



Förtätning av bostäder vid järnväg

- lättare sagt än gjort

Malin Haraldsson
Masterarbete 30 hp
Masterprogram i Stadsplanering
Blekinge Tekniska Högskola
2016-05-23

Sammanfattning

Uppsatsen behandlar de intressekonflikter som uppstår vid planläggning av bostadsändamål intill järnvägsspår. Dagens planering är präglad av ett förtätningssideal inte bara i Sveriges större städer utan även på mindre orter. Hand i hand med förtätning eftersträvas ett minskat bilanvändande och järnvägstrafik lyfts fram som ett lämpligare transportsätt utifrån ett miljöperspektiv. Järnvägstrafik påverkar sin omgivning i form av buller, vibrationer och elektromagnetiska fält, samt skapar risker för urspårning av tåg. När järnvägstrafik passerar genom täta urbana miljöer skapas intressekonflikter mellan järnvägens effekter och rådande förtätningssideal, eftersom bebyggelsen påverkas av dessa. Uppsatsen studerar vilka dessa intressekonflikter mellan järnvägen och bostäder är, samt hur de kan ges uttryck med hjälp av en fallstudie. Fallstudien tittar närmare på två fallorter, Växjö och Kungsbacka för att närmare studera vars en detaljplan gällande ny bostadsbebyggelse vid järnvägsspår. Avvägningar mellan intressekonflikterna kommer till uttryck i fysisk planering som blir en medlare mellan intressena. Förhoppningen är att studien kan ge nya insikter och perspektiv på förtätning av bostäder vid järnvägsspår.

Nyckelord: Järnväg, förtätning, avvägningar, allmänna intressen, hållbar utveckling, TOD, infrastruktur, säkerhetsavstånd.

Förord

Uppsatsen är en slutprodukt av mitt masterarbete under sista terminen på masterprogrammet i stadsplanering under våren 2016.

Ett stort tack till min handledare Lena Petterson Forsberg som genom diskussioner och kommentarer hjälpt mig genom uppsatsen. Tack även till mina informanter i Växjö och Kungsbacka. Jag skulle vilja tillägna ett extra stort tack till alla nära och kära som stöttat, motiverat och inspirerat mig under uppsatstiden. Ett särskilt tack till Elisabeth som varit min klippa i Göteborg, Eiler för genomläsning och Johannes för känslomässigt och praktiskt stöd.

Mitt intresse för järnvägstrafik har funnits med mig under de sex senaste åren då jag i genomsnitt åkt tåg varannan helg mellan de tre orter där mina nära och kära finns. Trots allt tågresande har jag inte tröttnat på tåg och bestämde mig för att skriva mitt masterarbete om järnvägstrafik. Därför skulle jag vilja visa på ett citat från en sång i Galenskaparna och After shaves revy *Stinsen brinner* (1988) som jag anser beskriver mitt förhållande till tåg ypperligt bra:

*”Jag måste få berätta att jag har så skojig smak
Min doktor har försäkrat att det är en läggningssak
Han undersökte mig och inget onormalt han såg
Förutom att jag över allt på jorden älskar tåg...
Jag kan gå 8 mil till fots
Och känna mig helt väl till mods
Var gång jag ser ett tåg med gods
För jag är lite tågtokig”*

Skrivet på Kust till kust-banan maj 2016

Innehållsförteckning

KAPITEL 1 INTRODUKTION.....	5
1.1 Inledning	5
1.2 Problemformulering.....	6
1.3 Syfte	6
1.4 Forskningsfrågor	6
1.5 Avgränsning.....	6
1.6 Begreppsdefinitioner	7
1.7 Disposition	8
1.8 Bakgrund	8
KAPITEL 2 TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER.....	11
2.1 Paradigm utifrån regelverk	11
2.2 Allmänna intressen och avvägningar.....	13
KAPITEL 3 METOD.....	15
3.1 Urval av fall	15
3.2 Växjö.....	16
3.3 Kungsbacka	16
3.4 Forskningsdesign.....	17
3.4.2 Kvalitativ innehållsanalys.....	18
3.4.4 Intervju	20
KAPITEL 4 FORSKNINGSOVERSIKT	23
4.1 Vikten av infrastruktur	23
4.2 Hållbarhetsbegreppet.....	23
4.3 Förtätning.....	25
4.4 Transit Oriented Development	26
KAPITEL 5 RESULTAT OCH ANALYS	28
KAPITEL 6 DISKUSSION OCH SLUTSATSER.....	36
6. 1 Slutsats.....	36
6. 2 Diskussion	38
REFERENSER.....	42

KAPITEL 1 INTRODUKTION

1.1 Inledning

Rest med tåg har många gjort. Det går snabbt och smidigt så länge tågen är i tid. Något du som resenär sällan tänker på när landskapet passerar förbi utanför tågfönstret är hur järnvägstrafiken påverkar sin omgivning. Järnvägstrafik för med sig effekter som påverkar dess omgivning, därigenom behövs ett regelverk. Trafikverket är den statliga förvaltningsmyndighet som ansvarar för dessa regler. Järnvägens effekter utgörs av buller, vibrationer, elektrisk strålning, risk för urspårning samt barriäreffekter. Effekterna påverkar människors hälsa och invånare bör därför inte utsättas för effekterna under en längre tid. Järnvägens effekter blir mer påtagliga då järnvägen passerar igenom urban miljö då fler människor påverkas inom en mindre yta. Järnvägens effekter behöver därför beaktas vid planering, speciellt vid planering av urbana miljöer. En central järnvägssträckning igenom urban miljö skapar möjligheter för bredare kommunikationsnoder ut i landet. För fysisk planering blir detta en avvägningsfråga mellan järnvägens effekter och stadens kommunikationer med järnvägstrafik.

Järnvägens utveckling har påverkat många av Sveriges städers tillkomst och utveckling, då det skapades nya tätorter längs med järnvägsspåren. Järnvägens utbyggnad påverkade även befintliga tätorter. Vid en sträckning genom tätortens centrum behövdes en stor markareal för bangårdens utbredning. I centrumlokaliserade järnvägar kunde det även förekomma att stadens rutnätutformning planades utifrån järnvägens sträckning där järnvägsstationen gavs en strategisk placering. På de orter där järnvägen istället drogs utanför tätortens centrum blev följderna att verksamheter i centrum drog sig ut mot stationsområdet, vilket bidrog till att tätorten i samband med detta också försköts mot stationsområdet (Banverket, 2009:8). Därför har järnvägssträckningen betydelse för stadens utveckling som helhet och det kan ses som en fördel med en central sträckning. Järnvägen har även betydelse för staden utifrån dess kommunikationer till andra städer och regioner runt om i landet vilket har betydelse för arbetspendling. Under de senaste 25 åren har järnvägstrafik för persontrafik ökat med 73% medan godstrafik på järnväg har ökat med 18%, under dessa 25 år har den regionala tågtrafiken ökat med 300%. Det görs 550 000 tågresor per dygn på svensk järnväg. Trafikverket belyser en ökad inflyttning till städer vilket tillsammans med en ökad arbetspendling bidragit till ökningen (Trafikverket, 2014). Tågsystemets utveckling har skapat nya förutsättningar för tågtrafiken, X2000-tågen gav möjlighet till högre hastigheter. Detta skapade förutsättningar för att tåg skulle bli ett konkurrenskraftigt transportmedel mot inrikesflyget. Konkurrensen till bil och flyg har även påverkats tack vare ett ökat intresse för miljö och trafiksäkerhet där järnvägstrafikens fördelar som ett snabbt, säkert och miljövänligt transportsätt lyfts fram (Banverket, 2009:9). Därför är både person- och godstransporter på järnväg aktuellt idag då det finns ett ökat tryck från samhället i stort att minska på bil- och flygtrafik. Ökad användning av järnvägstrafik tillsammans med ökade hastigheter bidrar även till att dess effekter blir mer frekventa för dess omgivning. Minskad miljöpåverkan påverkar även planeringen då ökat kollektivt resande eftersträvas för att minska på bilismens koldioxidutsläpp.

Idag är förtätning ett starkt ideal inom samhällsplanering. Det finns en strävan att undvika nybyggnation på åkermark och istället planera högre hus i redan urbana miljöer med befintlig infrastruktur och service (Sveriges kommuner och landsting, 2015:6). Målkonflikter uppstår vid utveckling och förtätning av områden, dessa konflikter behöver identifieras och hanteras (Sveriges kommuner och landsting, 2015:5). Sett utifrån förtätningssyftet påverkar central järnvägstrafik strävan mot förtätning i urbana miljöer. Järnvägens effekter skapar begränsningar för ny bebyggelse längs med järnvägsspår. Därför krävs avvägningar mellan olika intressen för att skapa urbana miljöer som befolkningen upplever som trygga att vistas i.

Under senare tid har samhällsplanerare debatterat förhållningssättet till hållbarhet, samt principer och idéer för att uppnå hållbart stadsbyggande. Svårigheter har uppstått med dess praktiska genomförande, specifikt gällande utveckling av tät stad i kollektivtrafiknära lägen. En av svårigheterna i genomförandet av den täta staden grundar sig i de skyddsavstånd som den fysiska planeringen ska förhålla sig till gällande vägar och järnvägar. I de komplexa avvägningarna blir planeraren medlare för att nå ett resultat som är acceptabelt för parterna. Uppsatsen kommer att behandla de avvägningar som planarkitekter i

den kommunala planeringen står inför mellan ökat resande på järnväg och dess effekter på sin omgivning utifrån dagens förtätningideal.

1.2 Problemformulering

Uppsatsen undersöker de intressekonflikter som fysisk planering ställs inför vid ett ökat tryck på nya bostäder i en urban miljö med närhet till järnvägsspår. Närhet till järnvägstrafik skapar inte endast fördelar utan det har även negativa konsekvenser. Järnvägstrafik skapar buller, vibrationer och elektromagnetiska fält vilka påverkar människors hälsa. Därför krävs avvägningar mellan dessa intressekonflikter vid ändring av markanvändning längs med järnvägsspår, speciellt vid bostadsändamål. Det finns regelverk som hanterar säkerhetsavstånd från järnvägsspåren. Regelverket blir extra påtagligt då järnvägsspår passerar igenom urban miljö då fler människor påverkas av effekterna. Det ökade trycket på bostäder i centrala lägen bidrar till att mark nära järnvägsspår blir eftertraktade. Detta bidrar till att säkerhetsavstånd börjar ifrågasättas för att skapa möjligheter till fler bostäder. Med denna bakgrund lyfts därför avvägningar kring bostadsplanering utefter järnvägsspår.

1.3 Syfte

Syftet med denna uppsats är att studera och analysera de intressekonflikter som uppstår vid planläggning av bostäder intill järnvägsspår i urbana miljöer. Då både bostäder och järnvägsverksamhet regleras av olika regelverk krävs avvägningar mellan intressena. Vidare är syftet att belysa hur dessa intresseavvägningar faller ut i en fallstudie där två fall undersöks.

1.4 Forskningsfrågor

Vilka intressekonflikter uppstår vid planläggning av bostäder intill järnvägsspår?

Vad blir resultatet av avvägningarna? Vilken markanvändning tilldelas i detaljplanen marken som utsätts för järnvägens effekter?

Vilka exempel används för att minska motsättningar vid bostadsändamål intill järnvägsspår i de fall som undersöks?

1.5 Avgränsning

Uppsatsen kommer att avgränsas och preciseras till en studie som behandlar hur järnvägens generella och samlade effekter på omgivande bostäder hanteras inom ramen för fysisk planering vid detaljplaneläggning. All trafik som sker på järnväg, såväl persontrafik som godstransporter, kommer att ses som gemensam järnvägstrafik utifrån att all trafik på järnväg bidrar till effekter på miljön kring järnvägsspåren.

För att uppsatsen ska hålla sig inom ramen för utbildningen har uppsatsen avgränsats till att behandla de intressekonflikter som den fysiska planeringen står inför vid framtagandet av nya detaljplaner med bostadsändamål intill järnvägsspår.

Spårvagnar kommer inte att beröras i uppsatsen, då dessa inte har säkerhetsavstånd och regelverk i samma utsträckning som järnvägstrafik. Det finns många likheter mellan spårvagnar och järnvägstrafik, samt även skillnader och det är på grund av dessa som endast ett av trafikslagen undersöks.

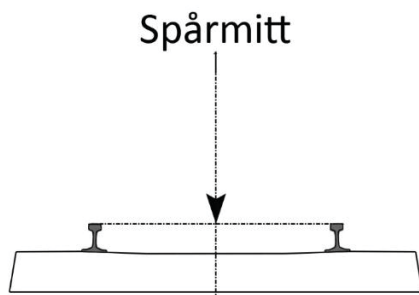
1.6 Begreppsdefinitioner

Detaljplan – I en detaljplan reglerar kommunen hur mark och vatten ska användas samt utformningen av bebyggelsen. I detaljplanen beskrivs vad som får och icke får göras för byggåtgärder inom planområdets gränser. Kommunen är den instans som beslutar om det ska tas fram en detaljplan samt antar den, därför är det även kommunen som tolkar de detaljplaner som finns. I detaljplanen ska kunna utläsas vad som är allmänna platser, kvartersmark och vattenområden. Länsstyrelsens roll under detaljplaneprocessen är att se till människors hälsa och säkerhet, riksintressen, miljökvalitetsnormer, strandskydd samt frågor som berör andra kommuner i länet. Länsstyrelsen har därför rätt att överpröva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva detaljplanen (Boverket A, 2016).

Farligt gods – Samlingsbegrepp för produkter och ämnen som har egenskaper som kan skada människor, miljö, egendom, eller annat gods. Farligt gods behöver hanteras med försiktighet under transport samt skyddas mot yttre hot. Farligt gods delas in i nio olika klasser i ett internationellt regelverk (Banverket, Räddningsverket, 2007:4).

Fysisk planering – Bestämmer hur mark och vatten ska användas. Därför påverkar fysisk planering omgivningen vilket skapar konsekvenser för en lång tid framåt. Fysisk planering ingår i samhällsplanering och dess gemensamma mål är att bidra till hållbara livsmiljöer ur sociala, ekonomiska samt ekologiska perspektiv. Fysisk planering utgår från Plan- och bygglagen (PBL) och dess uppgift är att väga samhällsintressen mot varandra i en demokratisk process tillsammans med enskilda rättigheter. Sveriges planeringssystem utgörs av regionplan, översiktsplan, områdesbestämmelser och detaljplaner. I kommunens översiktsplan ska en översiktlig redovisning ske över kommunens avsedda mark- och vattenanvändning, samt hur bebyggd miljö ska användas, utvecklas eller bevaras (Boverket C, 2016).

Spårmitt – Startpunkten vid mätning av avstånd från spår. Mätningen utgår alltid från mitten av spåret (Trafikverket A, 2015:11).



Figur 1: Spårmitt (Trafikverket A, 2015:11).

TOD – Är en förkortning av Transit oriented development. Akademiskt har TOD sin grund i den forskning som Robert Cervero gjort gällande relationen mellan kommunikationer och stadsutveckling, med fokus på förhållandet mellan urbanform och vilket transportmedel som är best lämpat för den. I forskningsöversikten kommer begreppet förklaras mer ingående (Autler, Belzer, Dittmar 2004:7-8)

WTC – World Trade Center Association är en global organisation med huvudkontor i USA som är inriktad på att främja internationell handel. Organisationen finns över hela världen och i Sverige finns det i Stockholm, Göteborg och Malmö, och det finns planer på fler i Sverige (World Trade Center, utan årtal).

1.7 Disposition

Uppsatsen grundas i en aktuell problematik inom planering, järnvägens förhållande till dagens planeringsideal och dess intressekonflikter. I kapitel två sker en redovisning av teoretiska utgångspunkter i uppsatsen vilket behandlar paradigmen inom regelverk och intresseavvägningar samt det allmänna intresset. Kapitel tre leder sedan in på forskningsdesign och vilka metoder som valts för att besvara forskningsfrågorna där fallen i uppsatsens studie redovisas tillsammans med metoderna kvalitativ innehållsanalys och intervjuer. Här redovisas även den analysmatris och teman som utgör den kvalitativa innehållsanalysen. Det fjärde kapitlet behandlar forskningsöversikten där vikten av infrastruktur, hållbarhetsbegreppet, förtätning och Transit oriented development i planeringen redovisas. Begreppet hållbar utveckling lyfts upp då begreppet dyker upp i samband med förtätning och ökat resande med järnvägstrafik. I kapitel fem resultat och analys redovisas resultatet från de båda fallstudieobjekten utifrån intervjuer och den tematiska analysmatrisen. I kapitel sex svarar slutsatsen på forskningsfrågorna vilket leder in på en friare diskussion och vidare forskning inom studieämnet.

1.8 Bakgrund

Boverket (B, 2016) belyser att läget på bostadsmarknaden är ansträngt, då det finns en generellt stor efterfrågan på bostäder i majoriteten av landets kommuner. I en bostadsmarknadsenkät genomförd år 2016 bedömer landets 240 av 290 kommuner att det råder ett underskott av bostäder. Jämfört med 2015 års enkät har 57 stycken fler kommuner år 2016 bedömt att de har ett underskott av bostäder. De kommuner som anser att det inom kommunen råder balans eller överskott på bostäder har ett invånarantal under 75 000 invånare. I kommunerna med underskott på bostäder bor 94 % av Sveriges befolkning. I enkätundersökningen uppger 262 kommuner att de bedömer att det finns ett underskott av bostäder i centralorten, medan det inte finns samma underskott utanför centralorten (Boverket B, 2016). Därav finns ett tryck från bostadsmarknaden på en ökning av bostadsbyggande i landets centralorter.

”Bostadsbrist och bullerregler hänger ihop”
(Sveriges kommuner och landsting 2013:2)

Så inleder SKL sin skrift Bygg bort bullret! SKL hävdar att bostadsbristen i städer ligger till grund för att samhällen inte har möjlighet att utvecklas. Äldre bor kvar i sina villor och ungdomar bor kvar hos sina föräldrar. I skriften anser SKL att dagens regelverk är föråldrat och begränsar byggnation av fler bostäder, exempelvis bullerreglerna (Sveriges kommuner och landsting, 2013:2). Med dagens fokus på klimatfrågor, marknadsstyrning och bevarande av åkermark anses bullerreglerna inte ta hänsyn till dessa aspekter (Sveriges kommuner och landsting, 2013:3). SKL (2013:4) menar att människor idag vill bo allt tätare och ha tillgång till kollektivtrafik och service inom gångavstånd. För att skapa ett attraktivt och hållbart boende behöver värden i konflikt vägas samman. Idag är det bullerreglerna som styr och i andra hand beaktas helhetssynen, därför anses regelverket vara ett hinder för framtida klimatsmarta lösningar (Sveriges kommuner och landsting, 2013:4). SKL (2013:9) lyfter en granskning från Riksrevisionen som visar att regelverkets motsägelsefulla regler angående buller har bidragit till en ineffektiv samt osäker plan- och byggprocess.

År 2015 kom det nya regler för buller på uppdrag av regeringen som hävdade att dessa skulle underlätta förutsättningarna för bostadsbyggande. Riktvärdena gäller för utomhusbuller från spår-, väg- och flygtrafik vid bebyggelse för bostadsändamål. De tidigare riktvärdena vid fasad höjs för att tillåta bostäder i områden som tidigare utesluts på grund av för höga bullervärden. Bakgrunden till ändringen är bristen på mindre lägenheter i framförallt storstadsregionerna och Sveriges rådande bostadsbrist. Regeringen menade att dåvarande bullerriktvärden gjorde det svårt att bygga ettorr (Regeringen, 2016). Bullerregler är satta utifrån vad som ur samhällssynpunkt är en acceptabel ljudmiljö utifrån störning och hälsa. God ljudmiljö bör alltid eftersträvas även i urbana miljöer som är extra utsatta. Invånare som bor i centrala urbana miljöer utsätts inte bara för buller utan ofta även för luftföroreningar samt andra stressfaktorer (Boverket, 2008:34). Därför hävdar Boverket (2008:34) att när ny bebyggelse planeras centralt bör hälsoaspekterna analyseras särskilt noga. Boverket hävdar att i enskilda fall kan det vara motiverat att göra avsteg från allmänna råd. Avvägningar mellan bullerkrav och andra intressen bör

övervägas inom centrala delar av städer. Avsteg kan anses vara motiverat vid komplettering av befintlig eller ny tät bebyggelse vid ett kollektivtrafikstråk i urbana miljöer (Boverket, 2008:10-11).

Järnvägstrafik medför olika planeringsaspekter såsom hållbart resande och säkerhetsrisker. All typ av järnvägstrafik, både person- och godstrafik, skapar buller, vibrationer och elektronisk strålning vilket påverkar dess omgivning. Tågtrafik har precis som andra transporter en olycksrisk vilket kan leda till konsekvenser som påverkar närområdet.

Statens järnvägar hade tidigare ansvaret för både järnvägen och tågtrafiken i Sverige. Statens järnvägar delades år 1988 upp i två delar där Banverket blev ansvarig för infrastrukturen och SJ för den regionala tågtrafiken. Utvecklingen sedan dess har resulterat i flera tågoperatörer på järnväg för både person- och godstrafik (Banverket, 2009:9). År 2010 bildades Trafikverket som är det nya gemensamma namnet för det som tidigare var Banverket, Vägverket, Rikstrafiken och Rederinämnden. Trafikverkets uppgift är att bidra till en långsiktig planering av transportsystem inom järnvägstrafik, vägtrafik, sjöfart och luftfart samt drift och underhåll av statliga järnvägar och vägar (Trafikverket B, 2015).

”Något fastställt skyddsavstånd eller risknivå finns inte, god kunskap och god planering är förutsättningen för att planera utifrån en tolerabel eller acceptabel risknivå” (Trafikverket, 2010:22).

Trafikverket (2010:22) lyfter att med god planering kan exploatering ske i nära anslutning till infrastruktur då risknivåerna beaktas. Trafikverket vill lyfta att skyddsavstånd och risker behöver bedömas utifrån det enskilda fallet för att hitta den lämpligaste lösningen. Samt att frågor som handlar om risker, hälsa och säkerhet tas upp i ett tidigt skede i planeringen för att skapa goda stadsmiljöer. Järnvägstrafikens negativa påverkan på dess omgivning kan minska med hjälp av olika bygg- och anläggning- och plantekniska lösningar, eller åtgärder genom samhällsplanering (Trafikverket, 2010:54). Riktvärdenas rekommendationer som är utformade för stadsmiljöer kan inte appliceras på mindre tätorter eller landsbygd. Riktvärden och skyddsavstånd mäts i olika måttenheter eftersom exempelvis risken för olyckor och buller inte kan mätas i samma enhet. De olika enheterna gör att sammanvägningen av dem och hur de påverkar varandra skapar en svår och komplex planeringssituation. Trafikverket hävdar att om riktvärden tillämpas tillsammans med kunskaper och erfarenheter i ett tidigt och öppet stadium i planprocessen kan goda miljöer skapas även i komplicerade planeringssammanhang. Vid god kunskap kan även avsteg från riktvärden och säkerhetsavstånd göras tack vare förbättrad teknik och moderna anläggningar. I andra fall, där det inte finns god kunskap, kan avsteg från riktvärden orsaka stora konsekvenser. Trafikverket lyfter även att riktvärden kritiserar både för att de är för detaljerade samt odetaljerade. Verket menar att med dagens datorsimulerade modeller kan ett opreciserat värde omtolkas och då bli preciserat. Dessa modeller tar inte hänsyn till sammanhangets komplexitet och rumsliga värden vid planering av tät stad (Trafikverket, 2010:54-55).

Vid planläggning av bebyggelse i nära anslutning till järnväg ska kommunen bedöma om platsen är lämplig utifrån hänsyn till buller och vibrationer samt se vilka bulleråtgärder som kan komma att behövas. Vid planering av bostäder används begreppet tyst sida. Om ett hus på ena sidan utsätts för buller som är över riktvärdena kan den sida som inte utsätts för buller kompensera och då vara en tyst sida eller bullerdämpande (Trafikverket, 2010:12).

Buller är ett problem för hälsa samt miljö, då det bidrar till högt blodtryck samt hjärt- kärlsjukdomar vid bullernivåer över 55-60 dBA. Bullerstörningar som sker under kvälls- och nattetid, vilket då stör insomning och sömn, anses värre än under dagtid. Buller i vardagen från trafik i anslutning till boendemiljöer bidrar till fysisk och psykisk påverkan. Buller från trafik stör och hindrar aktiviteter i vardagen så som kommunikation, vila, återhämtning och sömn (Trafikverket, 2010:11). Enligt Trafikverket är det en svår uppgift att ange generella skyddsavstånd mot järnväg för att förhindra störningar och upprätthålla bullerriktvärden. Trafikverket lyfter fram att vid ett avstånd på ca 30-50 meter mellan järnväg och bebyggelse är det trots skyddsåtgärder svårt att uppnå en god boendemiljö (Trafikverket, 2010:12).

1. Tillslut öppningar mot trafiken.
2. Sänkt hastighet.
3. Använda tystare motorer.
4. Minska reflexer från fasad.
5. Använd kontor, lager eller annan mindre känslig bebyggelse som bullerskärm för bostäder.
6. Bostäder bör planeras genomgående för att sovrummet ska finnas på en tyst sida.
7. Byggnader uppförs med bullerdämpande fasader, bjälklag och eventuellt tak.
8. Bullerskrämar, bullervallar, bullerplank med absorbenter.
9. Övertäckning av järnvägsspår.

Figur 2: Trafikverkets planeringsåtgärder för buller utöver avstånd (Trafikverket, 2010:14).

Järnvägstrafikens vibrationer kan skada byggnader samt ge upphov till störningar och obehag för människor. Banverket har tillsammans med Naturvårdsverket tagit fram riktlinjer för mängden vibrationer som inte bör överskridas vid permanentbostäder, fritidsbostäder samt vårdlokaler. Dessa riktvärden är satta för att minska risken för störningar från järnvägen nattetid. Riktvärdena bör klaras vid nybyggnation av bebyggelse intill järnväg. Vid ny- eller ombyggnation av järnvägsanläggningar kan anläggningen byggas med olika typer av teknik- och konstruktionslösningar för att minska vibrationernas påverkan på dess omgivning (Trafikverket, 2010:16-17).



Kring de elledningar som elektrifierad järnväg använder sig av uppstår elektromagnetiska fält. Elsäkerhetsverkets föreskrifter anger minimikrav på 5 meter normalt för byggnad eller byggnadsdel av elsäkerhetsskäl som avstånd till järnvägens högspänningsledningar. Järnvägens kontaktledning finns 5,5 meter ovanför marken vilket innebär elektromagnetiska fält. Fälten är som starkast närmast källan, och avtar sedan snabbt då avståndet ökar. Vilket betyder att när tåget finns närvarande är magnetfältet som starkast och när det inte finns något tåg i närheten är magnetfältet svagt. Därför bör dessa magnetiska fält beaktas vid lokalisering av verksamheter intill järnvägsspår som är elektrifierade, samt att skyddsåtgärder vidtas. Trafikverket framhåller att det idag inte finns några påvisbara samband mellan låg exponering av magnetfält och kronisk sjukdom. Dock krävs mer forskning för att säkerställa detta då det handlar om komplicerade processer (Trafikverket, 2010:17-18).

Järnvägar är linjära riskkällor eftersom deras geografiska sträckning är linjär i form av sina spår, vilket betyder att risken för olyckor är svårare att precisera än en punktkälla. Järnvägens närområde påverkas vid en olycka på järnväg, skadefallet skiljer sig beroende på vilken markanvändning som karakteriserar närområdet. Hastigheten har betydelse för konsekvenserna vid en olycka, högre hastighet innebär större krockvård vilket ökar sannolikheten för läckor av exempelvis farligt gods. Även mängden tåg påverkar riskerna, och farligt gods påverkar konsekvenserna vid en olycka. Farligt gods på järnväg är svårt att reglera då allt gods kan gå på i princip hela järnvägsnätet, vilket innebär att olyckor med farligt gods kan ske på de flesta järnvägssträckningar. Det finns ingen skyldighet att registrera var farligt gods passerar vilket gör det svårt att få en uppfattning om var farligt gods förekommer. Dock måste tågsättets komposition förämnas vilket gör att det finns statistik på var farligt gods har förekommit. Det innebär även att leverantören kan välja att transportera godset till ett nytt läge nästa vecka, vilket i sin tur betyder en ny sträckning (Trafikverket, 2010:20-21).

KAPITEL 2 TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER

Uppsatsens syfte är att belysa de intressekonflikter mellan bostäder och järnväg som fysisk planering står inför. De teoretiska utgångspunkterna är Miljöbalken (MB) och Plan- och bygglagen vilka planering utgår ifrån och som styr vid planläggning av detaljplaner. Den andra teoretiska utgångspunkten handlar om allmänna intressen och avvägningar vilka planeringen behöver förhålla sig till. De teoretiska utgångspunkterna skapar tillsammans bakgrunden till den problematik som uppsatsen undersöker gällande intressekonflikter och avvägningar. Dessa utgångspunkter skapar i metodkapitlet en analysmatris som används vid analysen av detaljplanerna i fallstudien.

2.1 Paradigm utifrån regelverk

Emmelin och Lerman (2006) beskriver styrning av mark och miljö som två dominerade regelverk PBL och MB vars samverkan inte fungerar i praktiken.. De båda paradigmen utgår från två regelverk som förväntas samverka, dock skiljer sig dess utgångspunkter, vilket skapar avvägningar mellan dem.

MB utgår från ett naturvetenskapligt förhållningssätt och placerar natur och hälsa i första rummet. Beslut tas utifrån expertkunskap som har en central överblick över området. Utgångspunkterna är miljön som en kollektiv nytthet och naturens värde (Emmelin, Lerman, 2006:2). Miljöparadigmets utgångspunkt är att vetenskapen kan avgöra vad naturen tål och vad som anses hälsosamt. Möjligheten att skapa eller bevara en god hälsosam miljö utgörs av vetenskaplig expertkunskap. MB är baserad på en helhetssyn inom miljöfrågor som i praktiken är uppdelade frågor i olika direktiv eller regelverk. Normer och riktvärden för exempelvis utsläpp, verksamheter och påverkan gör att dessa områden delas upp inom olika områden (Emmelin, Lerman, 2006:12-13).

Emmelin och Lerman (2006:2) hävdar att miljöparadigmets utgångspunkt i bevarande samt en brist på tydliga krav i lagstiftningen är för ofullständiga för att få möjlighet att styra förändring och på så sätt öka medvetenheten för miljöproblem, vilket generellt leder till en nej-sägarposition. Miljökonsekvensbeskrivning blir ett medel för att sätta stopp för förändring istället för att styra den (Emmelin, Lerman, 2006:2). De lyfter fram hur miljöparadigmat strävar efter det ursprungliga tillståndet i landskap, fauna och flora samt estetiska värden. Dock finns en oklarhet i miljöparadigmets förhållande till naturens värde och huruvida naturens nytthet är till för människan. I lagstiftningen lyfts naturens funktion som en kollektiv nytthet fram för att säkra hälsa och välbefinnande vilket är dominerande framför naturens egenvärde. Därför lyfts frågan i vilken utsträckning påverkan på naturen är acceptabel utifrån miljö, hälsa samt säkerhet. I frågan har vetenskapen lyfts fram som en central del och politikens roll har tonats ner. Vetenskapen är i dessa sammanhang ofta omstridd på grund av sitt fokus på kunskapsfrågor. Då kunskap som är osäker kan ligga till grund för bedömningar av exempelvis föroreningar, klimatpåverkan eller giftighet. Det är vanligare att politiska organ utsätts för ifrågasättande av sina verklighetsbeskrivningar än osäkerheter som berör miljö eller kunskap (Emmelin, Lerman, 2006:13).

Betydelsen av begreppet miljö innehåller en mängd målkonflikter, då olika aspekter såsom fysiska, ekologiska och etiska ska vägas samman. Dagens miljöfrågor uppvisar denna konflikt gång på gång. Exempelvis vindkraft som är bra miljön då den bidrar till att minska klimatpåverkan, samtidigt som den påverkar den lokala miljön, exempelvis naturupplevelser och flyttfåglar. Begrepp som "helt säkert" eller "giftfri miljö" saknar i hög grad vetenskapligt underlag. Beslut gällande avfallsförbränning, energisystem eller utsläpp hamnar mellan beslutsfattare med begränsade kunskaper och tjänstemännens expertkunskap (Emmelin, Lerman, 2006:18-19).

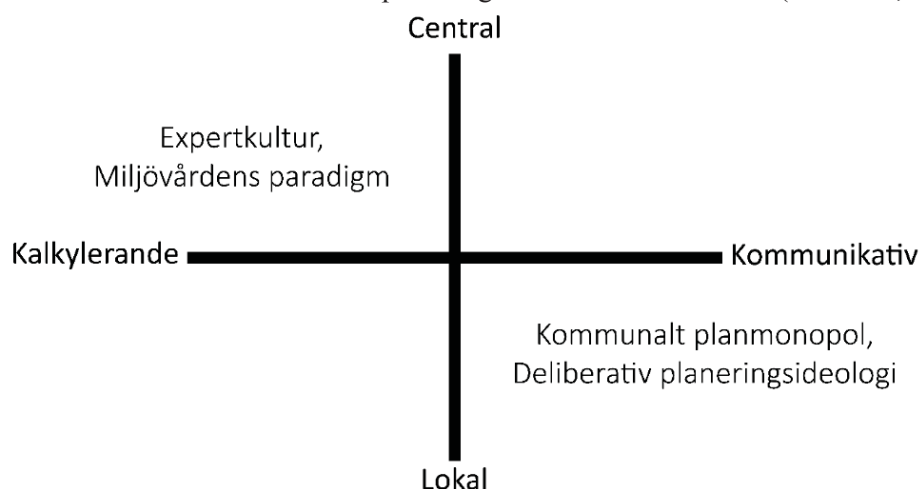
Planparadigmat utgår från att förändring av miljöer ska ske utifrån avvägningar mellan olika intressen, allmänna och enskilda. Beslut fattas utifrån en demokratisk process där alla intressen kommer till tals utifrån demokratisk grund (Emmelin, Lerman, 2006:2). Planering har sin grund i stadsbyggande där målet är att tekniskt och juridiskt reglera relationen mellan bland annat urbana funktioner, kommers och offentligt liv. Fysisk planering beskrivs som en aktivitet som i grund och botten handlar om att förändra markanvändning (Emmelin, Lerman, 2006:14).

Inom miljöparadigmet grundas beslut på beräkningar och modeller över exempelvis utsläpp eller påverkan av olika halter. Det ser även till det lokala landskapets kvalitéer och biologisk mångfald utifrån en central överblick. Miljöparadigmets beslut räknas därför fram och baseras på kvantitativ vetenskap. Inom planparadigmet baseras beslut istället på kommunikation. Beslutet får större tyngd då alla har gjort sin röst hörd i en demokratisk process. Då blir ömsesidig förståelse högre prioriterat än beslut som är baserat utifrån korrekt vetenskap. Stadsbyggande och samhällsbyggnad utgår från tradition och ursprung, medan miljöparadigmets byråkratiska uttryck är miljövard, naturvard och miljöskydd (Emmelin, Lerman, 2006:15-16).

Författarna beskriver att hälsa ingår i dimensionen för miljö i miljöbalken, plan- och bygglagen samt EU-direktiv. Kommunerna anses utnyttja sin kompetens i varierande grad vid planläggning. Det bidrar till att vissa dimensioner inte får lika mycket fokus, istället hyrs konsulter in för att genomföra konsekvensbedömningarna. Hälsospekter i planering syns i praktiken som normer och riktvärden för buller samt luftföroreningar. Restriktionerna tar kommunerna hänsyn till i olika grad, i synnerhet de små kommunerna har svårigheter att förhålla sig till detta då kompetensen varierar utifrån storlek på kommunen, samt på central och regional nivå. Det har förekommit förslag angående separata konsekvensanalyser inriktade på just hälsa. Dessa förslag har kritiserats för att öka antalet separata konsekvensanalyser som redan behandlas övergripande i lagstiftningar och EU-direktiv. Fysisk planering är en självklar del av miljöarbetet i kommunen för att uppnå miljömål och hållbar utveckling. Fysisk planering har en betydande roll ur ett längre tidsperspektiv vid dagens successiva omvandling med förtätning. De små förändringar som sker i städer kan ur ett längre perspektiv dölja betydelsen av enskilda fall, såsom grönstruktur eller kollektivtrafik (Emmelin, Lerman, 2006:17-18).

Samspelet mellan dessa olika utgångspunkter skapar organisatoriska svårigheter. Paradigmen har olika förhållningssätt i grunden vilket innebär att expertkunskap ställs mot politiskt beslutsfattande (Emmelin, Lerman, 2006:2). De tankemönster som lyfts fram som skillnader mellan de båda paradigmen är: Effektivitet med rättssäkerhet och bred förankring samt demokratiskt beslutsfattande med en avgörande expertroll. Dessa skillnader visar sig i olika delar av lagstiftningen. Paradigm redovisas som ett återkommande tankemönster i lagstiftning, utbildning samt professionskultur. De två paradigmen innebär två olika förhållningssätt som skiljer sig beroende på frågans art. Exempelvis hur expertrollen ska hanteras samt relationen mellan politiker och tjänstemän (Emmelin, Lerman, 2006:12).

Författarna menar att det finns två dimensioner som skiftar mellan paradigmen. Den första är att de båda paradigmen utgår från vetenskapliga beräkningar respektive kommunikation. Den andra dimensionen är att de utgår från centralt respektive lokalt. Det betyder att beslut ska fattas utifrån närhet eller överblick; vet den som har lokalkännedom bäst, eller är det någon med distans som har den bästa överblick? Författarna har skapat en figur för att illustrera detta (Emmelin, Lerman, 2006:15).



Figur 3: Figuren beskriver dimensionerna och spänningarna mellan miljö- och planparadigmen (Emmelin, Lerman, 2006:15).

De skilda utgångspunkter som de båda paradigmen har påverkar hur avvägningar mellan dem görs i praktiken. Då det är MB och PBL som styr vid detaljplanläggning påverkar dess utgångspunkter planhandläggarens avvägningar. Därför bör denna problematik belysas vid planering av bostäder nära järnvägsspår. Det visar även på hur komplex avvägningarna blir då riktlinjer ställs mot politiska beslut.

2.2 Allmänna intressen och avvägningar

Det allmänna intresset finns närvarande i både MB, PBL och detaljplaner. Det hänvisas till allmänna intressen i alla tre utan någon vidare begreppsförklaring. Allmänna intressen leder även till avvägningar mellan olika allmänna intressen samt även mellan allmänna och enskilda. Innebörden av begreppet allmänna intressen har förändrats över tid. Kring början av 1900-talet ansågs gata, torg och allmän plats vara det som innefattas av allmänna intressen. I PBL har begreppet vidgats till att behandla även anläggningar, normer för god miljö, bevarande av naturresurser och det kommunala planmonopolet samt makten att styra över ny exploatering. Allmänna intressen har härigenom gått från att endast innefatta rättsregler till politiska program vilka kan ses som vaga inryms i lagen (Ödmann, 1992 refererad i Henecke, 2006:64). Under de senaste 50 åren har det skett en skiftning i det allmännas roll som har fått en allt större plats inom samhällets utformning. Begreppet har under senare år gått från att vara inriktat på samhällets sociala och ekonomiska utveckling till att ha ett ökat fokus på långsiktighet samt miljöaspekter för framtida generationer (Ödmann, 1992 refererad i Henecke 2006:66-67). Henecke (2006:59) hävdar att planeringen växte fram som en rationellt organiserad verksamhet som grundar sig på expertkunskap och opartiskhet. Planeringen skulle utgå från en helhetssyn på fysisk utformning av miljöer vilket det fanns behov av. Planering skulle ha ett långsiktigt perspektiv som skyddade allmänna intressen samt bidra till en god fysisk och social miljö, till skillnad från marknadskrafterna (Henecke, 2006:59-60).

Henecke (2006:64) belyser att innebörden av allmänna intressen är omtvistad. Trots lagstiftningens centrala roll är definitionen diffus kring vad allmänna intressen innebär och omfattar (Henecke, 2006:64). Även Odelstad (2002:10) anser att begreppet allmänna intressen inte är enkelt att definiera. Det är därför svårt som planhandläggare att göra avvägningar samt tillämpa lagen då begreppet inte har en definition (Odelstad, 2002:10). De allmänna intressena ses i lagtexten som olika mål med en bred och generell utformning vilket försvårat hur planhandläggare ska förhålla sig till de i praktiken. Det saknas även tydliga regler för hur motstående intressen ska vägas mot varandra, samt hur tyngden hos dem ska vägas in. Det blir därför en bedömningsfråga i det enskilda fallet vilket leder till en viss handlingsfrihet hos kommunen. En bidragande problematik är sammanvägningen av det som ska beaktas enligt lagstiftningen (Henecke, 2006:64-65). Henecke (2006:67) pekar på att det finns en konflikt mellan de allmänna målen då de är svåra att förena. Prioriteringen mellan dem baseras på dess angelägenhetsgrad i det aktuella fallet samt på de politiska värderingar som är tidsenliga. Vad gäller vilka allmänna intressen som ska tas hänsyn till samt hur avvägningen mellan dem bör ske finns inga tydliga regler. Regelsystemet ger begränsad vägledning angående avvägning mellan olika intressen, vilket leder till att frågan får behandlas från fall till fall. Den offentliga planeringen har resulterat i en position som konfliktlösare med uppgift att koordinera och skapa utrymme för förhandling (Larsson, 1998 refererad i Henecke, 2006:67).

Vid plankontroverser så som när en intressekonflikt uppstår återges hur de allmänna intressena kan ses som mer betydande än enskilda intressen. Det enskilda intresset associeras ofta med begrepp som kortsiktighet, egoism och ett begränsat perspektiv. Det allmänna intresset ses istället som långsiktigt, solidariskt och utgående ifrån ett brett perspektiv (Henecke, 2006:132). Odelstad (2002:45-46) beskriver i vilken grad avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen regleras i PBL samt dess betydelse om det inte finns definierat hur de skall avvägas i förhållande till varandra. Det har därför betydelse vem det är som gör avvägningen och i vilken utsträckning det finns möjlighet att få den prövad (Odelstad, 2002:45). Då allmänna intressen och avvägningar finns närvarande inom många frågor gällande detaljplanering och inte minst vid intressekonflikter belyses här dess vaga definition.

2.3 Sammanfattning av teoretiska perspektiv

Sammanfattningsvis kan sägas att de två teoretiska perspektiven, paradigmet utifrån regelverk samt allmänna intressen och avvägningar är tillsammans faktorer som påverkar processen vid fysisk planering. De två teoretiska perspektiven kan delas upp till fyra underkategorier som lyser igenom i texten, miljöparadigmet, planparadigmet, allmänna intressen och avvägningar. Dessa fyra teoretiska kategorier ligger till grund för de teman som väljs ut för att skapa en analysmatris. Teman och dess innebörd redovisas i metodkapitlet.

KAPITEL 3 METOD

För att besvara uppsatsens forskningsfrågor används kvalitativa metoder. Kvalitativ forskning har förmågan att betrakta företeelser utifrån dess kontext samt se till större samband och sammanhang kring enheter istället för att isolera dem (Denscombe, 2009:322). Då forskningsfrågorna behandlar avvägningar inom yrkeskåren samt detaljplaner har metoderna kvalitativ innehållsanalys och intervju valts vilka genomförs utifrån en fallstudie av två fall, Växjö och Kungsbacka. I dessa fall studeras detaljplaner. Detaljplanerna kunde då undersökas utifrån vad som är skrivet i beskrivningen tillsammans med vad som finns utritat på kartan. Detaljplanerna undersöktes även genom att se till hur handläggande tjänstemän upplevde processen och dilemman de stod inför. Därefter kunde metodernas resultat vägas samman för att ge svar på undersökningens forskningsfrågor.

3.1 Urval av fall

Val av fallstudieobjekt har skett utifrån kravet att studieobjektens detaljplaner ska vara placerade intill järnvägen i urban miljö. Detaljplanerna ska innehålla bostadsbebyggelse, dock behöver det inte vara endast bostadsbebyggelse i planen. Fallstudieobjektet skall finnas i en stad vars urbana miljö passerar av en järnvägssträckning vilken trafikeras regelbundet av person- eller godstrafik. Andra krav är att fallen ska vara placerade i olika län eftersom det kan förekomma olika arbetssätt kring järnvägens effekter. Studieobjektens detaljplaner ska vara lagakraftvunna i syfte att underlätta för planhandläggarna att uttala sig angående ärendet. Utifrån dessa kriterier valdes tre fall ut; Växjö, Kungsbacka och Lund. Alla tre kontaktades i ett tidigt skede angående utvalda detaljplaner samt förfrågan angående en intervju. Vid detta skede i processen föll Lund bort på grund av uteblivet svar.



Figur 4: Karta över södra Sveriges järnvägsnät där fallstudieorterna finns markerade (SLU, 2016).

3.2 Växjö

Växjö är centralort i Växjö kommun som är lokaliserad i mitten av Kronobergs län i Småland. Kommunen har ca 87 000 invånare och i Växjö stad bor ca 64 000 av dem. Kommunen har en totalarea på 1925 km² och en befolkningstäthet på 45 invånare/ km² (Växjö kommun B, 2015). Del av Växjös karaktär är en småstad och en universitetsstad som ligger vid sjön Växjösjön (Växjö kommun, 2016). Igenom Växjös stadskärna passerar kust till kustbanan som sträcker sig mellan Göteborg och Kalmar. Växjö kommun har en inpendling på ca 9 500 personer och utpendling på ca 6 000 personer per dag (Växjö kommun A, 2015).

3.2.1 Detaljplan för Växjö 10:15 m.fl. Södra stationsområdet Centrum i Växjö

Planområdet pekas ut i fördjupad översiktsplan för Växjö centrum –1992 och översiktsplan för Växjö kommun/Växjö stad – 2005 beskrivs att området är intressant för framtida utveckling. År 2004 skrevs ett samarbetsavtal mellan Växjö kommun och fastighetsägaren för att arbeta vidare med områdets möjligheter till exploatering (Växjö kommun, 2012:2).

Detaljplanens syfte är följande:

”Syftet med detaljplanen är att utveckla stadens mest centrala mark bl.a. genom att uppföra en tät och blandad stadsbebyggelse, till form och innehåll. Marken har ett strategiskt läge i staden och är viktig för Växjös framtida utveckling. Detaljplanen avgränsas med hänsyn till järnvägens framtida behov av mark för bangårdsområde.” (Växjö kommun, 2012:1).

Hela processen med detaljplanen ”Växjö 10:15 m.fl. Södra stationsområdet Centrum i Växjö” började för 15 år sedan när Växjö kommun skickade en förfrågan till Banverket kring bangårdens framtida tågtrafik (informant 1, 2016). Växjö kommun har sedan tidigare pekat ut bangårdsområdet som ett framtida område för stadsutveckling (Växjö kommun, 2012:2). Den utredning som togs fram och som godkändes av Banverket är den som legat till grund för planläggningen av stationsområdet (Informant 1, 2016). Utredningen kom fram till att godshantering borde flyttas från Växjö då det ansågs vara en så pass liten verksamhet att det inte var befogat att ha den i Växjö. Godstransporterna i Växjös fall handlar om salt och olja vilka det ansågs inte finnas någon framtid eller behov för. Därför påbörjades en dialog med Alvesta om en gemensam kombiterminal i Alvesta. Efter dialogen konstaterades att Växjös station kommer att behöva fyra genomgående spår, Växjös bangård bestod då av 11-12 spår där vissa var avklippta. Fyra spår ansågs vara tillräckligt utifrån ett framtidsperspektiv, det fjärde spåret skulle användas för uppställning och mötesmöjligheter (informant 1, 2016).

Av bangårdens spår kunde 6-7 avlägsnas vilket skapade en stor frigjord yta framförallt på stationens södra sida (Informant 1, 2016). Utredningen skapade förutsättningar för exploatering av stationsområdet. Vid ombyggnationen av stationsområdet skapas nya perronger och nya gränser för bangården. Även ny gång- och cykelbro med ramper samt hissar för att öka tillgängligheten till perrongerna (Informant 1, 2016).

3.3 Kungsbacka

Kungsbacka är centralort i Kungsbacka kommun som ligger i norra delen av Hallands län. I Kungsbacka bor ca 80 000 invånare varav ca 20 000 i Kungsbacka stad. Kommunen har en totalarea på 900 km² och en befolkningstäthet på 89 invånare/ km². Genom Kungsbackas stadskärna passerar Väst kustbanan som sträcker sig mellan Göteborg och Lund (Kungsbacka kommun, 2010:3). Kungsbacka kommun har en inpendling på ca 7 200 personer och utpendling på ca 20 700 personer varje dag (Kungsbacka kommun, uå). Mängden utpendlare från Kungsbacka beror på närheten till Göteborg. Motorvägen E6 tillsammans med Väst kustbanan med pendeltåg skapar förutsättningar för arbetspendling.

3.3.1 Detaljplan för bostäder inom Sågen 15 m .fl. i Kungsbacka

Planområdet är lokaliserat på Västkustbanans östra sida, och söder om planområdet finns äldre villabebyggelse. I norr finns kontorslokaler samt industrilokaler (Kungsbacka kommun, 2010:4-5). Planområdet bestod av bebyggd industri med asfalterade ytor samt vägmark tillsammans med en mindre grönyta (Kungsbacka kommun, 2010:5).

I Kungsbacka har detaljplanen ”Detaljplan för bostäder inom Sågen 15 m .fl.” upprättats i nära anslutning till järnvägsspåren, planens syfte är följande:

”Planen innebär att industriändamål ändras till bostadsändamål och att del av K3 och K31 upphävs. När användningen ändras till bostadsändamål kan också gaturummen göras smalare och mer stadslika. Del av vägmark föreslås därför ändras till kvartersmark med bostadsändamål. Omkring 70-80 bostäder beräknas få plats. Del av bostäderna ska kunna upplåtas som seniorbostäder. Inom det upphävda området avser kommunen anlägga parkeringar för tågpendlare, gångväg och plantering. För att kommunens Vision om stadsmässig gestaltning och djärv arkitektur ska kunna uppfyllas i detta centrala läge har gestaltungsprinciper tagits fram.” (Kungsbacka kommun, 2010:3).

Det genomfördes inget program inför detaljplanen på grund av att det var ont om tid. Detta gjorde att NCC som var byggherre genomförde vissa utredningar på egenhand. Diskussioner fördes med kommunen angående buller och hur byggnadskropparnas placering skulle vara ett verktyg för att hantera bullerfrågan, vilket var av stor betydelse för planen (Informant 2, 2016).

3.4 Forskningsdesign

Uppsatsen använder sig av en fallstudie som forskningsdesign för att titta närmare på hur uppsatsens forskningsfrågor tar form i praktiska fall och hur planhandläggare ute i kommuner hanterar dessa intresseavvägningar. För att exemplifiera detta valdes fall ut, vilka sedan kunde granskas genom den markanvändning som detaljplanerna resulterade i.

Fallstudier används för att visa på ett särskilt fenomen samt att visa på en djupgående redovisning av händelser, förhållanden, erfarenheter eller processer som förekommer i fallet (Denscombe, 2009:59). Vid en fallstudie kan objekt studeras i detalj och forskarens tid kan koncentreras till ett avgränsat antal studieobjekt. Det blir därigenom mer djupgående än en ytlig undersökning av ett flertal objekt (Denscombe, 2009:60). I uppsatsen är fallstudiens stora värde att den kan exemplifiera det som beskrivit teoretiskt och på så sätt hjälpa till att förklara resultatet. Fallstudien tillåter även forskaren att använda flera olika forskningsmetoder (Denscombe, 2009:61). Centralt vid fallstudier är att forskaren i varje enskilt fall identifierar viktiga kännetecken som ligger till grund för jämförelser med andra fall inom samma kategori (Denscombe, 2009:69). Vid en jämförelse av fall gäller det att vara medveten om att olika faktorer kan påverka resultatet. Faktorer såsom fysisk, historisk, social och institutionell lokalisering bidrar till skillnader mellan fallen (Denscombe, 2009:70). Fallstudien är teoristyrd utifrån att den kommer att förklara händelser samt illustrera hur uppsatsens teori tillämpas i verkliga fall (Denscombe, 2009:63). För att jämförelsen mellan fallen ska vara representativ då fallen har olika kontexter samt förutsättningar, har ett flertal krav ställts vid urvalet av fallen. I uppsatsen kommer två fall att studeras närmare.

3.4.1 Kritik av fallstudie som metod

Försiktighet bör iaktas vid generaliseringar av fallstudier utifrån resultatet. Det krävs att forskaren väl motiverar hur och varför generalisering kan göras (Denscombe, 2009:72). I en fallstudie kan det vara svårt att definiera fallets gränser och därför kan det vara svårt att bestämma vilka datakällor som bör ingå i fallet och vilka som ska lämnas utanför (Denscombe, 2009:72). Vid en fallstudie kan det vara krävande att få tillgång till fallstudiens miljöer samt data. Tillträde till dokument, människor och miljöer

kan skapa etiska problem utifrån exempelvis tillit (Denscombe, 2009:72). En svårighet med att undersöka fall så som de naturligt uppträder, är att forskaren kan komma att påverka situationen med sin närvaro (Denscombe, 2009:72).

3.4.2 Kvalitativ innehållsanalys

Kvalitativ innehållsanalys har valts som metod för att analysera innehållet i detaljplaner. I analysen har detaljplanens planbeskrivning studerats. Planbeskrivningen har valts ut som analysobjekt eftersom det i beskrivningen tas upp många olika aspekter berörande detaljplanen. Andra plandokument såsom miljökonsekvensbeskrivningen hade kunnat studeras, dock hade den endast belyst fysiska förhållanden och på så vis ej behandlat bakomliggande planeringsideal eller politiska riktningar.

Vid en innehållsanalys av text kan den kodas utifrån olika teman samt ämnesområden för att skapa en kategorisering av intressanta företeelser (Bryman, 2011:290). Detta är lämpligt i denna studies fall, då metoden är flexibel och kan appliceras på detaljplaner. I metoden ingår att konstruera ett analysinstrument som används för att välja ut vad som ska noteras av materialet (Bergström, Boréus, 2000:50). Generella gemensamma nämnare för alla typer av innehållsanalyser är att de följer en enkel och logisk procedur som börjar med att ett textavsnitt väljs ut. Textavsnittet bryts sedan ner i mindre enheter som kan bestå av ord, hela meningar eller hela stycken samt rubriker. Dessa analyseras utifrån genomarbetade kategorier som är relevanta för forskningen. När kodning av data sker bör forskaren vara uppmärksam och noggrann för att nå ett så bra resultat som möjligt. Vid en kvantitativ analys hade forskaren i detta skede räknat förekomsten av antalet enheter i varje kategori. Eftersom denna studie har valt att lägga fokus på kvalitativ metod analyseras i detta skede insamlingens resultat i form av enheternas frekvens samt dess förhållande till andra enheter i texten. Då texten är kodad och kategoriserad underlättar det för en mer avancerad analys där kopplingar kan dras samt förklaringar ges till deras frekvens av förekomst (Denscombe, 2009:307-308). För att en innehållsanalys ska kunna genomföras behöver analysmaterialet redan i ett tidigt skede avgränsas och samlas in. En god början är att analysera en mindre mängd material för att skapa sig en uppfattning kring ämnet för att sedan besluta vilket material som är relevant att analysera (Bergström, Boréus, 2000:49).

Altheide (2004, refererad i Bryman 2011:505) redovisar ett antal steg för att genomföra en kvalitativ innehållsanalys. Först behöver forskaren utforma problemformuleringen för att ha något att utgå från. Först därefter kan forskaren börja undersöka den kontext som dokumenten skapats i och då även titta närmare på ett mindre antal dokument. Utifrån dessa kan sedan kategorier utläsas som styr insamlingen av data samt ligger till grund för utformningen av ett schema av termer för datainsamling från materialet. Därefter tillämpas schemat vid insamling av data från ett mindre antal dokument för att kunna revidera schemat inför den slutliga datainsamlingen (Bryman, 2011:506). Metoden baseras på sökandet efter bakomliggande teman i analysmaterialet. Forskaren har vanligtvis i förväg valt ut ett antal teman som tillämpas på analysmaterialet. Kvalitativ innehållsanalys kan ses som en strategi i sökandet efter olika teman i analysmaterialet (Bryman, 2011:505-506).

För att den kvalitativa studien ska ha möjlighet att resultera i slutsatser krävs att forskaren fattar beslut kring tolkning av data som påverkar resultatet av analysprocessen. Det kan gälla de prioriteringar som görs av exempelvis data där forskaren måste se till vilka delar av data som är viktigare än andra. Denna prioritering bör ske utifrån dess betydelse för den framväxande analysen (Denscombe, 2009:374).

Genomförande av kvalitativ innehållsanalys

Den kvalitativa innehållsanalysen har utgjorts av en analysmatris som verktyg för att avgränsa och inrikta undersökningen för att svara på forskningsfrågorna. Analysmatrisen har fungerat som en ram för planbeskrivningarna och intervjuerna som har undersökts. Analysmatrisen utgörs av teman som hämtats från de två teoretiska utgångspunkterna som innehåller fyra underkategorier som presenterades i tidigare kapitel: miljöparadigmet, planparadigmet, allmänna intressen och avvägningar. Teman har under arbetsprocessen med fallstudien och teoretiska kunskaper utvecklats och förändrats. Med hjälp av teman har undersökningen strukturerats upp utifrån fokus på vissa företeelser. Analysmatrisen består av fyra teman:

1. Intresseavvägningar
2. Allmänna intressen
3. Risker och åtgärder
4. Argument för utveckling

I undersökningen ligger fokus vid att studera på vilket sätt detaljplanerna och intervjuerna kan tolkas utifrån matrisens teman. De fyra teman som presenteras har inga tydliga gränser, vilket gör att de kan komma att tangera varandra i resultat och analyskapitlet. Här följer en diskussion kring analysmatrisens teman med återkoppling till de teoretiska utgångspunkterna.

1. Intresseavvägningar

De teoretiska utgångspunkterna belyser med hjälp av Henecke (2006:64-65) svårigheterna med avvägningar mellan intressen då det inte finns några riktlinjer gällande bedömning, vilket leder till att enskilda fall bedöms och prioriteras olika från fall till fall. Resonemanget gällande svårigheterna med intresseavvägningar placerar planhandläggaren i intressekonflikten. Därför kommer de intresseavvägningar som görs i detaljplanerna att identifieras under detta tema.

2. Allmänna intressen

Allmänna intressen beskrivs som odefinierat samtidigt som det har en central roll i gällande lagstiftning (Henecke 2006:64). För att det skulle finnas en möjlighet att undersöka allmänna intressen har Henecke och Ödmanns resonemang angående vad som vanligtvis syftar till de allmänna intressena använts. Henecke (2006:132) betonar att de allmänna intressena anses gälla långsiktiga, solidariska och breda perspektiv och att det är av större betydelse än det enskilda. Ödmann (1992 refererad i Henecke 2006:66-67) i sin tur belyser sociala och ekonomiska faktorer utifrån miljöaspekter för framtida generationer. Utifrån faktorer som långsiktighet, socialt och ekonomiskt perspektiv kommer materialet att studeras baserat på vad som lyfts fram som ett allmänt intresse.

3. Risker och åtgärder

Författarna Emmelin och Lerman (2006:2) redogör för miljöparadigmets fokus vid natur och hälsa sett utifrån expertkunskap och vetenskapliga metoder. Utifrån expertkunskap sätts normer och riktvärden baserade på beräkningar (Emmelin, Lerman 2006:17). Dessa normer och riktvärden är aktuella vid planering av bostäder då järnvägsverksamhetens effekter har ett antal som ska följas. Därför kommer detta tema att se till vilka risker eller effekter som lyfts utifrån hälsa, normer och riktvärden. Studien kommer även att titta närmare på vilka åtgärder som lyfts fram för att tillgodose regler och riktlinjer.

4. Argument för utveckling

I de teoretiska utgångspunkterna lyfter Emmelin och Lerman (2006:14) hur planparadigmet grundas i förändring av miljöer och förändring av markanvändning och hur fysisk planering reglerar relationen mellan de urbana funktionerna och utformning av stadsmiljöer (Emmelin, Lerman 2006:14). Utifrån det studeras undersökningsmaterialet utifrån vilka argument som används för att förändra och utveckla markanvändningen inom planområdet.

3.4.3 Kritik av innehållsanalys som metod

Då innehållsanalys bygger på textdokument kan de ifrågasättas utifrån dess autenticitet, det vill säga om dokumentet verkligen är vad det utges vara. Dokumentets trovärdighet kan även ifrågasättas då det kan vara förfalskat eller förvrängt på något sätt. Även dokumentets representativitet kan ifrågasättas utifrån andra relevanta dokument (Bryman, 2011:296-297). Innehållsanalys har en förmåga att lyfta enheter från deras ursprungliga kontext vilket påverkar enhetens betydelse. Även texters underförstådda meningar är svåra att hantera i innehållsanalys på grund utav att enheten kan bygga på något som redan sagts. Därför är innehållsanalys bäst lämpad för texter som inte bygger på subtila samt invecklade innebörder (Denscombe, 2009:309).

3.4.4 Intervju

Intervju som metod har valts för att uppsatsen ska få en insikt i hur den kommunala verksamheten arbetar med avvägningar mellan bostadsändamål och järnvägstrafik. Med intervju som metod kan data upptäckas som inte finns med i skrivna dokument och interna diskussioner. Därför används intervju som metod för att få en större bredd och kvalitet i resultatet av studien.

Val av informanter har skett utifrån deras roll i detaljplaneprocessen. Valet är baserat på att dessa förväntas kunna bidra med unika inblickar i processen (Denscombe, 2009:251). Intervjuerna har genomförts med planhandläggare för den studerade planen. Intervjuer med planhandläggare har valts eftersom dessa ofta är med i hela processen med detaljplanen och därigenom har en betydande roll vid avvägningar mellan olika intressen. Därför är planhandläggare en viktig del i processen med att planera bostäder intill järnväg som studeras närmare i uppsatsen.

Intervjuer kan användas som datainsamlingsmetod och kan vara en lämplig metod när det handlar om komplexa och subtila fenomen. Vid forskning om människors åsikter, uppfattningar, känsliga frågor, privilegierad information och erfarenheter utgör intervjuer en lämplig metod. I denna uppsats är tanken att intervjuerna ska ske med nyckelpersoner inom fallstudien för att forskaren då kan ta del av privilegierad information. Dessa nyckelpersoner bidrar med information som andra saknar och som utgår från människor i en speciell position (Denscombe, 2009:232-233). Intervjuer har sin styrka i att producera djupgående och detaljerad data. Utifrån denna fördjupade information kan forskaren sedan skapa sig insikter. Genom att intervjua informanten kan data produceras utifrån informantens prioriteringar, åsikter och idéer. Vid en intervju får informanten möjlighet att utveckla tankar och idéer, samt förklara sina synpunkter och identifiera vad de anser är centralt. Intervju är även en flexibel metod för insamling av data. Under intervjun kan forskaren anpassa inriktningen då den utvecklas och förändras under arbetets gång. För att genomföra en intervju krävs endast enkel utrustning som bygger på forskarens kommunikationsfärdigheter (Denscombe, 2009:267-268).

Semistrukturerad intervju

Den semistrukturerade intervjun utgår från ett antal i förhand bestämda frågor, där forskaren är inställd på att vara flexibel kring hur intervjun tar form. Informanten tillåts då utveckla sina idéer och tala utförligt om ämnen utifrån de frågor som forskaren tar upp, därav kan svaren vara öppna och informanten kan på så sätt utveckla sina synpunkter. Semistrukturerade intervjuer kan komma att närma sig en ostrukturerad intervju, då det finns en glidande skala mellan de två. Intervjun kan därav komma att röra sig mellan de båda intervju metoderna under intervjuens gång. Gemensamt för de båda är att de tillåter den som intervjuas att använda sina egna ord och tankar. Att låta informanten berätta själv utan hinder underlättar för forskaren att upptäcka saker i komplexa frågor (Denscombe, 2009:234-235).

Forskarens identitet

Vid genomförandet av intervjuer svarar informanter olika beroende på hur intervjuaren uppfattas av informanten. Det som framför allt påverkar hur mycket informanten är beredd att delge beror på kön, ålder och etisk bakgrund. Härigenom påverkar forskarens identitet forskningen, oavsett om undersökningen sker öga mot öga eller digitalt. Hur stor denna inverkan blir beror på intervjuobjektet. Det är inte forskarens identitet i sig som påverkar datainsamlingen utan det är vad forskarens identitet

har för betydelse för informanten. Såväl som informantens som forskarens preferenser och förutfattade meningar påverkar möjligheten att skapa en god relation och tillit under intervjun (Denscombe, 2009:244-245). Vid en telefonintervju skapas en viss möjlighet att parterna i intervjun till viss del kan dölja sin identitet. Dock är det svårt att dölja sina personliga kännetecken, även om vi anstränger oss för att vara neutrala, artiga och lyhörda (Denscombe, 2009:245). Då det genomfördes två intervjuer, varav en av dem genomfördes via telefon, skapades olika förutsättningar för de två intervjuerna. Därav krävs det att forskaren presenterar sig på ett sätt som inte avskräcker informanten. Det gäller sedan för forskaren att förhålla sig neutral till de uttalanden som informanten gör. Genom att genomgående utgå från neutralitet och passivitet i metoden kan forskarens identitet delvis gömmas. Forskarens uppgift är att samla in data och finnas där för att lyssna och lära, inte komma med egna uttalanden. Syftet med en intervju är att intervjuobjektet ska öppna sig, inte skapa en försvarsställning eller fientlighet (Denscombe, 2009:246). Forskarens möjlighet till inflytande skiljer sig beroende på om intervjun genomförs via telefon eller ansikte mot ansikte.

Vid frågor som får informanten att känna sig besvärad eller generad kan denna inta försvarsställning. Vid en sådan händelse kan det finnas en risk att informanten väljer att svara så som de tror och upplever att forskaren förväntar sig av dem. Det kan även uppstå en situation där intervjuobjektet svarar utifrån vad de tror underlättar för forskaren. I båda dessa fall blir datainsamlandet lidande (Denscombe, 2009:245). Vid studiens intervjutillfällen hade inte informanterna lika nära till att uttala sig angående detaljplanerna vilket påverkade forskarens inblandningsgrad.

I denna studie har forskarens och informantens tid varit en avgörande faktor till om intervju skett ansikte mot ansikte eller via telefon då intervjuerna varit geografiskt utspridda (Denscombe, 2009:268-269). Denscombe (2009:252) menar att det är lättare att få en intervju ansikte mot ansikte om forskaren tar kontakt med informanten tidigt. Genom att vara ute i god tid är det lättare att hitta en tidpunkt och varaktighet som passar både forskaren och informanten. Vid denna studie har fallen kontaktats i god tid innan intervjuerna genomfördes. Dock finns det andra aspekter som spelar in vad gäller om det finns möjlighet att träffas personligen. Forskare kan inte kontrollera vilka situationer som uppstår vid en intervju på fältet, vilket innebär att det finns en risk att det inte går som forskaren hade tänkt sig (Denscombe, 2009:252).

Vid intervjutillfället är det viktigt att forskaren är uppmärksam under hela intervjun då det kan vara lätt att tappa tråden i diskussionen. Detta gäller inte minst när forskaren försöker hålla uppsikt över andra saker utöver vad informanten har att säga, såsom att föra anteckningar, se till ickeverbal kommunikation eller att inspelning fungerar (Denscombe, 2009:253). Då det har funnits möjlighet till att spela in de båda intervjuer som har genomförts har forskaren haft stor möjlighet till att ha uppmärksamhet på informanten under intervjun. Reflektioner hos forskaren efter genomförda intervjuer är att det i de två intervjuerna kom in olika mycket material vilket påverkar analysen av materialet.

3.4.5 Kritik av intervju som metod

Nackdelar med intervjuer är att de är tidskrävande. Analysen av insamlad data kan vara tidskrävande och mödosam. Bearbetningen är mer krävande än andra metoder eftersom utskriften och kodningen av data från intervjuer är en stor arbetsuppgift för forskaren. Transkribering och kodningen blir ännu mer tidskrävande vid semistrukturerade och ostrukturerade intervjuer då det sällan förekommer standard svar. Svaren i sig behöver inte vara sanna. I en intervju samlas endast data in utifrån vad informanten säger, och inte vilka handlingar som faktiskt sker. Vad informanten säger att de gör, vad se säger att de föredrar eller tänker, kan inte automatiskt förmodas återspegla sanningen (Denscombe, 2009:268-269).

Forskaren påverkar tillsammans med kontexten hela intervjusituationen vilket gör att det är svårt att uppnå objektivitet. Insamlade data blir ett resultat av en unik kontext och de individer som är informanter, vilket påverkar tillförlitligheten. Vid en intervju kan ljudupptagningen vara ett element som hämmar informanten från att uppge vissa saker. Istället kan intervjun tolkas som en konstlad situation som kan upplevas som skrämmande för människor. För att skapa en god intervjumiljö kan forskaren försöka tala med informanten om privata saker, något som dock har sina risker. Informanten kan känna

sig kränkt eller upprörd vid samtal som rör privatlivet (Denscombe, 2009:268-269). Intervjuerna påverkades av att informanterna sinsemellan var väldigt olika öppenhet gällande information om detaljplanerna. Det kräver av forskaren att vara flexibel vid denna typ av intervju. Intervjupersonerna har olika förutsättningar, och det finns ingen möjlighet att uppnå två exakt likadana intervjuer med samma förutsättningar. Informanterna är även helt olika individer, och deras personlighet påverkar även hur forskaren agerar.

KAPITEL 4 FORSKNINGSÖVERSIKT

Syftet med forskningsöversikten är att föra in undersökningen i ett större forskningssammanhang och peka ut centrala utgångspunkter för studiens syfte och problemformulering. Centralt för den här studiens syfte och problemformulering är de intressekonflikter som uppstår vid planering av bostäder intill järnvägsspår, och de avvägningar som planhandläggare ställs inför. Därför kommer forskningsöversikten att behandla planeringsideal som ligger till grund för vissa intressekonflikter samt avvägningar.

4.1 Vikten av infrastruktur

Järnvägsspår och dess verksamhet är den del av landets infrastruktur och är viktig för person- och godstransporter. Infrastruktur har en av aspekterna inom fysisk planering som innehåller olika intressen samt avvägningar. I hög grad har infrastrukturplaneringen reglerats av Trafikverket vilket har medfört att kommuner och regioner har haft mindre inflytande. Vid utbyggnad av infrastruktur, såsom vägar och järnvägar i tätorter, påverkas värdet på så väl mark som fastigheter. Värdet ökar då tillgängligheten förbättras vilket skapar möjligheter till fastighetsinvesteringar. Därför har infrastrukturplanering stor ekonomisk betydelse för kommun och enskilda fastighetsägare. Infrastruktur bidrar till ekonomisk tillväxt genom att skapa förutsättningar för samhällsbyggande i form av bostäder, arbetsplatser och service. På regional nivå skapar infrastruktur ökad tillgänglighet för arbetsmarknaden vilket bidrar till större arbetsmarknadsregioner (Cars, Kalbro, Lind, 2013:16-18).

Människor reser mer frekvent idag än tidigare. Med bättre kommunikationsmöjligheter väljer fler människor att pendla allt längre mellan arbete och bostad (Cars, Kalbro, Lind, 2013:20). De större och växande städerna är i behov av att invånarna ska kunna förflytta sig snabbt och effektivt mellan olika punkter. Den regionala tillgängligheten behöver analyseras och diskuteras för att komma fram till vilka möjligheter infrastruktur och bebyggelsemiljöer har att samverka (Cars, Kalbro, Lind, 2013:17).

Järnväg medför negativa effekter på natur och påverkar omgivningen samtidigt som den bidrar till minskad miljöpåverkan som transportmedel. En ny järnväg skapar ekonomiska och sociala vinster, bidrar till regionförstoring samt bidrar till att uppnå miljömål. Genom att flytta över person- och godstrafik från väg till järnväg uppnås en betydande minskning av miljöpåverkan. Nya infrastrukturinvesteringar innebär alltid en miljöpåverkan. Infrastruktur är nödvändig för ett fungerande samhälle, därför behöver negativ miljöpåverkan vägas mot infrastrukturens fördelar och vinster (Cars, Kalbro, Lind, 2013:35). Vid planläggning av exempelvis en fastighet vid en trafikerad järnväg som utsätter fastigheten för störningar, behöver konsekvenserna ställas mot varandra för att utifrån ett större perspektiv avgöra den lämpligaste markanvändningen (Cars, Kalbro, Lind, 2013:25-26). I städernas tätbebyggda miljöer är det inte helt enkelt att uppnå de önskvärda nivåerna för buller. Samtidigt finns det ett ökat tryck på bostäder i centrala lägen i den täta staden. Här erbjuds god tillgänglighet till allt det staden har att erbjuda, även om det bullrar. Cars m.fl. ställer sig frågan om en stadsdels kvaliteter är så stora att de väger upp alla nackdelar såsom buller, luftkvalitet och brist på rekreationsytor? (Cars, Kalbro, Lind, 2013:75-76).

4.2 Hållbarhetsbegreppet

Idag finns hållbarhetsbegreppet närvarande i vardagen då mycket kan vara hållbart. Även i fysisk planering finns hållbar utveckling, vilket den bör strävas mot. Därför är begreppet relevant i denna uppsats då all planering berörs av begreppet. Fysisk planering används ofta som ett verktyg i strävan efter att uppnå hållbar utveckling. Utifrån det svenska plansystemet hamnar ansvaret på kommunnivå (Persson, 2013:301). Sverige har arbetat in hållbar utveckling i ett flertal lagar bland annat i MB och PBL (Meadowcroft, 2000:373). I början av 1990-talet började den svenska regeringen påtala betydelsen av planer för att nå en hållbar markanvändning samt utveckling av byggnader och infrastruktur, för att på så sätt nyttja den fysiska planeringen i genomförandet av hållbar utveckling. Den svenska översiktsplanen är ett viktigt instrument i strävan efter hållbar markanvändning och fysisk planering, vilket ställer högre krav på en övergripande planering i Sverige (Persson, 2013:304).

Begreppet hållbar utveckling fick år 1987 ett internationellt genomslag genom den rapport som FN tog fram gällande miljö och utveckling. Hållbar utveckling skulle bidra till att ekonomiska medel avsattes till att hjälpa fattiga områden och förebygga skada på den globala miljön. För utvecklingsländer skulle det skapa en ny period av utveckling, och de mer industrialiserade länderna skulle sträva efter att effektivisera energi och material, för att på så sätt minska den ekonomiska aktiviteten i verksamheter som bidrar till miljöförstöring (Meadowcroft, 2000:370). Grundtanken är att mänsklighetens grundläggande behov ska tillgodoses utan att inkräkta på naturens kretslopp. Hållbar utveckling ser utifrån ett vetenskapligt perspektiv på relationen mellan naturen och samhället. Begreppet uppkom utifrån en oro kring framtida välbefinnande och utveckling (Kemp, Martens, 2007:5). I rapporten beskrivs hållbar utveckling som en utveckling som möter dagens behov utan att äventyra framtida generationer och deras behov. Tanken är att samhället ska fortsätta att sträva efter ett bättre liv, och i denna strävan även prioritera bättre förutsättningar för fattiga utan att missgynna framtida generationer. Begreppet myntades i en tid när världen stod inför fattigdom, miljöproblem och en politisk spänning mellan öst och väst vilket speglas i tanken om att förena dem (Meadowcroft, 2000:371).

Sedan begreppet hållbar utveckling lanserades har begreppet formats till ett vardagligt uttryck som idag appliceras på mycket (Persson, 2013:301). Neuman (2005:14) belyser att många inte vet hur de ska leva mer hållbart, ändå är en allmän uppfattning att leva hållbart ska vara annorlunda och radikalt i jämförelse med hur man lever idag.

"There is no such thing as a sustainable city" (Neuman, 2005:23).

Neuman (2005:23) beskriver att städer inte kan uppnå hållbarhet, då städer alltid har varit beroende av landsbygden för mat och handel. Han ifrågasätter om staden någonsin har varit hållbar, och hävdar att begreppet den hållbara staden är en metafor för något som inte finns och som kanske aldrig kommer att existera. En hållbar stad kan inte uppnås med hjälp av endast fysisk urban form. Staden behöver istället ses som flera processer mellan staden och invånarna, samt även staden och dess omgivning (Neuman, 2005:23). Hållbarhet är ett brett och vagt begrepp som är mångtydigt. Hållbarhet associeras ofta med begrepp som exempelvis nytänkande, dock finns det ingen klar definition av vad hållbarhet faktiskt betyder (Neuman, 2005:17).

Meadowcroft (2000:373) menar att hållbar utveckling inte formulerades som en logisk konstruktion tanken var istället att begreppet skulle användas som ett gemensamt politiskt mål. Dessa politiska mål har senare tagit sig uttryck i exempelvis att främja människors välbefinnande, bevara naturresurser, integrera ekonomi och miljö i beslutsfattande samt att uppmuntra människor till att delta i utvecklingsprocesser (Meadowcroft, 2000:373). Hållbar utveckling kan i sammanhang berörande styrning fungera snarare som en gemensam vägvisare inom ett ämne än detaljfrågor. Därför kan luddiga begrepp så som hållbar utveckling vara ett verktyg för att föra en gemensam diskussion med politiker och beslutsfattare vid allmänna mål. Hållbarhet är ett luddigt koncept som därför kan tolkas på många olika sätt, vilket påverkar dess utfall. Begreppet fyller även en funktion inom styrning då den faktiska meningen blir en förhandlingsfråga, istället för en strikt, allmän definition. Begreppet kan därför anpassas till sitt sammanhang (Persson, 2013:302-303). Neuman (2005:22) hävdar att urban form handlar inte endast om att skapa processer utan den urbana formen påverkas även av processerna. Därför bör inte urbana former ses utifrån om de är hållbara eller inte, utan om de som lever i staden kan välja att leva mer hållbart och på så sätt skapa hållbara städer (Neuman, 2005:22).

Begreppet hållbar utveckling kan kritiseras utifrån olika perspektiv, förklaringen till dess popularitet är dess bredd. Begreppets styrka är dess fokus på globala problem och kopplingen mellan olika faktorer. Exempelvis samverkan mellan ekonomiska och ekologiska beslut, mellan generationer och strukturell samverkan (Meadowcroft, 2000:384). Vägen mot hållbarhet kan ses som en oklar konfliktdrabbad väg, samt även att hållbarhet kan vara det som överbryggat exempelvis miljöskydd, social rättvisa och ekonomisk tillväxt (Campbell, 1996 refererad i Persson, 2013:302). Den sociala dimensionen av hållbarhet innehåller många gemensamma samhällsmål, exempelvis rättvisa, säkerhet och tillgänglighet, samt även främja god hälsa och välfärd utan att utesluta någon (Persson, 2013:305).

4.3 Förtätning

Fysisk planering präglas av tidernas olika stadsbyggnadsideal. Det ideal som kan urskiljas idag är ett ökat fokus på förtätning av urbana miljöer. Det rådande förtätningssidealet lyfts ofta fram som ett ideal vars struktur är mer energieffektivt och skapar mindre föroreningar i form av avgaser, då det i den täta staden inte är lika långa avstånd till målpunkter, där människor istället för bil har bättre förutsättningar för att cykla, gå eller åka kollektivt (Neuman, 2005:12).

Historiskt har alltid staden varit beroende av landsbygden för mat. Under 1900-talet ökade användningen av kol och olja för transporter, uppvärmning samt i industrin vilket bidrog till städernas expansion och en ökning av antalet invånare i städerna. När staden utvecklade system för energi, vatten och avlopp skapades förutsättningar för en ökad tillväxt för staden (Gullberg, Höjer, Pettersson, 2007:16). Innan dess fanns problem med miljö- och hälsoaspekter på grund av de stora hygieniska bristerna. Som en reaktion på dessa missförhållanden i staden fanns en önskan att flytta till lantliga och mer hälsosamma omgivningar. Det var under denna tid endast de välbärgade som hade möjlighet till detta, de fattiga blev kvar i stadens slum (Gullberg, Höjer, Pettersson, 2007:17).

Tack vare en utvecklad infrastruktur bosatte sig fler i det som vi idag kallar villastaden, där det fanns mer gröna omgivningar, i och med detta började den täta staden att lösas upp. När staden sedan effektiviserades var det i staden som samspelet mellan människor ägde rum. Det var även i staden som handeln och andra ekonomiska transaktioner tog fart. Högre koncentration av människor skapar större kundunderlag vilket påverkar utbudet i stadens centrum ekonomiskt, kulturellt och socialt. I den täta staden blir människors påverkan på varandra mer påtaglig. Ett ökat bilåkande bidrar till försämrade kollektivtrafik samt luftföroreningar, buller, olyckor och bidrar även till en växande externhandel exempelvis. 1900-talets utveckling av privata motordrivna transportmedel ses idag som ett miljöproblem. Trafik påverkar inte enbart lokalt och regionalt genom olyckor, barriäreffekter, luftföroreningar, spridning av gifter och buller. Trafiken medför påfrestningar på globala resurser. Urbana livsstilar påverkar i form av ett stressat livstempo som konsumerar i större utsträckning än tidigare. Bostadsytorna blir allt större per person, och en ökad markanvändning bidrar till längre avstånd. Infrastrukturella tekniska system har möjliggjort en mer effektiv resursanvändning, dock har det inte minskat konsumtionen av resurser, som istället tenderar att öka. Stadens invånare har en tendens att åka längre och oftare på semesterresor vilket påverkar resursanvändningen. Författarna hävdar att det är två illusioner som ligger till grund för dagens miljötillstånd, att stadslivet kan levas helt oberoende av naturens resurser samt andra människor (Gullberg, Höjer, Pettersson, 2007:17-19).

Att inte förglömma i dessa sammanhang är att inom begrepp som hållbara städer räknas även hälsa och välmående in. Det är dock svårt att undersöka hur en tät stad påverkar hälsan eftersom det är många andra faktorer som påverkar, exempelvis kost, motion och genetik (Neuman, 2005:13). Argument för att en stad ska vara hållbar framhålls vara att funktioner och invånare blandas på en mindre yta för att skapa högre koncentration. För att staden istället ska vara funktionell krävs att funktionerna och invånarna i staden sprids ut. Dessa är argument som ställs mot varandra. Neuman (2005:16) framhåller att många önskar grönområden, trygghet, bra skolor och lugna gator vilket kan återfinnas i den täta staden och inte bara i förorten. Vad som är funktionellt kan därför inte ses som en typ av struktur i staden, det handlar även om personliga preferenser (Neuman, 2005:16). Neuman (2005:14-15) hävdar att anledningen till att förtätningssidealet lever först och främst är att en tät stad har så starka kopplingar till hållbarhet, vilket alltid är lika aktuellt. Den täta staden har en tendens att målas upp rent visuellt som en utopi vilket skapar drömbilder. Förtätning är, som tidigare har beskrivits, ett ideal vilket gör det svårt att förhålla sig till inom planeraryrket eftersom det är så starkt rotat (Neuman, 2005:14-15). Neuman (2005:20) hävdar att det som anses vara god design och utformning är specifikt till sin kontext. En god lösning på en plats behöver därför inte fungera lika bra eller få samma utfall på en annan plats. Därför borde den täta staden även ses utifrån att den inte passar på alla platser (Neuman, 2005:20).

Persson (2013:309) redovisar i sin undersökning att den täta staden är ett vanligt förekommande ideal i planerna som undersöktes. Det sker genom förtätning av markanvändning i centrala områden i den urbana miljön. Denna typ av planering går i linje med idén om utveckling i befintlig bebyggd miljö,

vilket stärker befintlig service, infrastruktur samt kollektivt resande. I undersökningen återfinns även strategier gällande planering utifrån transportinfrastruktur, vilket innebär en koncentration av aktiviteter i form av tjänster samt företag i dessa noder för att göra dem mer tillgängliga och förkorta pendling (Persson, 2013:309).

4.4 Transit Oriented Development

Ännu ett ideal som ofta kopplas till utveckling i nära anslutning till järnvägar är TOD. TOD handlar om stadsutveckling i nära anslutning till strategiska järnvägsstationer. Syftet är att invånarna i större utsträckning ska få möjlighet att resa kollektivt och på så sätt minska utsläppen av föroreningar jämfört med om de skulle valt bilen. Tanken bakom TOD är att det ska vara gångavstånd till service, en tät blandstad. TOD är en vanlig planeringsstrategi som i praktiken ofta resulterar i exploatering av bostäder i närheten av järnvägsstationer. TOD är inriktat på mobilitet genom att minska antalet fordonstransporter och dess miljöpåverkan på den globala och regional miljön. En del i minskningen av fordonstransporter är strävan efter ökad användning av gång och cykel som transportmedel. Därför anses stationsnära lägen vara en metod för att nå miljömål (Cervero, Sullivan, 2011:210, Chatman, 2013:17). Chatman (2013:22) menar utifrån sina studier att hushåll som har gångavstånd till pendelstationer använder bilen som transportmedel mer sällan. Dock hävdar Chatman (2013:28) att detta beror på bristen på parkeringsplatser i området, inte närheten till pendelstationen. Även god kollektivtrafik, mindre hyreslägenheter, arbetsplatser samt service inom gångavstånd spelar in.

Städer är beroende av mobilitet, dock är dagens resmönster inte hållbara, därför krävs det en förändring. Transportsystem är komplexa tillsammans med dess förhållande till markanvändning, samt aktörer och strukturer. Det är en utmaning att hitta en balans mellan mobilitetens negativa och positiva effekter för att behålla värden för samhället som exempelvis frihet och ekonomiskt välstånd (Bertolini, Grin, Switzer, 2013:142, 157). Planeringen har därför en viktig roll som medlare och förhandlare mellan olika offentliga och privata aktörer i planprocessen, exempelvis i frågor gällande mobilitet (Persson, 2013:302).

I två decennier har TOD utvecklats och varit aktuellt i europeiska städer. Drivande krafter i utvecklingen har upprustningen av järnvägsstrukturen varit tillsammans med den minskade efterfrågan på industrimark centralt i urbana miljöer. Tillsammans med privatiseringen av tågtrafiken, ett ökat intresse för inflyttning till städerna, ökat intresse för hållbar utveckling samt samhällsutvecklingen i stort (Bertolini, Curtis, Renne, 2012:31). Författarna Bertolini, Curtis och Renne (2012:32) hävdar att det finns sex faktorer som har drivande roller vid projekt gällande TOD. Dessa sex faktorer interagerar med och överlappar varandra (Bertolini, Curtis, Renne, 2012:36). Den första faktorn handlar om möjligheterna till utveckling genom innovativa transporter, som exempelvis en snabb järnväg som är sammankopplad regionalt. Den andra faktorn är trenden inom industritillverkning som förflyttats från de centrala lägena i staden för att lämna plats åt ny utveckling. Den tredje faktorn utgår från privatiseringen av tågaktörerna, vilka bidrar till att utveckla branschen. En ökad privatisering påverkar även stationsområdet då det skapar möjligheter för enskilda aktörer att köpa upp mark och exploatera. Detta leder in på den fjärde faktorn som handlar om just utvecklingen av stationsområdet. Här skapas en blandad stad av boende, kontor och service runt tågstationer. Den femte faktorn berör policys gällande planeringsstrukturer så som utglesning av bebyggelse vilket leder till bilberoende. Utveckling kring järnvägsnoder ses som ett sätt att öka kollektivt resande, och ett icke motoriserat urbaniseringsmönster. Den sjätte och sista faktorn har med den rumsliga dynamiken att göra och det samtida stadssamhället, vilket är ett komplext tema. Drivande krafter är rörelsen av människor, varor och information vilket påverkar globaliseringen av ekonomin och individualiseringen av samhället (Bertolini, Curtis, Renne, 2012:32-34).

4.5 Sammanfattning av forskningsöversikt

Utifrån forskningsöversikten kan sammanfattningsvis poängteras att intressekonflikter finns inom de redovisade idealen. Hållbar utvecklings diffusa definition med inriktning mot en utveckling som inte äventyrar framtida generationers behov. Eftersom det inte finns en klar bild gällande hållbar utveckling skapas konflikter mellan ekonomiska, sociala och ekologiska perspektiv. Dock bemöts begreppet hållbar utveckling av en del kritik på grund av dess luddiga betydelse. Kritik riktas även mot om hållbara staden går att uppnå med hjälp av fysisk planering. Hållbar utveckling bör istället ses mer som ett gemensamt politiskt mål och vägvisare.

Förtätning lyfts fram som en metod för att städer ska bli mer energi- och resurseffektiva, vilket anses vara i linje med hållbar utveckling. En tät stad lyfts fram som hållbar samtidigt som den ifrågasätts ur ett funktionellt perspektiv och dess förmåga att appliceras på alla platser. I samma anda strävar TOD som istället utgår från ett fokus på kollektivt resande och mindre användning av bilen i en tät blandstad. Kollektivt resande med järnvägstrafik för med sig en intressekonflikt mellan dess effektiva samt miljövänliga transporter och dess effekter på sin omgivning vilket leder till en avvägning mellan dessa. Forskningen kommer vara en av utgångspunkterna för att besvara forskningsfrågorna i uppsatsens slutsats.

KAPITEL 5 RESULTAT OCH ANALYS

Det material som presenteras i följande kapitel är resultatet av den tematiska analysmatris som redovisades under metodkapitlet. De fyra teman som har använts är grundade i de teoretiska utgångspunkterna. De fyra teman som använts är följande:

1. Intresseavvägningar
2. Allmänna intressen
3. Risker och åtgärder
4. Argument för utveckling

5.1 Intresseavvägningar

Analysen av temat intresseavvägningar har skett utifrån skildringar av avvägningar mellan olika intressen i detaljplanen. Analysen har tittat närmare på vilka prioriteringar som görs och vilka argument som används vid avvägningarna.

”Med tanke på områdets centrala läge är det viktigt att ta vara på möjligheten att bygga tätare” (Kungsbacka kommun, 2010:6).

Utifrån citatet kan läsas in hur det i detaljplanen finns en strävan mot att bygga tätt. Därför kan byggherren komma att exploatera marken i stor utsträckning. I detaljplanen är det 80 meter mellan järnvägsspåren och bostadsbebyggelse. På de 80 metrarna finns parkeringar och garage i ett plan, vilket inte kan anses som tät bebyggelse. Informant 2 berättade att många frågor och avvägningar avgjordes genom att använda Göteborgs räddningstjänst rekommendationer. Kommunen kände sig trygga med de 80 meters säkerhetsavstånd som hade rekommenderats och därför försökte kommunen inte komma närmare (Informant 2, 2016). Informanten hävdar senare att om planen skulle genomföras i dagens läge skulle kommunen utnyttjat vissa åtgärder för att bebyggelsen skulle placeras närmare järnvägsspåren, eftersom det är ett så pass centralt läge i staden samt utifrån områdets omkringliggande bebyggelsestruktur. Vid närmare eftertanke berättar informanten hur det idag inte känns som rätt beslut att placera bostadsbebyggelsen 80 meter från järnvägsspåren, dock var det inte alls en fråga då planen upprättades (Informant 2, 2016). Informant 2 resonerar med sig själv under intervjun om det hade funnits möjlighet att få in fler bostäder i planen genom att placera bebyggelsen närmare järnvägsspåren. Informantens slutsats är att det skulle innebära extrakostnader för byggherren vilket inte skulle resultera i någon vinst av projektet. Det fanns inga påtryckningar från byggherrens sida att varken få in ytterligare bostäder eller att placera bebyggelsen närmare järnvägsspåren (Informant 2, 2016). Utifrån informantens resonemang kan utläsas att byggherrens önskemål hade stor påverkan på planens utformning. Genom att placera bebyggelsen närmare spåren hade kostnaderna ökat då större åtgärder hade behövt vidtas och vinsten hade minskat i projektet för byggherren.

Vid en granskning av kartan över planområdet under intervjun uttrycker Informant 2 hur bostädernas placering i detaljplanen från ovan skiljer sig ifrån hur staden Kungsbacka historiskt är planlagd. Stadens bebyggelse förekommer nära järnvägsspåren och vid området för detaljplanen upplevs det som ett ”hål” i stadsbilden (Informant 2, 2016). Avvägningarna mellan en sammanhållen stadsbild, säkerhetsavstånd och byggherrens önskemål resulterade i en plan där Kungsbackas stadsbild längs med järnvägen skiljer sig från resterande bebyggelse. Byggherrens önskemål tillsammans med säkerhetsavstånd väger tyngre än helheten för den urbana miljön.

”I samrådet av Fördjupad översiktsplan för Kungsbacka stad svarade Trafikverket att de hade en önskan att på lång sikt kunna bygga ut till fyra spår från Kungsbacka station och norrut. Detta innebär att spårområdet måste breddas med 15 meter på ömse sidor då det är oklart vilken sida som är lämplig att bygga ut. Kommunen har i Fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad ställt sig positiv till ökad kapacitet på Västkustbanan. I samrådsredogörelsen har kommunen utvecklat sitt resonemang med att konstatera att det i dagsläget inte är realistiskt att kommunen avsätter mark för ytterligare spår genom staden då obebyggda eller oplanerade områden i princip saknas i Kungsbacka stad. Planering av eventuell breddning av järnvägen får lösas när förstudie föreligger. För att möta önskan om möjlighet till ytterligare spår har 15 meter från nuvarande spårkant lämnats utanför planen. Inom 15-meterszonen anger gällande plan järnvägsändamål” (Kungsbacka kommun, 2010:8).

Det fanns en önskan från dåvarande Banverket att utöka antalet spår i Kungsbacka. Vid detaljplanen för Sågen fanns det inga pågående utredningar, det vill säga inga planer på var spår skulle placeras eller hur många spår det rörde sig om. Eftersom det inte fanns något skriftligt önskemål hade kommunen svårigheter gällande hur de skulle förhålla sig till planerna. Kommunen valde att inte behandla frågan i detaljplanen. Informant 2 säger att med tanke på Kungsbackas stadsbild kommer det bli intressant att se hur Trafikverket kommer att placera in fler spår (Informant 2, 2016). I Kungsbackas fall fanns framtida planer på utveckling av järnvägstrafiken vilket de valde att bortse ifrån vid planläggningen av området Sågen på grund av bristande underlag från dåvarande Banverkets sida. Beslutet kan tyckas vara tvetydigt då kommunen samtidigt ställer sig positiva till en ökning av järnvägstrafik. I redogörelsen diskuteras inte de ökade effekter som kan komma att uppstå från en ökning av järnvägstrafik, diskussionen sker endast kring mängden mark för järnvägsändamål som kommer att öka.

I fallet med Växjö har kommunen ett annat förhållningssätt till Banverket och deras framtida planer för järnvägstrafik. Då detaljplanen är en del av hela ombyggnationen av Växjös stationsområde krävdes utredningar från Banverket. Utredningarna handlade om vilka områden av bangården som skulle tas i anspråk vid framtida trafik. En extern konsult tillsattes för att undersöka förutsättningarna på just Växjös bangård utifrån den verksamhet som fanns då och vilket utrymme som skulle behövas för stadsutveckling på området (Informant 1, 2016). Eftersom planområdet i Växjö är placerat på den gamla bangården krävdes att kommunen och Banverket tillsammans kom överens om den framtida utvecklingen. Utan utredningen hade inte stationsområdet kunnat bebyggas. Till följd av utredningen har projektet tagit lång tid, vilket kan vara en av anledningarna till att Kungsbacka valde att inte vänta in en utredning från Banverket. Utdragna processer kostar pengar och exploitörer strävar hela tiden efter att skapa så stor vinst som möjligt.

*”Den dagen när det inte finns plats på dessa fyra genomgående spår då är det inte problem i Växjö då är det problem på hela stambanan”
(Informant 1, 2016).*

”Riskerna påverkas av hur man sedan bygger vilket beaktas i bygglovet tillsammans med räddningstjänsten” (Informant 1, 2016).

Informanten framhåller även att det är först vid bygglovsskedet när placering av exempelvis entréer sker som riskerna kan analyseras (Informant 1, 2016). I fallet med Växjö lyfts att riskerna även bedöms i bygglovsskedet, vilket innebär att det krävs kommunikation mellan bygglovshandläggare och planhandläggare. Här görs då en avvägning mellan vilka risker som ska beaktas i detaljplanen och vilka som ska beaktas i nästa steg, bygglovet.

I fallet med Växjö tar detaljplanen även upp de riksintressen som finns inom området (Växjö kommun, 2012:3). Därför hanteras inte bara avvägningar mellan bostäder och järnvägens effekter i planen utan samt, även övrig kontext.

I Växjös detaljplan belyses vikten av miljöbedömningen. Syftet är att identifiera, beskriva och bedöma positiva samt negativa konsekvenser av planförslagen och de alternativ som ingår i miljöbedömningen.

”Syftet är också att där det är möjligt föreslå åtgärder för att reducera eller avhjälpa negativa effekter av planförslagen samt belysa vilka frågeställningar som behöver utredas ytterligare”
(Växjö kommun, 2012:13).

I detaljplanen i Växjö finns en punktlista gällande åtgärder av bebyggelse.

”Säkerhetsaspekterna med hänsyn till närheten till järnväg och transporter med farligt gods ska särskilt beaktas. Följande riskreducerande åtgärder ska beaktas:

- avstängningsbara ventiler för hinder mot utsläpp av giftiga gaser; placering av öppningar för tilluft bör ske mot oexponerad sida, bort från järnvägen, så att spridning av gaser eller rök från järnvägen hindras/avsevärt försvåras*
- tilluften ska placeras högt upp i bebyggelsen.*
- ventilation ska vara möjlig att stänga av både lokalt och av SOS alarm*
- möjlighet till utrymning mot innergård med genomgående trapphus*
- obrännbart material i fasader som skydd mot värmestrålning*
- placering av entréer mot järnvägen för trygg och säker utrymning”*

(Växjö kommun, 2012:13-14).

I punktlistan ovan har detaljplanen listat de fysiska åtgärder som vidtas utifrån säkerhet av farligt gods. Ordvalet i formuleringen är ordet beaktas, vilket betyder att det inte måste genomföras utan att de bör tas hänsyn till. Punktlistan kan tolkas som en lista på åtgärder som behöver ske senare i byggprocessen. Detaljplanens hänvisningar till bebyggelsen kan endast genomföras om det i byggprocessen vidtas åtgärder, samtidigt som det med hjälp av endast detaljplan är svårt att skydda bebyggelse från risker vid farligt gods utan att behöva gå in på frågor som exempelvis ventilation.

Anledningen till att det blev just gångfartsgata närmast spåret var att kommunen inte ville styra eller begränsa användningen. Det speglar hur staden ser ut med många olika användningar. Även om man från kommunens sida gärna hade sett mer centrumanvändning valde de att lägga till bostad samt parkering både ovan och under mark. Parkering är egentligen en ganska generell användning där syftet var att fånga in så mycket som möjligt vilket resulterade i två våningar baserat på behovet och förutsättningarna på platsen (Informant 1, 2016).

”Växjö och Alvesta kommun har träffat en överenskommelse om att bygga en gemensam kombiterminal i Alvesta” (Växjö kommun, 2012:3).

En av de avvägningar som Växjö stod inför vid ny exploatering av stationsområdet var dess godshantering. Genom att flytta godshantering helt från Växjö behövdes inte lika många spår vilket gav mer markyta att exploatera. Här krävdes även en diskussion med grannkommunen Alvesta. Om inte en gemensam kombiterminal genomförts hade planområdet äventyrats.

5.2 Allmänna intressen

Temat allmänna intressen är svårdefinierat vilket därför inte har tydliga gränser för vad det innefattar. Utifrån teoretiska utgångspunkter har ett långsiktigt perspektiv för framtida generationer vaskats fram som utgångspunkt för allmänna intressen. För att underlätta redovisningen av resultatet av analysen har underkategorier tagits fram.

Hållbart resande

”Inom det upphävda området avser kommunen anlägga parkeringar för tågpendlare, gångväg och plantering” (Kungsbacka kommun, 2010:3).

Här antyder detaljplanen att åtgärder görs som gynnar allmänheten i form av allmänna ytor. Genom att anlägga pendelparkeringar och gångvägar gynnas de som väljer att resa med tåg. Underförstått väljer Kungsbacka att planera för ett ökat resande med tågtrafik.

I Kungsbackas detaljplan belyser de även utifrån planens centrala läge i staden att det är lämpligt att planera för seniorbostäder (Kungsbacka kommun, 2010:6). Genom att placera seniorbostäder centralt kommer de boende ha närhet till service och kommunikationer inom gångavstånd. Då den äldre befolkningen placeras centralt kan minska deras bilberoende.

Gemensamt för de båda planerna är deras planering av pendelparkeringar i detaljplanerna. Pendelparkeringar kan anses vara ett allmänt intresse då det gynnar många kommuninvånare och skapar förutsättningar för att välja tåget som transportmedel.

”Ett 30-tal platser för tågpendlare kommer att byggas ut väster om Järnvägsgränd i kommunal regi” (Kungsbacka kommun, 2010:7).

”Utöver p-behovet för bostäder och verksamheter avses mellan 150-200 p-platser skapas för allmän parkering” (Växjö kommun, 2012:11).

Växjö väljer även att satsa på cykelparkeringar för att underlätta övergångarna mellan transportmedel och på så sätt även gynna kollektiva transportmedel (Växjö kommun, 2012:1, 11).

”Ambitionen är att kunna erbjuda parkeringsplatser för cyklar i garage, skyddade och välplacerade vid ingångar till gång- och cykelbroar samt bostadsentréer särskilt med tanke på långpendlare med buss/tåg” (Växjö kommun, 2012:11-12).

”Områdets centrala läge motiverar lägre parkeringsnorm för bostadsbebyggelse... Bilpool kan vara ett bra och miljövänligt alternativ för boende och verksamma inom området men den styrs inte genom detaljplan” (Växjö kommun, 2012:11).

Växjö väljer att använda sig av lägre parkeringsnormer för de boende på grund av det centrala läget vilket kan grundas i ett önskat mindre bilinnehav. Det är intressant att detaljplanen väljer att ta upp bilpool som ett alternativ för de boende, även om det inte kan påverkas i detaljplanen. Utifrån detta kan en strävan efter ökat resande med miljövänliga transporter och minskat bilinnehav utläsas. Genom att ha lägre parkeringsnormer har inte de boende lika stor möjlighet till egen bil, och på så sätt öppnar för ett ökat kollektivt resande.

Syftet med bebyggelsen är att också ge möjlighet för fler människor att kunna bo och arbeta i stadens centrum. Fler boende och verksamma i centrum gör stadskärnan mer levande. Tryggheten ökar också när det är fler som bor och rör sig i stadsmiljön under olika timmar på dygnet. Stadens utbud av service, kultur, nöje mm får också bättre kundunderlag (Växjö kommun, 2012:1).

Området ska planeras för stadsmässig centrumbebyggelse med förutsättningar för bostäder med butiker, restauranger, affärer, kultur och nöje i gatuplan och där rutnätsstadens stadsmässighet, täthet och innehållsmässiga flexibilitet utgör en viktig beståndsdel (Växjö kommun, 2012:4).

”Marken har ett strategiskt läge i staden och är viktig för Växjös framtida utveckling” (Växjö kommun, 2012:1).

”Det finns goda förutsättningar att skapa en bra mix av boende och arbetsplatser inom området med goda kommunikationer och parkeringsmöjligheter, både till pendlare med kollektiva transporter (tåg/buss) eller besökande till området/Växjö centrum” (Växjö kommun, 2012:4).

Ett strategiskt läge i staden och dess framtida utveckling kan kopplas till förtätning samt även de fördelar som lyfts fram med TOD. Det som lyfts i det andra citatet med en blandad användning och goda kommunikationer bekräftar att planeringen syftar till TOD.

5.3 Risker och åtgärder

Inom detta tema har aspekter gällande risker och åtgärder valts ut. Här redovisas hur detaljplanerna förhåller sig till de risker som planen innebär tillsammans med vilka åtgärder som anses vara lämpliga för att minska dessa risker.

Risker

”I kommunens översiktsplan, ÖP06, anges en princip där 80 meters avstånd mellan bostäder och järnväg i de flesta fall är acceptabelt. Parkeringar kan i regel anläggas 30 meter från spårkant. Miljökonsekvensbeskrivningen bekräftar att 80 meter fungerar är ett tillräckligt avstånd till bostäder i detta planområde” (Kungsbacka kommun, 2010:8).

Informant 2 hävdar att de inte genomförde särskilt mycket åtgärder för att hantera motsättningarna.

”Vi gjorde bara som Räddningstjänsten Storgöteborg sa” (Informant 2, 2016).

Genom att använda sig av det rekommenderade säkerhetsavståndet på 80 meter behövde kommunen inte genomföra en riskutredning vilken skulle varit omfattande (Informant 2, 2016). Detaljplanen hänvisar till att 80 meter skyddsavstånd för bostäder och 30 meter för parkeringar är acceptabla, dock inte i alla fall. Trafikverket beskriver att en bedömning kring acceptabelt skyddsavstånd bör avgöras från fall till fall. Trots att detaljplanen anger att avstånden inte är exakta väljer kommunen att inte frångå dem, utan väljer att använda dem rakt av, och undviker på så sätt att göra en riskutredning.

”Bostäderna kommer att ges byggrätt 80 meter från järnvägen på grund av risker med farligt gods” (Kungsbacka kommun, 2010:6).

I fallet med Växjö fanns vid planläggningen inga riktlinjer kring säkerhetsavstånd, och det har inte heller funnits en entydig bild rörande de olika delarna i detaljplanen. Därav har det under processen varit skiftande avstånd, till slut koms det fram att bostadsbebyggelse får förekomma 25 meter från spårmit. Säkerhetsavståndet på 25 meter bedömdes utifrån riskerna vid stationsläget. Eftersom nya perronger byggdes i samband med ombyggnationen av hela stationsområdet minskar risken för urspärning avsevärt (Informant 1, 2016). Växjö har haft en dialog med Trafikverket under planprocessen. De lokala förutsättningarna, såsom ombyggnation av perronger, har spelat roll för vad som anses vara ett lämpligt säkerhetsavstånd. Växjös informant belyser även att ett parkeringshus längre västerut placeras tio meter från spårmit. När bebyggelse kommer så nära är det en fråga om tågresenärernas säkerhet, vilket ställer särskilda krav på byggnadskonstruktionen för att den inte ska skada tågresenärer (Informant 1, 2016). Bakom beslutet kring tio meter från spårmit finns ett flertal aspekter som uppsatsen ej tagit del av.

Utifrån diskussionen ovan kan dock antas att genom att se till den lokala kontexten kan säkerhetsavstånd påverkas. I en jämförelse mellan fallen kan utläsas att Växjö strävade efter att komma så nära järnvägsspåren som möjligt och förde därför en kontinuerlig diskussion med Trafikverket under planprocessen, medan Kungsbacka valde att använda sig av de befintliga övergripande riktlinjer som fanns.

Växjös vision för detaljplanen var från början att det skulle anläggas en dagvattenkanal som ett inslag i den offentliga miljön inrymmande träd och vatten. Riskanalysen visade att öppet vatten inte får förekomma då risker bedöms utifrån vad som kan hända vid en olycka med farligt gods om det sprids exempelvis olja. Då bidrar vattnet till en snabbare spridning av föroreningar och eventuell brandspridning. Därför kunde kommunen inte gå vidare med visionen för dagvattenhanteringen (Informant 1, 2016). Yttrandet visar på hur komplex planering längs med järnvägsspår är och de avväganden som behöver göras mellan risker och miljös estetiska utformning. Det kan även utläsas ett kunskapsgap hos de lokala planerarna inom planering gällande järnväg. Samtidigt är det svårt som planerare att ha kunskap inom alla planeringsfrågor, därför krävs en tidig dialog med Trafikverket.

Åtgärder

”Planförslagets genomförande innebär att bl.a. fler bostäder byggs i bullerpåverkad miljö nära väg och järnväg. Detaljplanen reglerar dock bl.a. genom planbestämmelser hur bostäder ska planeras och byggas så att bra boendemiljö kan uppnås” (Växjö kommun, 2012:12).

Som beskrivs i citatet påverkas boendemiljöerna av järnvägens effekter, vilket de båda fallen belyser. Detaljplanerna redogör för dessa effekter samt vilka åtgärder som bör vidtas för att ”bra boendemiljö kan uppnås”. Vid redogörelsen gällande hur de båda planerna hanterar effekterna bör läsaren ha i åtanke att det skiljer avståndsmässigt 55 meter mellan planernas närhet till järnvägsspåren.

Närheten till järnvägen medför risk för vibrationer. Genom att anpassa konstruktionen av ny bebyggelse överförs inte vibrationsnivåerna till bebyggelse. Grundläggning ska därför ske så att vibrationsnivån inomhus i sovrum inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS (Kungsbacka kommun, 2010:8, Växjö kommun, 2012:13-14).

”Området bedöms som byggbart. Med tanke på vibrationer till följd av närhet till spår och tidigare geoteknisk undersökning för Sågen 14 behöver geotekniska utredningar tas fram innan byggsamråd” (Kungsbacka kommun, 2010:8).

Länsstyrelsen i Halland framförde i programsamrådet att behovsbedömningen visade att planprogrammet bedöms medföra betydande miljöpåverkan (Kungsbacka kommun, 2010:4). Länsstyrelsen i Halland var inte nöjda med detaljplanen ur bland annat säkerhetssynpunkt vilket Kungsbacka kommun ansåg vara otydligt. Länsstyrelsen Halland hotade med att ta in detaljplanen för statlig prövning, dock valde de till slut att ej fullfölja prövningen. Därför valde kommunen i ett sent skede att genomföra en vibrationsutredning. Kommunen genomförde en vibrationsutredning och räknade då med att det inte skulle förekomma vibrationer i hög grad. Utlåtandet från utredningen löd ”Ni är värst i Västsverige”. Tack vare att planområdet låg så nära ett berg godkändes planen till slut. Efter ett antal möten mellan Länsstyrelsen Halland samt deras säkerhetsexperten och kommunen valde länsstyrelsen att släppa igenom planen (Informant 2, 2016). Länsstyrelsens bedömning var trots att kommunen följde räddningstjänstens rekommendationer med 80 meter som säkerhetsavstånd att planen inte borde godkännas. I frågan har kommunen och länsstyrelsen resonerat olika angående om planen bör genomföras eller inte, baserat på tekniska förutsättningar. Det här är ett exempel på när länsstyrelsen gör sin bedömning utifrån vetenskapliga fakta, och kommunen strävar efter en ny markanvändning.

För att klara riktlinjer för buller krävs anpassning av huskroppens utformning. På så vis skapas en ljuddämpad sida, vilket anses relevant vid förtätningsprojekt (Kungsbacka kommun, 2010:6, 9). Även Växjö hänvisar till att kvartersgårdarna för bostadsbebyggelse skall vara bullerskyddande, och hänvisar till att det inte får förekomma enkelsidiga lägenheter mot den bullerstörda sidan (Växjö kommun, 2012:9, 14). Bullerhantering kan även ske direkt vid källan i form av bullerplank, vilket de båda fallen använder sig av. I Kungsbacka används ett 190 meter långt och 2,5 meter högt bullerplank längs med järnvägen. Bullerplankets uppförande är nödvändigt för att bostäderna ska kunna tas i anspråk (Informant 2, 2016).

I Växjö arbetar de med att minst hälften av bostadsrummen i lägenheterna ska vändas mot den ljuddämpade sidan för att minska påverkan från buller. Varje bostad ska även ha tillgång till en uteplats som uppnår en god ljudnivå. I Kungsbacka används ljudisolerande fönster mot den bullerstörda sidan (Kungsbacka kommun, 2010:9, Växjö kommun, 2012:14). Växjö hänvisar i detaljplanen till att det kommer att krävas ytterligare utredningar angående buller vid bygglovsskedet. De lyfter även vikten av säkerhetsaspekterna kring järnvägen och väljer därför att ställa krav på hinder längs med järnvägsspåren (Växjö kommun, 2012:14).

De åtgärder som beskrivs ovan är aspekter som planhandläggare behöver ta hänsyn till vid planläggning. Även hur åtgärderna påverkar sin omgivning, inte enbart utifrån skyddande aspekter utan även sett utifrån stadsbilden, såsom exempelvis bullerplank. I Kungsbackas fall rör det sig om ett bullerplank på 190 meter långt och 2,5 meter högt. Den typen av åtgärd skulle kunna ses som en betydande påverkan i stadsbilden på grund av sin omfattning. Bullerplanket består idag av plexiglas vilket kan påverka dess inverkan på stadsbilden (se figur 5).



Figur 5: Bullerplank Kungsbacka.

5.4 Argument för utveckling

Inom temat argument för utveckling har delar från detaljplaner och intervjuer valts ut som kan härledas till de argument som läggs fram för utveckling av planområdet.

Utifrån de studerade fallen kan likheter dras till det rådande förtätningssidealet och TOD. Kungsbacka kommun har i översiktsplan och fördjupad översiktsplan pekat ut planområdet som lämpligt för stadsutveckling av bostäder (Kungsbacka kommun, 2010:4). Då översiktsplanen ska ge vägledning gällande kommunens utveckling är det inte ovanligt att hänvisningar till den sker. Dock kan det tolkas från översiktsplanen att kommunen strävar efter förtätning genom att peka ut utvecklingsområden i centrala lägen och i nära anslutning till järnvägsstationen.

”Enligt fördjupad översiktsplan för Kungsbacka stad ska området planeras för bostäder” (Kungsbacka kommun, 2010:4).

”Syftet med detaljplanen är att utveckla stadens mest centrala mark bl.a. genom att uppföra en tät och blandad stadsbebyggelse, till form och innehåll” (Växjö kommun, 2012:1).

Ur citaten kan utläsas att båda kommunerna ställer sig positiva till bostäder inom de centrala planområdena. I Växjös detaljplan betonas genomgående hur kommunen strävar efter tät kvartersstad med blandad användning (Växjö kommun, 2012:5). Hela stationsområdet i Växjö ska omvandlas från att ha varit bangård till ny kvartersstad. Det kan i ett så centralt läge upplevas som självklart att det är ny kvartersbebyggelse uppförs, sett utifrån stadsbilden. Växjö har ett bredare syfte än Kungsbacka i detaljplanen, samt fler användningar. I Kungsbacka utgjordes tidigare markanvändning till stor del av hårdgjorda ytor vilket gör att en minskning av dessa ytor anses som en förbättring ur dagvattensynpunkt än tidigare användning (Informant 2, 2016, Kungsbacka kommun, 2010:6). Detta argument speglar hur gammal industrimark med hårdgjorda ytor för transporter omvandlas för att skapa ny tät blandstad.

KAPITEL 6 DISKUSSION OCH SLUTSATSER

I detta avsnitt avslutas uppsatsen med en slutsats utifrån forskningsfrågorna och avslutas med en friare diskussion samt vidare forskning i studieämnet.

6. 1 Slutsats

Här kommer de slutsatser som framkommit av analysen att användas för att besvara uppsatsens forskningsfrågor.

Vilka intressekonflikter uppstår vid planläggning av bostäder intill järnvägsspår?

Utifrån uppsatsens studie har intressekonflikter vid planläggning av bostäder intill järnvägsspår identifierats.

Det rådande förtätningssidealet kan ses som en påtryckande faktor till att bostäder planläggs intill järnvägsspår. Förtätningssidealet framställs som resurssnål markanvändning då befintlig infrastruktur och service utnyttjas. Genom att planera in flera intressen på en mindre yta skapas förutsättningar för att dess konflikter blir mer påtagliga. Utifrån forskningsfrågans fokus på bostäder och järnväg vilka båda för med sig riktlinjer och regelverk skapas konflikter mellan dem. Med järnvägen tillkommer effekter som behöver beaktas. Järnvägen är även en viktig funktion i staden och är en del i arbetet med att minska miljöpåverkan. Från högre instanser kommer direktiv till kommunen angående miljösatser och ökat fokus på kollektiva resor. Järnvägstrafik bidrar till större arbetsmarknadsregioner vilket har ekonomiska effekter på kommunen som helhet. Järnvägen för med sig miljövänligt resande samt minskad bilanvändning, samtidigt som det påverkar sin närmiljö. Järnvägens effekter så som buller, vibrationer, elektromagnetiska fält och säkerhetsrisker påverkar dess omgivning. Vid ökad trafikering av järnväg ökar även dessa effekter samt blir mer frekventa. Utifrån hållbarhetsbegreppet finns en strävan att inte bara uppnå en mer miljövänlig urban miljö för framtida generationer utan även för människors hälsa. När människor utsätts för buller, vibrationer och elektromagnetiska fält äventyras deras hälsa. En hållbar urban miljö är svåruppnåelig med tanke på de intressekonflikter det innebär.

Sammanfattningsvis kan sägas att stadens utveckling och förtätning bidrar till intressekonflikter sett utifrån urbana miljöer där det sker större koncentration av intressen. Det sker intressekonflikter mellan järnvägens effekter, förtätningssidealet, ökat resande och motsägelsefulla hållbarhetsmål.

Vad blir resultatet av avvägningarna? Vilken markanvändning tilldelas i detaljplanen marken som utsätts för järnvägens effekter?

Avvägningar som de båda planerna stod inför var angående om de skulle använda de rekommenderade säkerhetsavstånd eller arbeta med olika åtgärder för att möjliggöra en närmare placering av bebyggelse. Kungsbacka gjorde avvägningen att gå på det rekommenderade säkerhetsavståndet och på så sätt undvika genomförandet av en riskutredning. I Växjö's fall fanns det inte från början inte några tydliga riktlinjer att gå efter. Under planprocessen formades ett säkerhetsavstånd på 25 meter baserat utifrån urspårningsrisker där det sker en avvägning. I fallet med Kungsbackas detaljplan beskrivs hur detaljplanen skiljer sig från stadsbilden kring järnvägsspåren vilket grundar sig i säkerhetsavståndet, då övrig bebyggelse inte är nyproducerad. Kungsbacka kommun lät säkerhetsavståndet helt styra detaljplanens utformning vilket påverkade den sammanhållna stadsbilden. Detta tyder på att järnvägens intressen gick före intresset för fler bostäder och stadsbilden, vilket resulterade i parkering närmast järnvägsspåren. Förtätning är genomgående aktuellt i de båda planerna.

En avvägning som båda fallen stod inför vid planläggning av området var Trafikverkets framtida användning av järnvägen. Kommunen tillsammans med Trafikverket står inför valet mellan att gynna framtida ökad kapacitet av järnvägstrafik och förtätning. De båda orternas kontext och placering i landet

kan påverka vilket förhållningssätt kommunen och Trafikverket har till frågan. Avvägningen resulterade i två olika utfall vilka genomfördes utifrån dess förutsättningar.

Sammanfattningsvis kan utläsas att resultatet av avvägningarna i de båda planerna är hur de förhåller sig till säkerhetsavståndet. I Kungsbackas fall en plan som håller sig till rekommenderat säkerhetsavstånd och som placerat parkeringar närmast järnvägsspåren. Växjö plan har gjort avvägningarna att med hjälp av fysiska åtgärder komma ner på ett säkerhetsavstånd på 25 meter, och placerar gångfartsgata närmast järnvägsspåren.

Vilka exempel används för att minska motsättningar vid bostadsändamål intill järnvägsspår i de fall som undersöks?

Järnvägens effekter buller, vibrationer och säkerhetsrisker behöver hanteras för att järnvägens omgivning ska kunna uppnå riktvärden gällande människors hälsa. Utifrån resultat som redovisats kan konstateras att säkerhetsavstånd mellan järnvägens spårmittpunkt och bebyggelse är centralt i de båda fallen, och förhållningssättet till avstånden skiljer sig åt. Säkerhetsavståndet baseras på riskbedömningar utifrån räddningstjänsten och Trafikverket.

Detaljplanerna arbetar med utformningen av bebyggelsen för att skapa en tyst sida. Den tysta sidan ska nyttjas vid utformningen av lägenheternas planlösning. Hälften av lägenhetens bostadsrum ska då placeras mot den ljuddämpande sidan. Även ljudisolerade fönster används. För att motverka buller används även olika former av bullerplank i fallen. Bullerplank är en åtgärd som placeras vid bullerkällan och har inverkan på mängden buller som bebyggelsen utsätts för.

I de båda fallen finns i planbeskrivningen hänvisningar till rekommenderade vibrationsnivåer inomhus. Vid ny bebyggelse ska därför konstruktionen anpassas för att byggnaden ska klara rekommenderade värden.

Bebyggelsens ventilation har betydelse vid olyckor med farligt gods. Därför beaktas placering vid byggnation tillsammans med obrännbara material i fasader, placering av entréer och möjligheten till utrymning mot innergård. Åtgärder som tas upp behöver hanteras i bygglovsskedet där säkerhetsriskerna återigen vägs in. I Växjö hade byggnationen av nya perronger stor inverkan på urspårningsrisken, vilket i sin tur påverkade säkerhetsavståndet mellan bebyggelse och järnvägsspår.

Sammanfattningsvis kan slutsatsen dras att mycket av järnvägens effekter väljs att byggas bort. I bebyggelsens utformning, konstruktion och dess element kan tekniska lösningar minska intressekonflikten mellan järnvägens effekter och förtätningssidalet tillsammans med ökad efterfrågan på bostäder.

Avslutningsvis kan slutsatsen dras att kommuner gör avvägningar utifrån sina förutsättningar och målbilder. Avvägningarna präglas av järnvägens regelverk tillsammans med förtätningssidalet och deras intressekonflikter. En del av järnvägens effekter kan byggas bort i form av tekniska lösningar.

6. 2 Diskussion

I diskussionen kommer studiens resultat och slutsatser att diskuteras vidare utifrån redovisad litteratur samt egna reflektioner som grundar sig i studieämnet. Diskussionen är en fördjupning av de slutsatser som dras ovan. Uppsatsen har försökt belysa de intressekonflikter som uppstår vid planläggning av bostäder intill järnvägsspår. Vilka faktorer som kan urskiljas bakom dem och varifrån de uppstår. Diskussionen sker utifrån fyra rubriker: Förtätning, miljö- och planparadigm, hållbarhet och allmänna intressen, och vetenskaplig expertkunskap. Diskussionen avslutas med vidare forskning inom studieämnet.

6.2.1 Förtätning

Förtätningssidealet finns med genomgående i diskussionen gällande bostäder intill järnväg, vilket kan bero på den rådande bostadsbristen och ökade efterfrågan på att bo centralt i urbana miljöer tillsammans med en ökad medvetenhet gällande miljöpåverkan (Boverket B, 2016, Cars, Kalbro, Lind, 2013:35). Hållbar utveckling finns med i planeringen och används som verktyg för att uppnå hållbar utveckling där ansvaret hamnar på de kommunala planhandläggarna (Persson, 2013:301).

Förtätning uppmanas även från kommunernas sida vilket fallstudien visat prov på, då översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner pekat ut områden nära järnvägen som förtätningsområden (Kungsbacka kommun, 2010, Växjö kommun, 2012, Persson, 2013:309). En aspekt som ej är att förglömma i dessa sammanhang är de ekonomiska drivkrafterna. Infrastruktur är av stor betydelse för kommunen samt fastighetsägare. Utbyggd infrastruktur skapar en attraktionskraft för bostäder, arbetsplatser och service (Cars, Kalbro, Lind, 2013:16-17). Genom att planera utifrån principerna som TOD trycker på, och belyser hur viktiga kommunikationer är i den täta staden ur flera perspektiv. Det finns många fördelar med förtätning, dock bör belysas att tät blandstad inte nödvändigtvis är en lösning för att skapa hållbara städer. Då en hållbar och tät stad eftersträvas bör Neumans resonemang belysas. Städer har inte varit hållbara och kommer troligtvis inte kunna bli det, samt att en tät stad inte är en funktionell stad (Neuman, 2005). Vad som anses vara en god eller lämplig lösning på en plats behöver inte vara det på en annan. Det finns ingen universallösning för att skapa hållbara städer då de har helt olika förutsättningar (Neuman, 2005:20). Den täta blandstaden koncentrerar många intressen på en mindre yta vilket resulterar i intressekonflikter (Gullberg, Höjer, Pettersson, 2007:17-19). I en tät och blandad stad skapas intressekonflikter, vilket exemplifieras vid planering av bostäder intill järnväg. I fallet med Kungsbacka uppmärksammas intressekonflikten mellan förtätning och hur de olika användningarnas effekter i staden påverkar varandra. Resultatet i Kungsbackas fall är vad informanten kallar ett hål i stadsbilden.

I de båda fall som undersökts lyfte informanterna att de strävade efter att bygga blandad stad. Det belyser just den problematik som denna uppsats försöker att lyfta. Genom att förtäta och blanda funktioner uppstår konflikter mellan olika intressen, och planeringen är verktyget för att medla mellan dem. Det är även intressen som är svåra att göra avvägningar mellan då intressena är svåra att ställa mot varandra. En siffra som står för hur stor risken är att det sker en urspärning, ställs mot ökad tillgänglighet till stationsområdet vilket i sin tur skapar möjligheter för fler att resa kollektivt. För staden blir det en avvägning mellan olika intressen i de centrala delarna av den urbana miljön.

6.2.2 Miljö- och planparadigm

Fysisk planering utgår från planparadigmet att förändring av miljöer ska ske baserat på avvägningar mellan olika intressen (Emmelin, Lerman, 2006:2). Eftersom de båda paradigmen utgår från olika aspekter där planarkitekten från början är skolad i den ena påverkar det planarkitekters inställning till MB och miljökonsekvensbeskrivningen (Emmelin, Lerman, 2006:16).

I fallen kan de båda paradigmen utläsas, där var och en av dem har lyst igenom mer i den ena än det andra. Genom att titta på fallet Kungsbacka kan miljöparadigmet ses som det starka paradigmet. Riktvärden gällande järnvägens effekter är utgångspunkterna för hur detaljplanen utformas. I Kungsbacka valde kommunen att använda det säkerhetsavstånd som rekommenderades från räddningstjänsten (Informant 2, 2016). Säkerhetsavståndet användes rakt av utan att ifrågasättas från

kommunens sida, även om säkerhetsavståndet var från Göteborgsräddningstjänst och inte Hallands. Säkerhetsavståndet ifrågasattes inte heller utifrån platsens förutsättningar. Miljöparadigmet beskrivs som en nej-sägarposition vilket kan utläsas i Kungsbacka (Emmelin, Lerman, 2006:2).

SKL (2013) hävdade inledningsvis att bostadsbrist och bullerregler häger ihop, samt att bullerreglerna hindrar städer från att utvecklas. Den genomförda fallstudien visar på att så icke behöver vara fallet. Med hjälp av dialog i ett tidigt stadiet med Trafikverket och fysiska åtgärder både vid källan och i byggnaden kan staden utvecklas så nära som 25 meter till järnväg i Växjö. Här var planparadigmets strävan efter ny markanvändning ett starkare ideal och riktlinjer skapades tillsammans med Trafikverket utifrån platsens förutsättningar.

Baserat på de två fallens förhållning till de båda paradigmen kan slutsatsen dras att paradigmen är mer eller mindre starka beroende på fall. Paradigmen kan tolkas som motsägelsefulla och ha olika målbilder. Därför krävs det inom planeringen en förståelse för hur lagarna skiljer sig samt vilka konflikter som finns. Genom att öka medvetenheten hos planhandläggare på kommunen och Länsstyrelsen angående problematiken kan ett ökat samarbete ske i ett tidigt stadium av planprocessen, och på så sätt minska miljöparadigmets nej-sägarposition och planparadigmets strävan efter ny markanvändning.

6.2.3 Hållbarhet och Allmänna intressen

Det finns likheter mellan hur allmänna intressen och hållbar utveckling beskrivs. Det allmänna intresset anses fokusera på långsiktighet och miljöaspekter för framtida generationer vilket även är begrepp som används för hållbar utveckling (Ödmann, 1992 refererad i Henecke 2006:66-67). Gemensamt för de båda är att de har ett brett och övergripande fokus som inte är definierat. Då begreppen är så vaga och diffusa får de inga konkreta uttryck och det blir därför svårt för planerare att förhålla sig till begreppen i avväganden. På grund av begreppet allmänna intressens breda och generella utformning skapas svårigheter i praktiken, vilket bidrar till att det blir en bedömningsfråga i det enskilda fallet (Henecke, 2006:64-65). Utifrån Heneckes (2006:67) resonemang angående svårigheten med att förena allmänna mål tillsammans med politiska värderingar finns det inga tydliga lagar eller regler angående hur avvägningar mellan allmänna intressen bör ske. Därav sker en avvägning från fall till fall, vilket placerar planhandläggaren i en position som konfliktlösare (Larsson, 1998 refererad i Henecke, 2006:67). I avvägningen för den mest lämpade markanvändningen vid bebyggelse intill järnväg ställs konsekvenserna mot varandra (Cars, Kalbro, Lind, 2013:25-26).

Det blir en avvägning mellan kollektivt eller hållbart resande som skapar bättre förutsättningar för framtida generationer, vilket ställs mot mindre goda och riskfyllda boendemiljöer som påverkar hälsan för en mindre andel invånare. Då hållbar utveckling innehåller båda dessa betyder det att inom begreppet finns det intressekonflikter. Om det då finns en strävan från kommunens ledning att utgå från hållbar utveckling visar bostäder intill järnvägen på intressekonflikten inom begreppet. Den fysiska planeringen blir det verktyg som ska applicera begrepp som hållbar utveckling och allmänna intressen på praktiska planförslag. Det blir en avvägning utan några riktlinjer för hur dessa avvägningar bör ske eller rekommenderas att ske. En bedömning från fall till fall har sina för- och nackdelar. Det kan ses som en anpassad lösning till platsens förutsättningar, dock kan det även leda till att riktlinjer för invånarens hälsa förbises i förmån för kommunikation. Diffusa och odefinierade begrepp såsom Allmänna intressen och hållbar utveckling behöver antingen definieras eller inte användas då de försvårar arbetet för planhandläggare. Avvägningar är redan en stor del av planarkitekters yrkesroll och bör därför inte försvåras ytterligare genom att diffusa begrepp används. Om begreppen ska fortsätta att användas i den grad som det görs idag i PBL och planeringsdokument bör riktlinjer skapas för hur de bör tolkas.

Inom hållbar utveckling finns tre dimensioner ekologiskt, ekonomiskt och socialt, vilka anses väga lika, dock kan ifrågasättas om det sker i praktiken. Järnvägens effekter påverkar människors hälsa negativt, och bidrar till ökade kostnader för samhället i stort då kostnader för vård samt frånvaro från arbete räknas med. Järnvägen är då hållbar sett utifrån ett ekologiskt perspektiv, som skapar effekter som leder till ekonomiska konsekvenser som inte är hållbara.

6.2.4 Vetenskaplig expertkunskap

När järnvägens effekter diskuteras är det utifrån regler, riktvärden och säkerhetsavstånd vilka går att mäta. Det är vetenskap som är grunden till dessa. Emmelin och Lerman (2006) beskriver hur möjligheterna att skapa goda hälsosamma miljöer i våra städer baseras på vetenskaplig expertkunskap och hur kommuner har olika förhållningsätt till dessa. Uppsatsens fallstudie visar prov på hur kommunerna väljer att hantera säkerhetsavstånd på olika sätt. Trafikverket (2010) hävdar att med hjälp av tekniska lösningar tillsammans med fysisk planering kan intressekonflikter dämpas. Dock utvecklas järnvägen och höghastighetståg är en av riktningar. Järnvägens utveckling kommer göra att järnvägstrafiken går allt snabbare vilket skapar ökade och mer frekventa effekter på sin omgivning. För att boendemiljöer ska klara av dessa ökade effekter krävs att de tekniska lösningar som används för att dämpa dessa effekter utvecklas i samma takt. Dessa tekniska lösningar är ofta inriktade på att lösa ett problem och ser då inte till vilka problem det skapar. Exempelvis ett bullerplank vars avsikt är att minska bullerpåverkan från järnvägen har inverkan på stadsbilden och dess uttryck. Därför behöver tekniska lösningar tillämpas i dialog med planhandläggare för att få en överblick på hur det påverkar staden i stort.

En teknisk lösning som inte finns med i något av fallen är att gräva ner järnvägen i en tunnel. En järnvägstunnel skulle förflytta många av järnvägens effekter ner i marken. Järnvägens barriäreffekt i staden skulle försvinna och skapa möjligheter till förtätning på det före detta spårområdet. Problematiken med järnvägstunnlar är deras ekonomiska följder, och trygghetsaspekten hos resenärer då de vistas i en tunnel istället för uppe i det offentliga rummet med andra invånare.

En ökning av mer och snabbare järnvägstrafik kommer vara en del av resultatet av att fler väljer att resa kollektivt istället för att använda bilen och större arbetsmarknadsregioner. I resonemanget gällande TOD med ett ökat fokus på kollektivt resande med järnvägstrafik belyses inte de effekter som uppstår för de boende i närområdet. Trafikverket (2010) belyser i bakgrunden hur komplicerade och komplexa effekterna av järnvägstrafik är och att det saknas tillräcklig forskning inom området. Det vill säga att expertkunskapen i form av riktvärden och rekommendationer inte kan ses som en sanning. Det behövs mer forskning inom området hur järnvägens effekter påverkar sin omgivning och människor som utsätts under en längre tid, eftersom det handlar om boendemiljöer. Forskning gällande invånarens hälsa i en blandad och tät stad är komplex, då det finns så mycket andra aspekter som påverkar människorna, det är därför svårt att isolera hur just järnvägens effekter påverkar hälsan. Risken för urspårning finns med räknat i säkerhetsavstånd från järnvägsspår. I fallstudierna tar kommunerna olika hänsyn till transporter av farligt gods på järnvägsspåren vid detaljplanen. Transporter av farligt gods kan ändras snabbt vilket gör den oberäknelig. Vid en olycka med urspårning av farligt gods kan konsekvenserna bli förödande för både närområdet och staden.

Sett utifrån att expertkunskapens riktlinjer och rekommendationer inte behöver vara sanna bör dessa ifrågasättas. På grund av att det krävs mer forskning kan framtiden visa på att dagens riktvärden antingen var för hårda eller för veka utifrån människors hälsa. Idag kan vi därför inte göra mer än att följa de riktlinjer och rekommendationer som finns utifrån vad vi vet, dock krävs en medvetenhet kring att de inte är en sanning och kan komma att ändras. Genom att göra avvägningar från fall till fall gällande riktlinjer för järnvägens effekter kan ett bättre förhållningssätt skapas då platsens förutsättningar vägs in. Dock kan även avvägningar i det unika fallet bli en tävling för vem som argumenterar bäst för sin sak och på så sätt äventyra invånarnas hälsa.



6.2.5 Vidare forskning

Under arbetet med uppsatsen har inte alla tankar och idéer genomförts på grund av uppsatsens omfång. Därför redovisas här riktningar som hade berikat uppsatsen. I uppsatsen undersöks endast detaljplanernas planbeskrivningar. Det hade varit intressant att studera alla handlingar från detaljplaneprocessen för att utifrån dem se mer detaljerat vad som informanterna beskriver och vad som valdes att inte benämna i planbeskrivningen. Även vilka utredningar som gjordes och hur det skiljer sig mellan fallen. Uppsatsen har inte studerat riktlinjer inom buller, vibrationer och magnetiska fält mer djupgående. Det skulle vara intressant i vidare forskning att titta närmare på dessa, vilka riktlinjer som sattes i detaljplanen och hur de uppfylls i praktiken.

I fallet Kungsbacka valde Länsstyrelsen Halland att inte godkänna detaljplanen först, för att i ett senare skede efter ytterligare utredningar och samtal med kommunen godkänna planen. Det skulle vara intressant att intervjua Länsstyrelsen Halland för att ta reda på vad de ansåg gällande planen tillsammans med deras skriftliga utlåtande, samt vad som låg till grund för att de senare valde att godkänna detaljplanen.

Det skulle givit uppsatsen extra tyngd att intervjua tjänstemän på Trafikverket angående hur de ser på planläggning av bebyggelse nära deras anläggningar. Hur de upplever bemötandet av deras rekommendationer i praktiken på kommunerna samt deras dialog vid planläggning av bostäder intill järnväg.

En aspekt som ej berörs i uppsatsen som dock skulle vara intressant och arbeta vidare med skulle vara att intervjua de boende i bostadsbebyggelsen intill järnvägen i de båda fallen och tittat närmare på hur de boende upplever att det är att bo så nära järnvägen och på så sätt koppla ämnet mer till medborgardialog och lyfta de boendes synpunkter. Hur medvetna är de boende gällande riskerna som finns utifrån järnvägen effekter? Vad ser de för avvägningar med att bo centralt och intill järnvägen? Hur marknadsförs bostäderna, och om de boende informeras angående riskerna som finns och anledningen till varför bebyggelsen är utformad som den är?

I mån om tid är det alltid intressant att titta närmare på fler fall vilket det inte fanns utrymme för i uppsatsen. Det skulle vara intressant att jämföra hur en större stads förhållningssätt och avvägningar skiljer sig i jämförelse med en mindre ort, för att då se hur trycket från bostadsmarknaden påverkar processen.

REFERENSER

- Autler, G., Belzer, D. och Dittmar, H. (2004). *An introduction to Transit-oriented development*. I Dittmar, H. och Ohland, G. (red.) (2004). *The new transit town: best practices in transit-oriented development*. Washington, DC: Island Press
- Banverket (2009). *Järnvägen i samhällsplaneringen underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen*. Banverket.
- Banverket och Räddningsverket (2007). *Säkra järnvägstransporter av farligt gods*. Trafikverkets Webbutik
Tillgänglig <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/44340> [Läst 2016-04-13]
- Bergström, G. och Boréus, K. (2000). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig textanalys*. Lund: Studentlitteratur
- Bertolini, L., Curtis, C. och Renne, J. (2012). *Station Area projects in Europe and Beyond: Towards Transit Oriented Development?* *Built Environment* 38:1, 31-50
- Bertolini, L., Grin, J. och Switzer, A. (2013). *Transitions of Mobility Systems in Urban Regions: A Heuristic Framework*. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 15:2, 141-160
- Boverket (2008). *Buller i planeringen – planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik*. Boverket
- Boverkets hemsida, A (2016-05-11). *Detaljplanering*.
Tillgänglig <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunal-planering/detaljplanering/>
[Läst 2016-05-11] Senast uppdateras 2016-03-29
- Boverkets hemsida, B (2016-05-11). *Läget på bostadsmarknaden i riket*.
Tillgänglig <http://www.boverket.se/sv/boende/bostadsmarknaden/laget-pa-bostadsmarknaden/riket/>
[Läst 2016-05-11] Senast uppdaterad 2016-05-09
- Boverkets hemsida, C (2016-05-11). *Så planeras Sverige*.
Tillgänglig <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/>
[Läst 2016-05-11] Senast uppdaterad 2016-01-28
- Bryman, A (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2., [rev.] uppl. Malmö: Liber
- Cars, G., Kalbro, T. och Lind, H. (2013). *Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur*. 1. uppl. Stockholm: SNS förlag
- Cervero, R. och Sullivan, C. (2011). *Green TODs: marrying transitoriented development and green urbanism*, *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 18:3, 210-218
- Chatman, D. (2013). *Does TOD Need the T?*. *Journal of the American Planning Association*, 79:1, 17-31
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 2. uppl., Lund: Studentlitteratur
- Emmelin, L. och Lerman, P. (2006). *Styrning av markanvändning och miljö*. Stockholm: Ansvarskommittén

- Gullberg, A., Höjer, M. och Pettersson, R. (2007). *Bilder av framtidsstaden: tid och rum för hållbar utveckling*. Stockholm: Brutus Östlings bokförlag Symposion
- Henecke, B. (2006). *Plan & protest: en sociologisk studie av kontroverser, demokrati och makt i den fysiska planeringen*. Diss. Lund: Lunds universitet
- Kemp, R. och Martens, P. (2007). *Sustainable development: how to manage something that is subjective and never can be achieved?*. Sustainability: Science, Practice, & Policy 3(2):5-14.
- Kungsbacka kommun (2010). *Detaljplan för bostäder inom Sågen 15 m fl*, Planbeskrivning. Planavdelningen Kungsbacka kommun.
- Kungsbacka kommuns hemsida (2016-05-11). *Snabbfakta om kommunen*
Tillgänglig <http://www.kungsbacka.se/Kommun-och-politik/Fakta-om-kommunen1/Snabbfakta-om-kommunen/> [Läst 2016-05-11] utan årtal
- Meadowcroft, J. (2000). *Sustainable Development: a New(ish) Idea for a New Century?*. Political studies, 48, ss.370-387.
- Neuman, M. (2005). *The compact city fallacy*. Journal of Planning Education and Research 25, pp.11-26.
- Odelstad, J. (2002). *Intresseavvägning - En beslutsfilosofisk studie med tillämpning på planering*. Thales, Stockholm.
- Persson, C. (2013). *Deliberation or doctrine? Land use and spatial planning for sustainable development in Sweden*. Land Use Policy, Issue 34, pp. 301-313
- Regeringens hemsida (2016-04-16). *Nya bullerregler gör det enklare att bygga fler lägenheter*. Tillgänglig <http://www.regeringen.se/artiklar/2015/04/nya-bullerregler-gor-det-enklare-att-bygga-fler-lagenheter/>
[Läst 2016-04-16] Senast uppdaterad 2015-04-13.
- Sveriges kommuner och landsting (2013). *Bygg bort bullret!* Sveriges kommuner och landsting
- Sveriges kommuner och landsting (2015). *Förtätning av städer trender och utmaningar*. Sveriges kommuner och landsting
- Trafikverket (2010). *Infrastrukturrelaterade skyddsavstånd*. Trafikverket.
- Trafikverket, A (2015). *BVS 1586.20 - Banöverbyggnad - Infrastrukturprofiler "Krav på fritt utrymme utmed banan"*. Trafikverket.
- Trafikverkets hemsida, B (2016-04-05). *Trafikverkets uppdrag*.
Tillgänglig <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/>
[Läst 2016-04-05] Senast uppdaterad 2015-09-29
- Trafikverkets hemsida (2016-03-07). *Trafikökning på järnvägen*.
Tillgänglig <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall-av-vag-och-jarnvag/sa-skoter-vi-jarnvagar/jarnvagens-utmaningar/trafikokning-pa-jarnvagen/>
[Läst 2016-03-07] Senast uppdaterad 2014-12-18.
- Växjö kommun (2012). *Växjö 10:15 m.fl. Södra stationsområdet Centrum i Växjö*, Planbeskrivning. Stadsbyggnadskontoret Växjö kommun.

Växjö kommuns hemsida, A (2016-05-11). *Arbetsmarknad*.
Tillgänglig <http://www.vaxjo.se/-/Invanare/Kommun--politik/Kvalitet-statistik-och-jamforelser/Statistik/Arbetsmarknad/>
[Läst 2016-05-11] Senast uppdaterad 2015-06-08

Växjö kommuns hemsida (2016-05-11). *Om Växjö*.
Tillgänglig <http://www.vaxjo.se/-/Invanare/Kommun--politik/Om-Vaxjo-/>
[Läst 2016-05-11] senast uppdaterad 2016-02-04

Växjö kommuns hemsida, B (2016-05-11). *Statistik*.
Tillgänglig <http://www.vaxjo.se/-/Invanare/Kommun--politik/Kvalitet-statistik-och-jamforelser/Statistik/>
[Läst 2016-05-11] Senast uppdaterad 2015-06-02

World Trade Center Malmö, Lund, Helsingborgs hemsida (2016-04-15). *World Trade Center*.
Tillgänglig <http://www.wtcmalmo.se/sv/WTC-i-varlden.aspx>
[Läst 2016-04-15] Utan årtal

Figurer och fotografier

Fotografi, 1.8 Bakgrund, sida 11. Malin Haraldsson. 2016-03-06

Figur 4– Illustrerad och producerad av författaren. Grundkarta hämtad från SLU
Tillgänglig <https://atlas.slu.se/get/>
(Hämtad 2016-05-17)

Figur 5. Fotografi. Malin Haraldsson. 2016-04-04

Fotografi, 6.2.4 Vetenskaplig expertkunskap, sida 41. Malin Haraldsson. 2016-05-04

Intervjuer

Intervju med informant 1 Växjö kommun. Den 24 mars 2016 vi telefon.

Intervju med informant 2 Kungsbacka kommun. Den 4 april 2016 på plats i Kungsbacka