses vara närmst den stationsnära planeringen är Kristianstad då vissa områden planläggs med förhållandevis tät bebyggelse vilket ses som ett sätt att förvalta stationsområdet och förstärka orten vid stationsområdet. De anser också att det kan vara motiverat att planlägga åkermark för att förvalta stationsläget. Samtidigt lyfter även de fram att bebyggelsen ska anpassas till befintlig bebyggelse i vissa områden.

Vidare ska även planläggning av bebyggelse i närheten av stationen främja gång- och cykeltrafik i den stationsnära planeringen. Om kommunerna jobbar efter att främja gång- och cykeltrafik i de stationsnära lägena är lite svårt att avgöra. I Höörs kommun finns det en övergripande strategi kring trafik där ny bebyggelse ska lokaliseras så det främjar cykel- och kollektivtrafik. I övriga kommuner uttrycks det inte lika tydligt. I Hässleholms och Osby kommun beskrivs att bebyggelse i vissa orter ska anläggas inom gång eller cykelavstånd till stationen. I Kristianstads kommun föreslås i en av orterna en gång- och cykelväg till stationen och det finns även ett övergripande ställningstagande om att verksamheter ska tillkomma där det finns bra tillgång

till cykelvägnät. Det skulle kunna tolkas som att denna planläggning även i dessa kommuner är ett sätt att främja gång- och cykeltrafik men det beskrivs aldrig som ett medvetet mål. I Osby kommun planläggs det även för parkering och angöring i anslutning till stationen då det ses som en förutsättning för att utveckla pendlingsmöjligheterna. Detta skulle kunna anses vara en motsättning till att främja gång- och cykeltrafik då det istället kan sägas främja motortrafik. Utifrån detta kan det konstateras att det finns tendenser kommunernas planering som främjar gång- och cykeltrafik men att det fortfarande finns planering för bilen i vissa av kommunerna. Det skulle därför kunna tolkas som det trots allt finns en viss skillnad från den stationsnära planeringen.

Den stationsnära planeringen kopplas även ihop med möten och mötesplats. Höörs kommun föreslår ett nytt stationstorg i Tjörnarps. Kristianstads kommun skriver på likande vis att torget intill tågstationen ska stärkas som mötesplats. Osby kommun föreslår också en ny park och ett nytt torg som ska fungera som mötesplats. Utifrån detta kan det tydliggöras en viss likhet med den stationsnära planeringen i de studerade kommunerna då många planerar för mötesplatser i de stationsnära lägena.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de studerade kommunernas plandokument har tendenser som kan kopplas till den stationsnära planeringen. Vissa delar av den stationsnära planeringen syns tydligare än andra. Exempelvis planeras det för mötesplatser nära stationerna i många av orterna men det är däremot svårt att konstatera att bebyggelsen planläggs för att främja gång- och cykeltrafik. Den stationsnära planeringen beskrivs handla om att skapa en urban stadsmässig miljö men eftersom de studerade orterna ligger i mindre tätbefolkade områden blir det svårt att fullt ut planera för en urban stadsmiljö. I den stationsnära planeringen beskrivs stationen som betydelsefull för att skapa ett urbant sammanhang. Dock har planeringen i kommunerna i många fall anpassas till den befintliga miljön och områdena har inte lika stor utsträckning planläggs med blandade funktioner och hög täthet. Kristianstad är dock den kommun som skulle kunna sägas planerar mest enligt den stationsnära planeringen med funktionsblandade områden och förhållandevis hög täthet men även här har planeringen anpassats.

6.1.3 Jämförelse mellan regionen och kommunerna

Jämförs utformningen av de stationsnära lägena i de regionala och kommunala dokumenten framkommer både likheter och skillnader. I de regionala dokumenten förespråkas dels en planering som kan på många sätt kopplas samman med den stationsnära planeringens urbana stadsmiljö med hög täthet och funktionsblandade områden. Utifrån detta kan det synliggöras viss skillnad mellan de regionala och kommunala dokumenten då den kommunala planeringen i de mindre orterna ofta innebär förtätning som anpassas till småstadskaraktären och graden av funktionsblandning varierar. Å andra sidan beskrivs det även i de regionala dokumenten att förtätningen i de mindre orterna måste anpassas efter ortens förutsättningar och att det bland annat inte är nödvändigt att ha alla funktioner i alla orter då det finns god tillgänglighet till övriga regionen. Detta tyder istället på att det finns en likhet mellan den regionala och kommunala planeringen. Regionen beskriver däremot tydligare att planering vid stationerna ska främja gång- och cykeltrafik. I kommunerna framkommer detta inte lika tydligt och i något fall planläggs det även för parkering och angöring vid stationen.

6.2 Förväntade effekter

Den stationsnära planeringen förväntas ofta även bidra till vissa effekter. I forsknings- och kunskapsöversikten lyfts fram att stationen anses ha betydelse för utvecklingen av orter så som dess utformning och tillväxt. Närheten till stationen beskrivs vara betydelsefull för att kunna locka etableringar som kan ge ökad attraktivitet och aktivitet. Den stationsnära planeringen anses vidare även kunna påverka fastigheters värde och bidra till ökat värde på bebyggelsen. Planeringen beskrivs också kunna leda till ökad livskvalitet med säkrare miljöer, ökad fysisk aktivitet, minskad stress, mer tid med familjen och fler möten med grannar. Den anses kunna skapa ett urbant liv där det uppstår möten mellan människor. Den stationsnära planeringen beskrivs även bidra till ökad tillgänglighet. Närheten till stationen innebär att människor lättare kan nå olika mål och att handeln kan få en ökad kundkrets. Det innebär också en sammankoppling av samhällena. Vidare beskrivs också närheten till stationen underlätta de människors vardag som använder kollektivtrafik. Den stationsnära planeringen beskrivs vara ett sätt att jobba mot hållbar utveckling och motverka utglesning. Det beskrivs kunna minska bilberoendet och istället öka användningen av kollektivtrafiken.

Att anlägga stationer i mindre orter utanför de större städerna kan bidra till en regionförstoring. Regionförstoring beskrivs innebära att arbetsmarknader binds ihop genom förbättrade pendlingsmöjligheter. Regionförstoring kan alltså bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter och förbättrad tillgänglighet. Det anses vidare leda till positiva samhällseffekter genom möjligheten att nå en större arbetsmarknad.

6.2.1 Region Skåne

De förväntade effekterna som Region Skåne lyfter fram kring planeringen i de stationsnära lägena kan på vissa sätt kopplas samman med de förväntade effekterna på den stationsnära planeringen. I de regionala dokumenten beskrivs exempelvis att planeringen kring stationerna kan skapa attraktiva områden och som bland annat kan bidra till attraktiva bostadslägen samt ökad attraktionskraft för företag. Det skulle kunna kopplas samman med att den stationsnära planeringen anses kunna locka nya etableringar som kan bidra till ökad attraktivitet. Den stationsnära planeringen beskrivs även kunna leda till ökat fastighetsvärde på bebyggelsen. Detta är något som aldrig tas upp i de regionala dokumenten men skulle kunna tolkas handla om ökad attraktivitet.

Vidare beskrivs det i de regionala dokumenten att planeringen kring stationerna kan ge positiva effekter på den upplevda tryggheten genom att försöka skapa ökad rörelse i området. Detta skulle kunna kopplas till att den stationsnära planeringen tros kunna bidra till säkrare miljöer och ökad aktivitet. Den stationsnära planeringen beskrivs även kunna leda till ökad livskvalitet med säkrare miljöer, ökad fysisk aktivitet, minskad stress, mer tid med familjen och fler möten med grannar. Även om de regionala dokumenten beskriver att vissa av dessa effekter kan uppnås skrivs det aldrig att planeringen kring stationerna skulle leda till ökad livskvalitet.

Den stationsnära planeringen och regionförstoring beskrivs bidra till en ökad tillgänglighet. I de regionala dokumenten beskrivs planeringen kring stationerna på liknade vis bidra till en ökad tillgänglighet. Detta då en större arbetsmarknad kan nås och ge ett ökat utbud av både service, natur och kultur. Vidare anses förtätning av stationsområdet bidra till fler mötesplatser och det ses som viktigt att de stationsnära områdena blir attraktiva mötesplatser i staden. Detta skulle kunna kopplas samman med att den stationsnära planeringen anses bidra till ett urbant liv med fler möten. I de regionala dokumenten beskrivs dock att ett ökat utbud och fler mötesplatser innebär

att den sociala tillgängligheten förbättras vilket inte lyfts fram i den stationsnära planeringen. Precis som i den stationsnära planeringen beskrivs det även i de regionala dokumenten att planeringen vid stationerna kan underlätta vardagen för pendlare. Det beskrivs också kunna förbättra pendlingsmöjligheterna vilket både kan kopplas samman men den stationsnära planeringen och regionförstoring.

Den stationsnära planeringen ses som ett sätt att jobba mot hållbar utveckling. Detta är även något som lyfts fram vid planeringen av stationsområdena i de regionala dokumenten. Likt den stationsnära planeringen ses det som ett sätt att jobba för hållbar utvecklingen och att motverka utglesning genom att försöka bidra till att fler åker kollektivt och minska på bilberoendet. Till skillnad från den stationsnära planeringen lyfts det även fram i de regionala dokumenten att planeringen kring stationerna kan bidra till en resurshushållning och effektivt markutnyttjande genom förtätning. Det beskrivs både kunna leda till en hushållning av åkermarken samtidigt som det i vissa fall anses motiverat att ta i anspråk åkermark vid stationerna då det anses kunna motverka annan planering som innebär ökad belastning av biltrafiken. Det skulle dock kunna kopplas till att den stationsnära planeringen ses som ett sätt att motverka utglesning.

Även om de förväntade effekterna av den stationsnära planeringen och de förväntade i de regionala dokumenten inte alltid är identiskt beskrivna går det många gånger att koppla samman dem. På många punkter finns det alltså likande förväntningar på planeringen kring stationerna i Region Skåne som i den stationsnära planeringen. Däremot finns det en viss skillnad från den stationsnära planeringen då det i de regionala dokumenten inte lika tydligt beskrivs leda till ökad livskvalitet.

6.2.2 Kommunerna

Det kan även hittas vissa likheter gällande de förväntade effekterna kring den stationsnära planeringen och hur de studerade kommunerna beskriver att de nya tågstationerna och planeringen kring tågstationen kommer påverka orterna. I den stationsnära planeringen beskrivs tågstationen som central för orters utveckling och kan komma påverka dess utformning och tillväxt. På liknade vis beskrivs det i de kommunala dokumenten att tågstationen är central för orternas utveckling och är betydelsefull för ortens förutsättningar. Gemensamt för alla de studerade kommunerna är att närheten till stationen tros bidra till attraktivt boende. Det anses kunna leda till ökad inflyttning och ökad efterfrågan på bostäder. Förutom detta beskriver även Kristianstad att de nya tågstationerna i orterna kommer att innebära att tyngdpunkten vid tågstationen stärks. Den stationsnära planeringen beskrivs däremot även kunna leda till ökat fastighetsvärde på bebyggelsen vilket aldrig skrivs i de kommunala dokumenten men som skulle kunna tolkas även handla om ökad attraktivitet.

Vidare anses även det stationsnära läget kunna locka etableringar som bidra till ökad attraktivitet. I alla studerade kommuner förutom Osby beskrivs det kollektivtrafiknära läget på olika sätt kunna leda till att locka fler etableringar och verksamheter men även stärka befintligt utbud på orten. Detta skulle även kunna kopplas till att den stationsnära planeringen beskrivs leda till ökad tillgänglighet. I den stationsnära planeringen beskrivs närheten till stationen både innebära att fler kan nå olika mål samt att handeln kan få en ökad kundkrets. Osby kommun beskriver istället att den nya tågstationen i Killeberg kommer leda till ett rörligare arbetsliv. Det skulle också kunna kopplas till ökad tillgänglighet men kanske snarare på sättet som regionförstoring beskrivs leda till ökad tillgänglighet genom att det går att nå en större arbetsmarknad.

I den stationsnära planeringen lyfts det också fram att planeringen kan leda till ett urbant liv med möten med fler människor. I de studerade kommunerna är detta inget som betonas men i Höörs kommun och Osbys kommun anläggs det nya torg vid stationerna i Tjörnarp och Killeberg som tros fungera som nya mötesplatser i orterna. Till skillnad från den stationsnära planeringen beskrivs planeringen kring stationerna i de studerade kommunerna inte heller leda till ökad livskvalitet i form av säkrare miljöer, ökad fysisk aktivitet, minskad stress, mer tid med familjen och fler möten med grannar.

Den stationsnära planeringen anses också vara ett sätt att jobba mot hållbar utveckling och motverka utglesning. Det görs genom att försöka minska bilberoendet och istället öka användningen av kollektivtrafiken. I de studerade kommunerna framkommer även detta på olika sätt. Att planlägga i kollektivtrafikhärläge beskrivs i Höörs kommunala dokument som ett sätt att motverka utglesning. Både Hässleholm och Kristianstads kommun skriver att planering av bostäder i närheten av tågstationen kan leda till minskat bilberoende. I Kristianstads kommun beskrivs utbyggnad i kollektivtrafikhärläge som ett sätt att skapa en hållbar samhällsutveckling. I Höörs kommun beskrivs planering vid stationerna skapa en hållbar trafik- och bebyggelsestruktur och hållbart resande anses handla om att skapa alternativa färd sätt till bilen men att det samtidigt inte behöver betyda att förutsättningarna för bilen försämras. Här synliggörs det alltså viss skillnad från tankarna kring den stationsnära planeringen då framkomsten med bilen fortfarande anses viktig i Höörs kommun. I de studerade kommunerna beskrivs också på olika sätt att planeringen i de stationsnära lägena kan leda till ökad användning av kollektivtrafiken. Många lyfter exempelvis fram att det kan stärka kollektivtrafiken och öka kollektivtrafikresandet. Vissa skriver också att det kan innebära förbättrade pendlingsmöjligheter. Utifrån detta kan det konstateras att alla kommunerna precis som den stationsnära planeringen ser planeringen vid stationerna som ett sätt att jobba mot hållbar utveckling.

Förutom detta beskriver Höörs kommun att planeringen kring stationerna är ett sätt att jobba mot hållbar regionförstoring både ur ett ekologisk och socialt perspektiv. Det anses bidra till att fler kan nå en större arbetsmarknad på ett miljövänligt sätt samt att det blir ett ökat kultur och naturutbud. Detta skulle även kunna kopplas till att både regionförstoring och den stationsnära planeringen anses förbättra tillgängligheten. En större arbetsmarknad och ett ökat utbud skulle kunna tolkas vara ett annat sätt att uttrycka att tillgängligheten förbättras.

Till skillnad från den stationsnära planeringen lyfter även Höörs kommun fram att förtätning kan ses som ett sätt att hushålla med värdefull mark och kan bidra till minska resursanvändningen när inte ny naturmark tas i anspråk. Det skulle dock kunna kopplas till att den stationsnära planeringen då det anses motverka utglesning. Kristianstads kommun planlägger däremot bebyggelse på högklassig jordbruksmark då det ses som ett sätt att stärka det nya stationsläget. Att planlägga med tätare bebyggelse beskrivs däremot som ett sätt att hushålla med den åkermark som tas i anspråk.

Mycket av de förväntade effekterna i de studerade kommunerna kan alltså kopplas samman med de förväntade effekterna på den stationsnära planeringen. Många gånger beskrivs att liknade effekter kan komma att uppnås även om det inte allt uttrycks på precis samma sätt. Dock framkommer vissa skillnader från den stationsnära planeringen då det inte lika tydligt tros leda till ett urbant liv med fler möten eller ökad livskvalitet. I Höörs kommun betonas även att förutsättningarna för bilen inte nödvändigtvis ska försämras vilket kan ses som en motsättning till den stationsnära planeringen som ses som ett sätt att försöka minska bilberoendet.

6.2.3 Jämförelse mellan regionen och kommunerna

Görs en jämförelse mellan de regionala och kommunala dokumenten framkommer att det även mellan dessa att det finns mycket likheter kring de förväntade effekterna. Kommunerna beskriver dock inte att planeringen kring de stationsnära lägena skulle leda till tryggare områden. De tolkas inte heller på samma sätt betona att planeringen vid stationerna ska leda fram till fler möten mellan människor men det planläggs nya mötesplatser i vissa orter. I de regionala dokumenten beskrivs planeringen kring stationerna kan leda till ökad tillgänglighet. I de kommunala dokumenten beskrivs inte detta lika tydligt. Däremot lyfter både de regionala och kommunala dokumenten att planeringen kring stationerna kan bidra till ökade pendlingsmöjligheter. Ökad tillgänglighet och ökade pendlingsmöjligheter skulle kunna tolkas handla om att försöka uppnå liknande effekter. Att kommunerna framhåller att det kan leda till ökade pendlingsmöjligheter kan bero på att det handlar om mindre orter som ofta har större arbetspendling ut än in i orten.

7. Slutsats

Slutligen ska arbetet i slutsatsen kopplas tillbaka till uppsatsens problemformulering. Slutsatsen syftar till att tillsammans med analysen besvara på frågeställningen: *Hur har den stationsnära planeringen i kommunernas plandokument anpassats till de mindre tätbefolkade orterna?* och se om kritiken mot att planeringen i de stationsnära lägena i Skåne är inriktad mot ett allt för urbant perspektiv kan stämma.

Det lyftes i början av uppsatsen fram att det hade uppstått kritik mot att den regionala planeringen för de stationsnära lägena i Region Skåne. Planeringen beskrivs ha ett fokus på transit-oriented development med andra ord den stationsnära planeringen. Vidare anses den vara inriktad mot ett urbant perspektiv som handlar om potentialen med att förtäta och att förbättra tillgängligheten i regionen. Det handlar om att orterna ska bindas samman samtidigt som de urbana kvaliteterna i städerna ska öka. Exempel på urbana kvaliteter illustreras med tätt bebyggda områden i centrala delar av Malmö. Kritiken riktades mot att det urbana perspektivet på planering i regionen anses leda till att större delar av Skåne som är mindre tätbefolkade kommer i skymundan då dessa urbana områden endast finns i de större städerna. Frågan är då om denna fallstudie av Region Skåne och de studerade kommunerna i nordöstra Skåne ger samma bild av planeringen i de stationsnära lägena. Hur har den stationsnära planeringen i kommunernas plandokument anpassats till de mindre tätbefolkade orterna?

Utifrån analysen framkommer att det i planeringen för regionen och kommunerna att det finns både skillnader och likheter i förhållande till den stationsnära planeringen. Vad det gäller utformningen av de stationsnära lägena beskrivs det i de regionala dokumenten på ett liknande vis som i den stationsnära planeringen och kan på många sätt kopplas samman med en urban stadsmiljö. Dock beskrivs samtidigt att planeringen i de mindre orterna måste anpassas efter dess förutsättningar och Ortsstruktur. I de kommunala dokumenten framkommer det tendenser i planeringen som kan kopplas till den stationsnära planeringen. Planeringen för funktionsblandning och förtätning varierar i olika grader och det framkommer heller inte lika tydligt att det planeras för att främja gång- och cykeltrafik. Däremot planeras det för nya mötesplatser i vissa av orterna. Det kan därför konstateras att den stationsnära planeringen gällande utformning inte lika tydligt framkommer i de kommunala dokumenten som de regionala dokumenten.

De förväntade effekterna i de regionala dokumenten kan många gånger kopplas samman med de förväntade effekterna i den stationsnära planeringen. På liknande vis beskrivs det även i de kommunala dokumenten effekter som kan kopplas till den stationsnära planeringen även om det inte alltid uttrycks på exakt samma sätt. Vissa skillnader framkommer dock och varken i de regionala eller i de kommunala dokumenten beskrivs att planeringen tros leda till ökad livskvalitet. I kommunerna beskrivs inte heller att planeringen leder till tryggare områden och det betonas inte lika tydligt kunna leda till fler möten mellan människor. Den stationsnära planeringen är ett sätt att jobba mot hållbar utveckling och minska bilberoendet. Det är något som framkommer i både de regionala och kommunala dokumenten. I en av kommunerna beskrivs dock att hållbart resande handlar om att hitta alternativ till bilen utan att bilens framkomst tvunget ska försämrats. I en annan kommun planeras det för parkering vid stationen då ses som en förutsättning för att utveckla pendlingsmöjligheterna. Både inom regionen och kommunerna strävas det alltså mot hållbar utveckling men tillvägagångssätten ser olika ut. Trots vissa skillnader synliggörs det många effekter både inom de regionala och kommunala dokumenten som kan kopplas till den stationsnära planeringen.

Kritiken att planeringen i de regionala dokumenten utgår från ett urbant perspektiv skulle kunna tolkas stämma på många vis då både utformningen och de förväntade effekterna av de stationsnära lägena ofta kan kopplas till den stationsnära planeringen. I de regionala dokumenten lyfts det fram att bebyggelsen ska vara tät och funktionsblandad som kan kopplas till en urban stadsmiljö. Det framkommer dock en viss skillnad i den regionala planeringen för de mindre orterna då det här beskrivs att planeringen ska anpassa sig efter ortens förutsättningar. I de kommunala dokumenten skiljer sig planeringen mer från den stationsnära planeringen och här

har planeringen anpassats mer efter orternas förutsättningar och ortstruktur. Frågan är däremot om planeringen i de mindre orterna använder sig av den stationsnära planeringen om de inte följer den fullt ut. Skulle detta antagande göras skulle det kunna påstås att kritiken mot att den regionala planeringen i Skåne är legitim då det blir svårt att använda denna typ av planering i hela regionen.

Min tolkning är att utformningen av de stationsnära lägena i de mindre orterna ofta skiljer sig i högre grad från den stationsnära planeringen än de förväntade effekterna. Många gånger beskrivs liknande förväntade effekter i den kommunala planeringen som i den stationsnära planeringen. I vilken grad dessa effekter ska eftersträvas är däremot inte lika tydligt. Exempelvis beskrivs att närheten till stationen ska kunna locka nya etableringar i både den stationsnära planeringen och i de studerade kommunerna. Men eftersom den stationsnära planeringen ofta utgår från en urban stadsmiljö och de studerade kommunerna planlägger i mindre orter betyder antagligen inte detta samma sak då förutsättningarna ser olika ut. Troligen förväntas det fler nya etableringar i den urbana stadsmiljön än i de mindre tätbefolkade orterna. Vidare ses även den stationsnära planeringen som ett sätt att jobba för hållbar utveckling vilket även framkommer i både dokumenten för regionen och de studerade kommunerna. Hållbarhetsbegreppet är däremot, som nämndes under kapitlet teoretiska utgångspunkter, ett brett begrepp som innefattar många tolkningar och tillvägagångssätt. På vilket sätt som hållbarheten ska eftersträvas kan därför varieras från fall till fall. Att de förväntade effekterna i de studerade kommunerna i större utsträckning kan kopplas till den stationsnära planeringen skulle enligt min tolkning kunna bero på att de är mer vaga mål som kan ha olika innebörd för olika förutsättningar och platser. Därför kan kommunerna ha liknade förväntade effekter som i den stationsnära planeringen. Vid utformningen blir det istället mer konkret och då tydliggörs skillnaderna i högre grad.

Källförteckning

- Allmendinger, P. (2009). *Planning Theory*. 2 Uppl. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Andreasen, T. R., Jastrup, M. & Wigand, B. (2013). *Gevinster ved investeringer i byliv og bykvaliteter*. Köpenhamn: Mandag Morgen.
- Aronsson, P. (1999). Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning. I Aronsson, P. & Johansson, L. (red.) *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Växjö: Univ. ss. 13-66.
- Bakerson, A. (2010). *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer i sju länder*. Diss., Chalmers Tekniska Högskola. Göteborg: Högskolan.
- Bergendal, K. (2015). Fjälkinge. *Nationalencyklopedin*. [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/fj%C3%A4lkinge-\(t%C3%A4rt-kristianstad-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/fj%C3%A4lkinge-(t%C3%A4rt-kristianstad-kommun)) [2015-05-13]
- Boverket (2005). *Är regionförstoring hållbart?* Karlskrona: Boverket.
- Brandt, B.F. (2003). Järnvägsutbyggnad och regionförstoring – en inledande kommentar. I Weißer, J. (red.) *Persontrafik på Botniabanan. En analys av kundpotentialen inom järnvägskorridoren*. (CERUM Working Paper 63:2003). Umeå: Umeå universitet. ss. 3-5.
- Cervero, R., Murphy, S., Ferrell, C., Goguts, N., Tsai, Y., Arrington, G. B., Boroski, J., Smith-Heimer, J., Golem, R., Peninger, P., Nakajima, E., Chui, E., Dunphy, R., Myers, M., McKay, S., Witenstein, N. (2004). *Transit Oriented Development in America: Experiences, Challenges, and Prospects* (TCRP Report 102). Washington, D.C.: Transportation Research Board.
- Curtis, C., Renne, J. L. & Bertolini, L. (2009). *Transit oriented development: making it happen*. Farnham Surrey: Ashgate.
- Dahlstrand, A., Forsemalm, J. & Palmås, K. (2013). *Det urbana stationssamhället. Forsknings- och praktikeröversikt* (Rapport 2013:3). Göteborg: Mistra Urban Futures.
- De Roo, G. & Porter, G. (2007). *Fuzzy planning. The Role of Actors in a Fuzzy Governance Environment*. Aldershot: Ashgate.
- Denscombe, M (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 2. uppl., Lund: Studentlitteratur.
- Hopwood, B., Mellor, M., & O'Brien, G. (2005). Sustainable Development: Mapping Different Approaches. *Sustainable Development*, 13, ss.38-52.

- Hässleholms kommun (2002). *Översiktsplan för Sösååala tätort*. Hässleholm: Hässleholms kommun.
- Hässleholms kommun (2007). *Att leva, uppleva, arbeta och lära i Hässleholm. Utvecklingsstrategier för mark- och vattenanvändningen*. Hässleholm: Hässleholms kommun.
- Hässleholms kommun (2015). *Hässleholms stad 2030 - samrååshandling*. Hässleholm: Hässleholms kommun.
- Höörs kommun (2002). *Översiktsplan 2002 för Höörs kommun*. Höör: Höörs kommun.
- Höörs kommun (2012). *Översiktsplan för Höörs kommun 2012 Samrååsförslag*. Höör: Höörs kommun.
- Kemp, R. & Martens, P. (2007). *Sustainable development: how to manage something that is subjective and never can be achieved?* Sustainability: Science, Practice, & Policy, Volume 3, ss. 5–14.
- Kristianstads kommun (2013). *Översiktsplan 2013 Kristianstad kommun*. Kristianstad: Kristianstad kommun.
- Lindgren, P. (2015a). Hästveda. *Nationalencyklopedin*.
[http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/h%C3%A4stveda-\(t%C3%A4rt-h%C3%A4ssleholm-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/h%C3%A4stveda-(t%C3%A4rt-h%C3%A4ssleholm-kommun)) [2015-05-13]
- Lindgren, P. (2015b). Tjörnarp. *Nationalencyklopedin*.
[http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/tj%C3%B6rnarp-\(t%C3%A4rt-h%C3%B6r-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/tj%C3%B6rnarp-(t%C3%A4rt-h%C3%B6r-kommun)) [2015-05-13]
- Lundberg, S (2008). *Samhällseffekter av "Pågatåg Nordost 2009"*. ÅF Infrastruktur.
- Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket (2010). *Stationsnära läge*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, Trafikverket.
- Långtidsutredningen (2004). *Regional utveckling - utsikter till 2020* (SOU 2004:34). Stockholm: Finansdepartementet.
- Meadowcroft, J. (2007). Who is in Charge here? Governance for Sustainable Development in a Complex World. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 9, ss. 299–314.
- Neuman, M. (2005). The compact city fallacy, *Journal of Planning Education and Research*, 25, ss. 11-26.
- Nordblom, C. (2015). Kristianstad. *Nationalencyklopedin*.
[http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/kristianstad-\(1-kommun-ingress\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/kristianstad-(1-kommun-ingress)) [2015-05-13]
- Nutek (2001). *Regionförstoring. Hur kan åtgärder i transportsystemet bidra till vidgade lokala arbetsmarknadsregioner?* (Rapport 2001:7). Stockholm: Nutek.

- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. 3. uppl., Lund: Studentlitteratur.
- Osby kommun (2010). *Översiktsplan för Osby kommun*. Osby: Osby kommun.
- Osby kommun (2013). *Samrådshandling - fördjupning av översiktsplanen för Killeberg och Loshult*. Osby: Osby kommun.
- Pågatåg Nordost (2013a). *Om Pågatåg Nordost 2.0*. <http://www.pagatagnordost.se/index.php/pagatag-nordost-2006-2014/om-pagatag-nordost> [2015-05-12]
- Pågatåg Nordost (2013b). *Nya stationer*. <http://www.pagatagnordost.se/index.php/pagatag-nordost-2006-2014/nya-stationer> [2015-05-12]
- Qviström, M. (2015). Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development. *Geoforum*, 58, ss. 166-173.
- Region Skåne (2009). *Markanvändning i Skåne*. Kristianstad: Region Skåne.
- Region Skåne (2011). *Flerkärnighet i Skåne*. Kristianstad: Region Skåne.
- Region Skåne (2013). *Strategier för det flerkärniga Skåne*. Kristianstad: Region Skåne.
- Region Skåne (2015). *Om Skåne. Statisk och Kartor*. <http://gis.skane.se/Befutveck.htm> [2015-05-13]
- Renne, J. L. (2009). Evaluating Transit-Oriented Development Using a Sustainability Framework: Lessons from Perth's Network City. I Tsenkova, S. (red.). *Planning Sustainable Communities: Diversity of Approaches and Implementation Challenges*. Calgary: University of Calgary, ss.115-148.
- SCB (1992). *Atlas över rikets indelningar i län, kommuner, församlingar och tätorter*. 2 uppl., Örebro: Statsiska centralbyrån (SCB). Tillgänglig på Internet: <http://www.gis.scb.se/atlas/RikIndAtlas1992/index.htm>
- Sellers, D. (2015a). Vittsjö. *Nationalencyklopedin*. [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/vittsj%C3%B6-\(t%C3%A4rtort-h%C3%A4ssleholm-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/vittsj%C3%B6-(t%C3%A4rtort-h%C3%A4ssleholm-kommun)) [2015-05-13]
- Sellers, D. (2015b). Önnestad. *Nationalencyklopedin*. [http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/%C3%B6nnestad-\(t%C3%A4rtort-kristianstad-kommun\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/%C3%B6nnestad-(t%C3%A4rtort-kristianstad-kommun)) [2015-05-13]
- Seto K.C., S. Dhakal, A. Bigio, H. Blanco, G.C. Delgado, D. Dewar, L. Huang, A. Inaba, A. Kansal, S. Lwasa, J.E. McMahon, D.B. Müller, J. Murakami, H. Nagendra & A. Ramaswami. (2014). Human Settlements, Infrastructure and Spatial Planning. I Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (red.). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA. ss. 923-1000.

Slätmo, E. (2015). *Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland*. Göteborg: Göteborgs universitet, Institutionen för Ekonomi och Samhälle.

Strömgren, A. (2007). *Samordning, hyfs och reda. Stabilitet och förändring i svensk planpolitik 1945-2005*. Diss., Uppsala universitet. Uppsala: Univ.

Söderman, I. (2015a). Ballingslöv. *Nationalencyklopedin*. <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/ballingsl%C3%B6v> [2015-05-13]

Söderman, I. (2015b). Bjärnum. *Nationalencyklopedin*. <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/bj%C3%A4rnum> [2015-05-21]

Trafikverket (2013). *Stationshandbok*. Borlänge: Trafikverket.

WSP (2013). *Tätare Skåne*. Kristianstad: Region Skåne.