

# Det Urbana Stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande

---

## Lägesrapport 2013

Alice Dahlstrand och Amie Ramstedt

2014-02-06



Illustrator: Emelie Göransson

## INNEHÅLL

Bakgrund .....	2
Aktiviteter hösten 2012 och våren 2013 .....	2
Workshop december 2012 .....	2
Kunskapsöversikt 2013 .....	3
Seminarium 6 mars 2013 .....	3
Arbete hösten 2013 .....	3
Bemanning .....	3
Kickoff 13 september .....	4
Ranhagens 10 råd (PM) .....	4
Deltagande kommuner .....	6
Kommunmöten .....	6
Bildworkshop .....	6
Beskrivning av intervjuade kommuner och deras utmaningar .....	8
Kommunernas utmaningar, frågeställningar och kunskapsbehov .....	13
Buller vibrationer och risker .....	13
Livsstilsvärden, identitet och platsmarknadsföring .....	14
Samverkan och dialog .....	14
Struktur av ett hållbart samhälle .....	14
Markanvändning och markvärden .....	14
Flexibla hållbara transporter .....	14
Övriga aktörers medverkan .....	14
Länsstyrelsen .....	14
Västra Götalandsregionen .....	15
GR .....	15
Trafikverket .....	15
Urban research .....	16
Fortsatt arbete 2014 .....	16
Finansiering .....	16
Planering 2014 .....	16

# Lägesrapport 2013 Det Urbana Stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande

## BAKGRUND

Stationssamhällenas framtida roll är avgörande för städernas och regionernas utveckling. En utveckling av dessa samhällen kan möjliggöra en transportsnål samhällsplanering som medverkar till både regionförstoring för hållbar ekonomisk utveckling och en attraktiv region. Det är även en gemensam utmaning för många aktörer och intressenter. Vi vill öka kunskapen och förståelsen i det komplexa i stationsnära planering och skapa förutsättningar för utveckling av stationssamhällen. Projektet ligger inom ramen för Mistra Urban Futures, ett globalt centrum för hållbar stadsutveckling. Mistra Urban Futures arbetar med att ta fram verkningsfull och relevant kunskap i samverkan mellan praktik och akademi. Arbetet med Det Urbana Stationssamhället startades inom ramen för Mistra Urban Futures och projektet "Hållbar förtätning" i december 2012 med en workshop där representanter från kommuner, Länsstyrelsen, Trafikverket, Jernhusen, GR och andra deltog.

I början av 2013 formulerades en budskapsplattform för arbetet tillsammans med Ylva Löf, planeringschef GR, och Bengt Rydhed, stf regionchef på Trafikverket region väst. "Kunskapsarenan Urbana Stationssamhällen syftar till att dels skapa bättre kunskapsunderlag för svåra avvägningar och även vitalisera och stötta ordinarie planeringsprocesser för att vi ska kunna bygga en transporteffektiv region med attraktiva, täta, stationssamhällen". Projektet/kunskapsarenan Det urbana stationssamhället kan:

- Vara ett stöd i kommunens process, men processen måste kommunen driva själva
- Hjälpa till att smörja och stötta med argument, bilder, andra förslag.
- Vara en katalysator- sprida kunskap från både praktiker och forskare för utveckling.
- Vara en mötesplats för dialog.

Därefter har ett antal aktiviteter genomförts. Dessa har resulterat i att det idag finns ett paraplyprojekt i form av "Det Urbana Stationssamhället". Tanken är att inom ramen för detta paraply skapa flera delprojekt, aktiviteter, seminarier o.s.v. I dag är tio kommuner tillsammans med Trafikverket, Göteborgsregionens Kommunalförbund, Länsstyrelsen och Västra götalandregionen med i projektet. Arbete med att initiera delprojekt och aktiviteter pågår.

Denna rapport syftar till att beskriva de aktiviteter som genomfördes hösten 2012 och under året 2013 samt ge en bild av vad som planeras för 2014.

## AKTIVITETER HÖSTEN 2012 OCH VÅREN 2013

### WORKSHOP DECEMBER 2012

På den workshop som genomfördes i december 2012 deltog 20 personer från myndigheter, kommuner, Jernhusen, CMB, arkitekter, forskare med flera. De frågor som diskuterades rörde vad vi behöver göra för att möjliggöra bostäder för 60 000 nya boende i 25 lägen i GR till år 2030. Hur resursknappheten och framtida brister kommer att påverka vårt sätt att röra oss och bo. Om lösningen är att planera stationsnära bebyggelse, hur kommunicerar man då visionen och skapar delaktighet? Hur löser man parkeringsfrågan? Hur hittar man konstruktiva lösningar på buller och risker? Deltagarna på workshoppen efterfrågade mer kunskap, både inom Sverige och internationellt.

## KUNSKAPSÖVERSIKT 2013

Rapporten "Det urbana stationssamhället - forsknings- och praktikeröversikt" har skrivits av Alice Dahlstrand på Trafikverket, Joakim Forsemalm, Göteborgs universitet och Karl Palmås, Chalmers, med Malin Andersson, Trafikverket, och Lisa Ström, Per Kristersson och Nikolina Verovic, alla Göteborgsregionens kommunalförbund, som medförfattare.

Järnvägen och järnvägsstationerna har historiskt haft en stor betydelse för kommunikationer och välbefinnande, inte bara i Sverige, utan även globalt. Den historiska forskningen har belyst betydelsen för kultur, fritid och hushåll. Det goda livet som Västra Götalandsregionen vill ge sina invånare – kan det livet levas i det urbana stationssamhället? Vad för värden kan skapas i nästa generation av stationssamhällen? En viktig fråga som behöver studeras mer är hur stationssamhället värderas som plats för vardagslivet och som lösning på hållbar utveckling. Rapporten är utgiven i Mistra Urban Futures rapportserie med numret 2013:3.

## SEMINARIUM 6 MARS 2013

Trafikverket, GR och Mistra Urban Futures bjöd in till ett kunskapsseminarium i Göteborg den 6 mars för att diskutera urbana stationssamhällen tillsammans med kommuner, region, myndigheter, akademi och näringsliv. På Kunskapsseminariet konstaterades att stationssamhällenas framtida roll är avgörande för städernas och regionernas utveckling. Det är även en gemensam utmaning för aktörer och andra intressenter att skapa en stationsnära planering som medverkar till en hållbar ekonomisk utveckling och en attraktiv region. Många kommuner i Göteborgsregionen är intresserade av att utveckla sina kollektivtrafiknära och stationsnära lägen med bostäder och verksamheter. Cirka 80 personer deltog på föredragen under förmiddagen. Rönen från senaste forsknings- och praktikerfall om urbana stationssamhällen presenterades och en inspirerande film visades från Mölnlycke om resan från idé till förverkligande av ett attraktivt stationssamhälle. Alla som deltog fick tankeväckande medskick från ett antal aktörers utmaningar och hur de ser på utvecklingen i sina projekt och uppdrag.

På workshopen under eftermiddagen deltog 53 personer som arbetade vidare med olika teman som deltagarna valt. Grupperna fick frågan vad de behöver för att skapa urbana stationssamhällen. De redovisade sedan sina tankar och idéer kring hur urbana stationssamhällen kan utvecklas och förslag på hur de kan bidra i detta arbete framöver. Några saker som lyftes var att det behövs tekniska lösningar som kan hantera buller och risker. Det finns även ett behov av att undersöka vad det är för livsstilsvärden som värdesätts och hur de kan ta form i stationssamhällena. En bred samverkan och dialog är viktig och det behövs mer kunskap om hur processen för att skapa urbana stationssamhällen kan se ut. Med dessa tre ingångar bjöd GR senare in kommuner att utveckla stationssamhällen och de som deltar kommer att få stöd för stationsnära planering.

## ARBETE HÖSTEN 2013

### BEMANNING

Sedan september 2013 har Amie Ramstedt (GR) tillsammans Alice Dahlstrand (Regional målstrateg för trafiksäkerhet i Trafikverket region väst) haft rollerna som processledare/projektledare på 50 % i projektet "Det urbana stationssamhället - vägen mot ett resurssnålt resande. En referensgrupp bestående av representanter från GR, Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen och kommunerna Ale och Lerum har medverkat i mån av tid under året och på regelbundna möten. Under hösten har även Emelie Göransson, praktikant på GR planering, medverkat i workshops med kommunerna och övriga möten.

## KICKOFF 13 SEPTEMBER

På kickoffen deltog representanter från nio kommuner med intresse av att delta i projektet samt representanter från Länsstyrelsen, Trafikverket, Boverket, Västra Götalandsregionen, Jernhusen, Region Halland, KTH/SWECO, Chalmers, Göteborgs Universitet, White Arkitekter och CFK. Totalt deltog 43 personer.

Ylva Löf, planeringschef GR, inledde med syftet att bygga nära kollektivtrafiken och att skapa livskvalité. Nästa steg är att komma fram till gemensamma frågor för kunskapsbyggande som kan bli gemensamma projekt. Därefter gav Ulf Ranhagen, styrelsemedlem Mistra Urban Futures, professor KTH och arkitekt SWECO ett omvärldsperspektiv på stationsutveckling - några idéer kring framtida utvecklingsbehov utifrån ökad insikt om kollektivtrafikens betydelse.

Joakim Forsemalm, forskare Göteborgs Universitet och Alice Dahlstrand, processledare Urbana stationssamhällen, Trafikverket, summerade slutsatser från kunskapsöversikten som de genomfört om det urbana stationssamhället.

Varje kommun har fått välja ut ett stationssamhälle inom sin kommun som kommer att utgöra case i projektet. Dessa stationssamhällen håller på att utvecklas eller planerar att utvecklas. Stort fokus under dagen låg på att kommunerna beskrev sina case och de utmaningar och kunskapsbehov de ser kopplade till praktikfallet. I den utsträckningen som det var möjligt tog de upp vilka förväntningar de har på sina och andras insatser och medverkan i projektet.

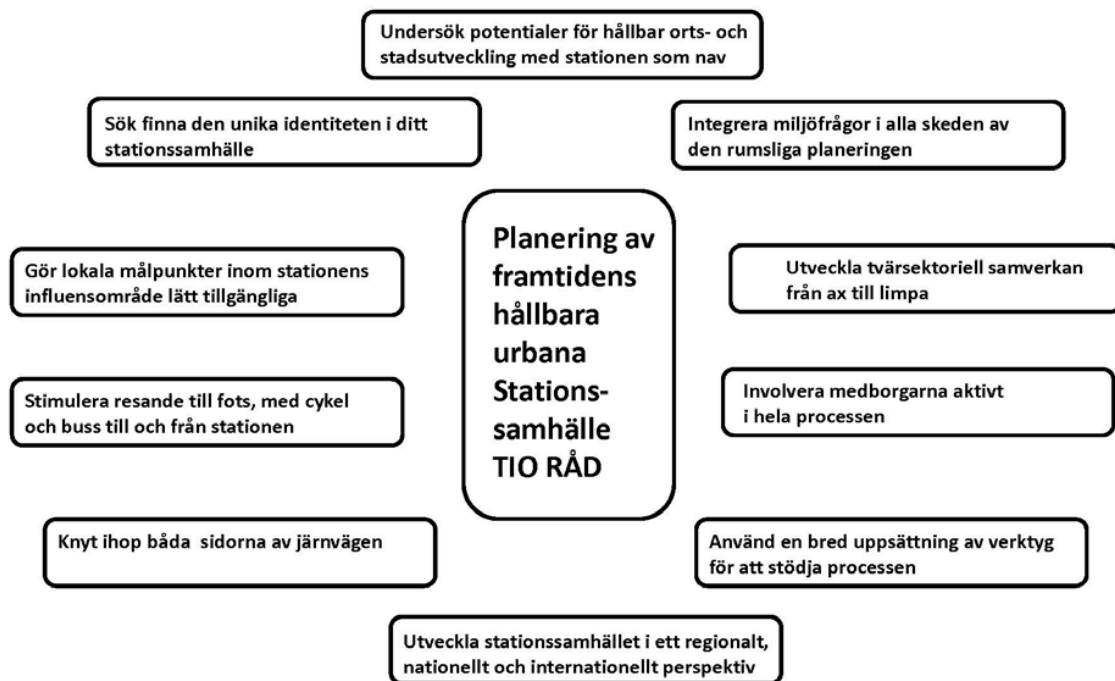
### RANHAGENS 10 RÅD (PM)

Inför kickoffen skrev Ulf Ranhagen på Trafikverkets uppdrag idépromemorian "Det urbana stationssamhället - Några erfarenheter och idéer kring framtida utvecklingsbehov"

Ulf Ranhagen visade att intresset för planering av stationer och urbana stationssamhällen har ökat på nytt under senare år som en följd av flera faktorer såsom:

- Ökande insikter om kollektivtrafikens betydelse för att skapa ett hållbart samhälle.
- Större kunskaper om betydelsen för ett hållbart resande av utveckla effektiva bytespunkter
- Ökade insikter om möjligheter att utveckla attraktiv stadsbygd i stationsnära lägen
- Ökade insikter om möjligheterna att också kombinera trafikmässiga vinster
- Ökad medvetenhet om hur stationsutveckling kan ge socio-kulturella och ekonomiska vinster – genom att stationer kan attrahera kunskapsintensivt näringsliv

Efter att ha lyssnat på vad kommunerna efterfrågade på kickoffen skrev Ulf Ranhagen även förslag till 10 råd till kommunerna. Råden behöver kombineras i det vardagsnära och visionära arbetet för att skapa framtidens urbana stationssamhälle:



## DELTAGANDE KOMMUNER

Efter kickoffen anmälde ytterligare en kommun, Kungälv, sitt intresse av att delta i projektet. Herrljunga kommun har 2014 meddelat att de inte längre har möjlighet att delta. I dagsläget är följande kommuner och aktörer med i projektet (kommunernas case står inom parantes) Länsstyrelsen, Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens Kommunalförbund, Ale (Nödinge), Alingsås (Alingsås C), Göteborg (Brunnsbo), Kungälv (Ytterby) Lerum (Lerum C), Partille (Partille station), Stenungsund (lokalisering resecentrum), Trollhättan (Upphärad), Varberg (Varberg C). Ytterligare kommuner har visat intresse och därför kan det bli fler.

## KOMMUNMÖTEN

Under hösten 2013 genomfördes möten med representanter från de deltagande kommunerna. Samtalen startades med en bildworkshop för att förtydliga representanternas inre bilder av det urbana stationssamhället. Därefter fördes samtal om vilka utmaningar kommunen står inför kopplade till utvecklingen av stationssamhället, var de befinner sig i processen och vilka kunskapsbehov de har.

## BILDWORKSHOP

### SYFTE

Övningen syftar till att klargöra bilden av det urbana stationssamhället. Vi har alla våra bilder av det urbana stationssamhället, men hur ser de ut? Skiljer sig våra bilder åt? I ett samarbete med kolleger och andra aktörer är det viktigt att lära känna varandras bilder och skapa en gemensam bild av vad vi pratar om.

Syftet med övningen har även varit att skapa ett underlag för en bildsättning av tanken om det urbana stationssamhället. Bilder som illustrerar vad det urbana stationssamhället är och hur olika det kan te sig beroende på vem det är som tänker sig det. Dessa bilder kan sedan fungera som ett underlag för vidare diskussioner kring begreppet och det samhälle som byggs runt stationerna. Beskrivning av metod:

### UPPLÄGG

Workshopen var en del av de intervjuer som gjordes med kommunerna, VGR, Trafikverket och Länsstyrelsen. Varje intervju startade med en bildworkshop där vi talade om livsstilsvärden och idealbilder. Workshopen gick till så att cirka 50 bilder lades ut på ett bord. Det var blandade bilder, allt ifrån fotografier till enkla piktogram. Deltagarna fick sedan inför varje övning höra en fråga och ombads att välja ut tre bilder som illustrerade den bild de fick i huvudet. Frågorna var:

1. Vad är ett Urbant Stationssamhälle för dig? Om jag säger Urbant Stationssamhälle, vad får du för bild i huvudet då?
2. Om jag säger framtida Urbana Stationssamhället "*namnet på aktuellt stationssamhälle*", vad får du för bild i huvudet då?
3. Om stationssamhället inte utvecklas alls eller om utvecklingen skulle gå åt fel håll och vi får ett stationssamhälle vi inte alls vill ha. Hur skulle det då se ut?

Den första frågan ställdes till alla vi mötte. Den andra frågan ställdes endast till kommunerna och den tredje frågan ställdes till VGR, Länsstyrelsen och Trafikverket, och kommunerna i mån av tid.

Då deltagarna valt sina tre bilder fick de redogöra för vilka bilder de valt och varför dessa valdes. Ett antal följdfrågor ställdes för att få igång ett samtal kring bildvalen, såsom "Hur ser ni på varandras bilder?" Eller "Håller ni med varandra i de andras bildval?"

För att ytterligare få en förståelse för samhället de föreställde sig ställdes ytterligare en fråga vid alla workshops: Vilka människor är det som kommer att bo här, vilka är det ni bygger för?

## RESULTAT

### Valet av bilder

Ett antal bilder valdes mer frekvent än andra. De vanligaste bilderna för respektive fråga var:

Fråga 1: Vad är ett Urbant Stationssamhälle för dig? Om jag säger Urbant Stationssamhälle, vad får du för bild i huvudet då?



Fråga 2: Om jag säger framtida Urbana Stationssamhället "namnet på aktuellt stationssamhälle", vad får du för bild i huvudet då?



Fråga 3: Om stationssamhället inte utvecklas alls eller om utvecklingen skulle gå åt fel håll och vi får ett stationssamhälle vi inte alls vill ha. Hur skulle det då se ut?



Bilderna som valdes till fråga ett och två var till stor grad samma. Av 34 respektive 37 bilder som valdes totalt förekommer 25 av dem i båda övningarna. Bilden som målas upp är också till stor del likadan. Deltagarna talar om en tät stadsstruktur, där liv och rörelse och en blandning av funktioner står för urbanitet. Denna bild kommer igen vid nästan alla intervjuerna, oavsett storlek på samhället som diskuteras.

Övning tre gjordes inte vid alla intervjuer. Den frågan ställdes till VGR och Länsstyrelsen och endast ett par av kommunerna. Av de bilder som valdes i den övningen var 12 av de totalt 18 bilderna bilder som valts i övning ett och/eller två. Berättelsen om bilderna var däremot en annan, då deltagarna associerat till andra saker.

Antibilden berättar om stora trafikbarriärer, parkeringsytor som tar över och gör platsen ödslig och otrygg och en funktionsseparering och segregering i samhället.

## DISKUSSION KRING BILDVAL

I förklaringarna av bildvalet i övning ett och två upprepades ett antal ord och formuleringar. Exempel på dessa är: olika trafikslag, levande och attraktivt, mötesplats, flera funktioner, vitalitet, aktivitet, mångfald, en integrerad del av staden, tillgängligheten, täthet, cykel och gång, sociala hållbarheten.

Många pratade om en stark koppling mellan stationen och staden/centrum. Där stationen fungerar som ett nav och en tydlig mötesplats i stadens/samhällets centrum. Stationen skall även ha en koppling till andra transportslag och övrig kollektivtrafik och fungera mer som ett resecentrum än en tågstation. Den högsta exploateringen finns runt stationen och staden glesnar sedan ut ju längre bort man kommer. Ett undantag är i Upphärad där deltagarna tänkte sig ett avstånd mellan samhället och stationen, detta för att klara de bullerkrav



som finns. Men också för att inte få ett så utspritt samhälle. De vill istället att samhället skall utvecklas inom det avgränsade område som det är idag, och därmed bli tätare istället för större och glesare.

Bilden av det urbana stationssamhället är till stor del samstämd. Den berättelse deltagarna förmedlar är mycket enig och det är egentligen endast i skala den skiljer sig åt. Detta framkommer på två olika sätt. Dels när deltagarna pratar om Urbana Stationssamhällen i generella drag, då är det en högre skala än när de därefter börjar prata om skalan i sitt specifika samhälle. Dels i skillnaden kommunerna emellan. När deltagarna pratar om en hög exploatering kring Herrljunga station går den inte att jämföra med den höga exploatering som deltagarna talar om kring Brunnsbo.

Inom grupperna kände de flesta deltagarna att de var samstämmiga och höll med varandra i bildvalen. De reflekterade även över att de kompletterade varandra väl och att det var någonting positivt.

#### BILDEN AV DET URBANA STATIONSSAMHÄLLET

Det sammanlagda resultatet av bildworkshopen har sedan tolkats i ett antal vyer som illustrerar den bild av Urbana Stationssamhällen som deltagarna ute i kommunerna och på länsstyrelsen och VGR har gett.

I deltagarnas beskrivning av ett urbant stationssamhälle växer det fram ett antal scener, se bilaga 1. Dessa scener illustrerar inte en specifik plats, den har ingen lokal kontext, utan visar endast vad bilden av ett urbant stationssamhälle kan vara. Platsen runt stationen är väldigt viktig. Den är urban, med flera olika funktioner och en täthet runtomkring. I närheten av stationen/resecentrumet finns handel och service, ofta i anslutning till ett torg eller ett huvudstråk. Bebyggelsen glesnar sedan ju längre ut vi kommer, men det finns bra kollektivtrafikstråk så det är lätt att ta sig in till centrum och stationen genom att gå, cykla eller åka kollektivt. Här bor en blandning av människor och det skall finnas något som lockar alla. Stora och små lägenheter i direkt anslutning till stationen, radhus, villor och möjligheten att leva i en ekoby och samtidigt ha nära till regionens kärna. Här finns en blandning av aktiviteter, något för alla åldrar och med varierande öppettider. Mångfald och vitalitet är ledorden.

I några av kommunernas berättelser om det Urbana Stationssamhället kan man även skönja en annan bild som skulle kunna ha sin grund i lokala förutsättningar och strukturer. Följaktligen har även alternativa bilder arbetats fram. Dessa illustreras i bilaga 2. I dessa vyer har bilen fått ett något större utrymme. Den täthet som önskas kring stationen har uteblivit på grund av pendelparkeringsplatser, och det urbana stadslivet förläggs istället till ett torg eller en livlig huvudgata i närheten av stationen. Detta är ett scenario som kanske framstår som en antibild men om det görs på rätt sätt skulle det i vissa samhällen kunna vara en realistisk bild över ett stationssamhälle som även försörjer omlandet med tågtrafik.

#### BESKRIVNING AV INTERVJUADE KOMMUNER OCH DERAS UTMANINGAR

Nedan följer en beskrivning av de case i form av stationssamhällen som kommunen deltar med och de utmaningar respektive kommun lyft fram.

##### ALE (NÖDINGE)

Genom stora infrastrukturinvesteringar i utbyggnaden av Norge/Vänerbanan till dubbelspår har Ale kommun fått fem pendeltågstationer. Detta innebär helt nya resmöjligheter – kortare restid, fler avgångar, ökad tillgänglighet och en ny roll i Göteborgsregionen. I december 2012 invigdes även den nya fyrfältsvägen från Göteborg till Trollhättan. De stora infrastrukturinvesteringarna skapar även en stor förväntan på tillväxt. Kommunen arbetar för att möta upp de enorma infrastruktuursatsningarna med byggnation av bostäder och verksamheter i stationsnära lägen. För att visa på hur de centrala delarna av Nödinge kan utvecklas har en strukturstudie och en vision arbetats fram. Arbete pågår med en fördjupad översiktsplan för Nödinge centrum. Orten är kuperad och till mångt och mycket bilburen varvid det är en utmaning att genomföra en omställning till ett hållbart resande.

Nödinge centrum ligger intill såväl E45 som Norge/Vänerbanan vilket skapar en utsatt situation vad avser buller och risker. Att lösa bullerproblematik är en förutsättning för förtätning och utveckling av verksamheter. Kommunen har lyft att otydlig ansvarsfördelning och bristande dialog mellan olika myndigheter fördröjer och förhindrar utbyggnadsplaner. Verksamhetslokalerna på torget ägs av Balder.

I nära anslutning till torget ligger flerbostadsfastigheter som ägs av det kommunala bostadsbolaget Alebyggen. Ett centrumutvecklingsprojekt där kommunen, Alebyggen och Balder ingår har startat.

#### **Ale efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Bullerlösningar i stationsnära lägen
- Samverkan och dialog - Både mellan olika myndigheter och med invånare, företagare o.s.v.
- Struktur och lösningar för ett hållbart resande
- Identitet och livsstilsvärden
- Markanvändning och parkeringslösningar

#### **ALINGSÅS**

Mycket planeras i och omkring Alingsås de närmaste åren. Några av projekten har Alingsås kommun som huvudman, medan andra genomförs i Trafikverkets regi. Vissa är beslutade och andra är i planeringsstadiet. Projekt är samlade under namnet "Alingsås på väg". Målet är att binda samman staden och de olika kommundelarna.

Idag delar E20 Alingsås i två delar. För att höja trafiksäkerheten och göra det enklare att ta sig över vägen kommer planskilda korsningar att byggas. De utreder även möjligheten att bygga över del av vägen. Det skulle ge tillgång till området mellan järnvägen och E20 som kan bebyggas med bostäder och verksamheter. Alingsås vill binda ihop stadskärnan och göra det enklare att ta sig igenom centrum.

Största delen av Alingsås centrum ligger på ena sidan av spåret medan marken närmast spåret på den andra sidan av spåren är glest exploaterad med verksamhetslokaler, sällanköpshandel, småindustri och liknande. Alingsås vill genom projektet A - plus binda samman den norra och södra staden och skapa en attraktiv och hållbar blandstad. För att förverkliga idén krävs nära samverkan med fastighetsägarna. Alingsås vill bygga vidare på befintlig struktur och skala.

Alingsås har en tydlig tanke om att man vill profilera sig som miljökommun och integrera miljöfrågor i alla skeden, inte bara genom kollektivtrafik utan genom att skapa ett ekologiskt mönstersamhälle, med teknik för passivhus, omhändertagande av dagvatten med modern teknik, solceller, +energiskola, solcellsanläggningar på taken osv. Inte ekoby utan nytt sätt att bo i stad. Samtidigt vill man bygga vidare på Alingsås identitet som rutnätsstad.

Jernhusen äger stationen i Alingsås.

#### **Alingsås efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Samverkan och dialogformer och partnerskap med bl.a. fastighetsägare.
- Hur man kan binda samman ny och äldre bebyggelse
- Utformning, design och struktur av det urbana stationsområdet och stationen
- Vem är människan i det urbana stationsområdet – livsstilsvärden
- Integrera miljöfrågor i alla skeden
- Parkeringslösningar

#### **GÖTEBORG (BRUNNSBO)**

Brunnsbo finns med som prioriterat utbyggnadsområden i Utbyggnadsplanering 2035 för Göteborg. Utvecklingen av Brunnsbo är nära sammankopplat till en eventuell pendeltågstation på Bohusbanan. För att dra nytta av stationen krävs en medveten markanvändning i närområdet (Strategi för Göteborg 2035 Utbyggnadsplanering). Kopplingen till Backaplan är i dagsläget svag och behöver förstärkas för områdets utveckling.

Tanken är att skapa en station med en planskildhet för trafikströmningarna och en stadskänsla med kvartersstruktur som representerar staden som lockar innerstadsboende med olika prisalternativ och olika upplåtelseformer. Alla ska inte behöva åka in till staden och dess bytespunkt. Inga investeringsbeslut är ännu fattade.

#### **Göteborg efterfrågar kunskap och stöd om bl.a.**

- Processutveckling - Det behövs en övergripande part som synkar samhällsfrågorna och en gemensam projektorganisation. Att börja diskutera med en processledare i kommunen eller regionen lösningar fastslås.
- Processinriktat utvecklingsarbete.
- Hur man kan knyta ihop båda sidor av stationsläget.
- Vad krävs det för investeringar och vad behöver man hämta hem? Trafikverket har studerat Bohusbanan. Hur mycket kan investeringen ge vinst och bidrag i olika scenario? När blir en investering lönsam? Konsekvensanalys utifrån olika val på social utveckling, vi ska skapa en rundare region, minska restiden i regionen, hur stämmer det med Bohusbanan?
- Transportplanering - "Kalla relationer" där resenären måste åka via centrum tar lång tid.
- Kunskap för att kunna jobba vidare. Det handlar inte bara om Brunnsbo utan att dra nytta av det vi undersöker inför delområdesnivåer. Hur generaliserar vi på rätt nivå?
- En samhällsekonomisk analys behövs för att ge verktyg att stödja tillväxtplaneringen. Forskaren Lars Pettersson har i projektet TTP – Tillgänglighet, tillväxt och planering, som drivits av Internationella Handelshögskolan i Jönköping, medverkat till att ta fram den ekonomiska modell som projektet använde kallad DYNLOK (Dynamisk Lokaliseringsmodell). Genom DYNLOK kan man visa förväntade potentiella effekter av förändringar av tillgänglighet när det gäller sysselsättning, ekonomisk tillväxt, boende med mera. Finns det något att arbeta vidare med kopplat till detta?

#### **HERRLJUNGA**

Herrljunga är en knutpunkt för järnvägstrafiken då orten ligger utefter både Älvsborgsbanan och Västra stambanan. Kommunen vill ta tillvara på detta och marknadsföra Herrljungas läge. Enligt kommunens översiktsplan ska verksamheten runt järnvägsstationen berikas och utvecklas och Herrljunga bli känt som konferens- och resecentrum. Järnvägarna skapar barriärer i tätortens fysiska miljö Västra stambanans sträckning har resulterat i en huvudsaklig utveckling av orten på södra sidan av järnvägen. På den norra sidan närmast stationen finns ett verksamhetsområde. Kommunen ser nu över möjligheten att knyta samman båda sidorna genom att förtäta runt stationen. En fördjupad översiktsplan för Herrljunga tätort är under utarbetande.

Jernhusen har för avsikt att sälja stationshuset under 2013 och kommunen har intresse av att köpa. En förstudie har genomförts som bl.a. beskriver möjliga framtida användningsområden. Utredningen pekar på att huset kan inrymma vänthall, bibliotek, samlingslokal, konferens, café och vara både en lokal, regional och nationell mötesplats. Ett nära samarbete med Herrljunga Hotell och Konferens är önskvärt. (Källa: Kulturstation, Förstudie 1 - april 2012 - november 2013, Mats Bjurbom, utvecklare, Herrljunga kommun). En preliminär tidsplan är att beslut fattas 2015 i kommunfullmäktige om projektet ska genomföras och att projektet genomförs 2016-2017.

#### **Herrljunga efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Dialogprocesser för att förankra och stötta visionen.
- Hur man identifierar och kommunicerar livsstilsvärden och det unika med Herrljunga
- Stimulera resande till fots, med cykel och buss
- Hur man löser pendelparkeringsfrågan (Ortens roll som en knutpunkt gör att det kan vara svårt att få alla resor till och från stationen att ske med buss, gång eller cykel).

Herrljunga har dessvärre meddelat att de inte har möjlighet till fortsatt medverkan i projektet.

## KUNGÄLV (YTTERBY)

Ytterby är ett stationssamhälle där det redan idag finns en hel del bostäder, vårdboende, idrottshall och fungerande handel koncentrerat på den östra sidan av järnvägen. Den Västra sidan järnvägen är i det närmaste obebyggd.

Praktikfall Ytterby handlar framförallt om hur man kan tillskapa ett hållbart samhälle på den västra sidan av järnvägen och skapa en struktur som gynnar ett hållbart resande. Men även till viss del om hur man kan förtäta på den östra sidan. Detaljplaner/planer finns idag på att börja bygga "utifrån och in", det vill säga starta med ett bostadsområde sydväst om järnvägen. Inga detaljplaner är i dagsläget påbörjade för området närmast järnvägen på den västra sidan.

Det finns idag risker i form av plankorsning. Inom Ytterby finns även begränsningar i form av ett riksintresse och fornlämningar.

### **Kungälv efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Hur man kan strukturera samhället, planera rätt från början och skapa en struktur som gynnar ett hållbart resande.
- Hur kan man från början skapa en struktur med lokala målpunkter som är strategiskt belägna.
- Hur hanterar man frågor med risk och buller och hur får man till en tvärssektoriell samverkan.
- Hur kan man använda marken på det mest ändamålsenliga sätt
- Identitet och livsstilsvärden - hur identifierar man samhällets karaktär och skapar attraktionskraft.

## LERUM

Lerums kommun vill genom fler bostäder, ökade handelsytor, nytt resecentrum, nya gatustrukturer kultur i centrum och ökad tillgänglighet utveckla och vitalisera Lerums centrum. För Lerums centrum antogs ett program 2007. Två detaljplaner för bostäder är antagna.

Ett nytt resecentrum i Lerum ska göra det bekvämt och attraktivt att resa kollektivt. Resecentrum är en viktig del i planerna för att utveckla hela Lerums centrum och ska bli en spännande ny byggnad i centrum. Fyra arkitektkontor har deltagit och lämnat in förslag på utformning av resecentrum. Sammantaget bedömdes SWECO:s förslag som det mest fördelaktiga att arbeta vidare med. Förslaget innehåller lokaler för olika funktioner. Lerums kommun vill placera funktioner för kultur och möten i resecentrum, som till exempel ett bibliotek.

### **Lerum efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Samverkan och medborgardialog
- Utformning av pendelparkeringar
- Utveckling, utformning och funktioner knutet till resecentrum
- Handelns utformning och koppling till resecentrum.
- Frågor om markanvändning – exempelvis konflikter mellan behovet för transportfunktionen i relation till andra centrumfunktioner
- Hur hanterar man frågor om risk och buller, till exempel ansvar, finansiering, gestaltning, tekniska lösningar

## PARTILLE

Järnvägsstationen och centrum ligger på olika sidor av Sävveån och bussen dominerar de allmänna kommunikationerna till Partille centrum. Stationens koppling till centrumgatan är bristfälligt och i stationsområdet saknas bostäder och verksamheter. Eventuellt kommer stationen i framtiden trafikeras med regionaltåg vilket kan förändra förutsättningarna. Det är ett problematiskt planeringsläge då mycket mark runt om spåren måste reserveras för eventuellt dubbelspår.

Stora ombyggnadsplaner pågår, bl.a. ska det stora köpcentrumet Allum byggas ut. Parallellt planerar Partille kommun för en omdaning av Kyrktorget. De gamla husen som innehåller såväl bostäder som butikslokaler rivs. Hörnen på Willys-huset och före detta SEB:s lokaler slipas av för att få en bättre sammanhållning mellan Kyrktorget och Åtorget ner mot kyrkan och Sävån, vilket även förbinder buss- och tågtrafik på ett bättre sätt.

Kommunen är i ett tidigt skede för arbetet med runt stationsområdet och behöver tänka både lång- och kortsiktigt i planeringen kring stationen. Det finns problematiska platser ut trygghetssynpunkt vid stationens tunnel, pendelparkeringen och parkområden vid ån och stråket från stationen till Kyrktorget upplevs otryggt. Den gamla stationsbyggnaden har ett värde som man skulle kunna ta tillvara på.

#### **Partille efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Metoder för dialogarbete kring samverkans- och beslutsprocesser – svårigheter att bygga till följd av alla restriktioner. Samsyn efterfrågas mellan myndigheter som hanterar risker samt att SIG kommer in tidigt i processen.
- Platsmarknadsföring - Utmaning att locka verksamheter att etablera sig. Hur kan man få de egna medborgarna att prata om det och sprida Partilles identitet?
- Till viss del pendelparkeringsfrågan (idag har kommunen 80 parkeringar vid stationen).

#### **STENUNGSUND**

Stationen ligger idag strax norr om kommunens köpcentrum. Frågan om var ett framtida resecentrum ska placeras har diskuterats under en längre tid. Dagens lokalisering ligger relativt långt från den bro som leder ut mot öarna Tjörn och Orust och genererar därmed relativt långa körsträckor för därifrån anslutande trafik. Den petrokemiska industrin är ett riksintresse och är placerad i de norra delarna av kommunen vilket begränsar centrumets möjlighet att expandera norrut.

Kommun har tillsammans med Västtrafik, Trafikverket, med stöd av ABAKO och Ramböll, tagit fram en lokaliseringstudie där tre alternativa placeringar utreds (även ett 0-alternativ belyses men utreds inte närmre). Utredningen är på remiss till berörda parter varefter den ska lyftas för beslut om framtida inriktning om resecentrums lokalisering. Medel finns avsatta i regional plan för byggnation av resecentrumet.

Kommunens representanter lyfter fram vikten av att stationen blir en katalysator för stadsutveckling och mer än en bytespunkt. Man efterfrågar kunskap om samverkan och processer, såväl vad avser dialog med medborgare som process, samverkan och dialog med övriga intressenter och myndigheter.

#### **Stenungsund efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Samverkan och dialog. Både mellan olika myndigheter och med invånare, företagare o.s.v.
- Hur man löser bullerproblematik och risker i stationsnära lägen

#### **TROLLHÄTTAN (UPPHÄRAD)**

Upphärads tätort ligger cirka 20 km med väg och 16 km med järnväg från Trollhättans centrum och har cirka 600 invånare. Tätorten Sjuntorp med 2 000 invånare ligger 6 km från Upphärad. Järnvägsstationen i Upphärad togs ur bruk på 60-talet. Orten är i dagsläget relativt väl försörjd med busstrafik mot Trollhättan, men på grund av vägens längd och utformning är restiden lång vilket håller nere kollektivtrafikresandet. Byggnationen av dubbelspår på Norge-Vänerbanan möjliggör snabbare restider till Göteborg och Trollhättan/Vänersborg än tidigare.

Ledningen i Trollhättans Stad strävar efter att åter skapa en tåghållplats i Upphärad, nu med ett annat läge på grund ny dragning av järnvägen. Tågstoppet är tänkt att även betjäna Sjuntorp och övrigt omland. Arbetet har påbörjats med ett planprogram för orten. I enlighet med översiktsplanen och antagen servicestrategi är Trollhättans Stad angelägen om att den tillväxt som sker i kommunen även kommer landsbygd och småtätorter till del. Ett tågstopp är enligt Trollhättans Stad en nödvändig förutsättning för att denna del av kommunen ska

kunna utvecklas för boende och verksamheter. Genom ett tågstopp vill man få igång landsbygdsutveckling med hållbara transporter och skapa ett grönt stationssamhälle "på landet" som ändå är urbant (Forskningsuppdrag Det Urbana Stationssamhället – Praktikfallet Upphärad, 2013-11-15).

#### **Trollhättan har efterfrågat kunskap om bl.a.**

- Kunskap och kontaktnät för att kunna föra processen för att få till ett tågstopp framåt
- Livsstilsvärden och identitet
- Effekter av ett tågstopp både ekonomiskt, utvecklingsmässigt för den egna orten, och reserelationer
- Goda exempel från andra orter med liknande förutsättningar

#### **VARBERG**

Varberg står inför ett stort stadsomvandlingsprojekt. Järnvägsspåren ska grävas ner i en ca 3 km lång tunnel, hamnen och stationen ska flyttas. I direkt anslutning till dagens spårområde frigörs stora ytor mark när spåret försvinner. När färjeterminalen och industrihamnen flyttas försvinner ytterligare en barriär mellan staden och havet och nya stadsdelar kan växa fram. Hur området ska se ut på detaljnivå är inte beslutat, men tanken är att det ska bli en tät sammanhållen blandstad med bostäder och andra verksamheter.

Utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår har pågått i många år. Förstudie och järnvägsutredning är klart och den 21 mars 2013 kom regeringens tillåtighetsbeslut för deletappen genom Varberg, siktet är inställt på byggstart 2019. Enligt planerna ska tågen börja rulla på det nya spåret år 2024.

Varbergs kommun har startat ett arbete med att omvandla stadens identitet från en kurort och småstadsideyll till "Västsveriges kreativa mittpunkt". Politiker och tjänstemän har tillsammans med medborgarna tagit fram en vision. Förändringsarbetet kräver fortsatt förankring hos medborgare, verksamheter och andra intressen i Varberg. Kommunen planerar en medborgardialog under 2014. Kommunen strävar även efter att få ett nära samarbete med de akademiska- och kulturinstitutioner som finns i staden och har pågående samarbete med Campus Varberg, CRED, EMC och Alexandersoninstitutet.

Varberg står inför en omställning från bil till kollektivtrafik och cykel vilket kommer att kräva förankring och dialog med många parter. Varbergs nya stationsbyggnad kommer att ägas av Jernhusen AB. Jernhusen äger också det gamla stationshuset och är en av samarbetsparterna i planerna för det nya området.

#### **Varberg efterfrågar kunskap om bl.a.**

- Hur man löser bullerproblematik och risker i stationsnära lägen
- Samverkan och dialog. Både mellan olika myndigheter och med invånare, företagare o.s.v.
- Identitet och livsstilsvärden och kommunikation av dessa
- Hur man kan stimulera hållbart resande och skapa ett mervärde av att resa kollektivt
- Hur man kan knyta samman den äldre karaktäristiska bebyggelsen med de nya kvarteren och att förankra stadsomvandlingen.

### **KOMMUNERNAS UTMANINGAR, FRÅGESTÄLLNINGAR OCH KUNSKAPSBEHOV**

Det finns vissa frågor och kunskapsområden som är gemensamma för kommunerna på ett eller annat sätt, oavsett kommunstorlek. Genom kommunmötena har följande frågeställningar identifierats utifrån kommunernas utmaningar och kunskapsbehov.

#### **BULLER VIBRATIONER OCH RISKER**

Att bygga i stationsnära lägen innebär att frågor rörande buller, vibrationer och risker måste hanteras. Det är många olika parter som på olika sätt handskas med denna typ av frågor. T.ex. Trafikverket, Länsstyrelsen, Naturvårdsverket, Boverket och kommunen. Kommunerna lyfter dels behovet av tydliga processer, regler och ansvarsfördelning men även konkreta lösningar som passar i en urban kontext och accepteras av alla inblandade.

## LIVSSTILSVÄRDEN, IDENTITET OCH PLATSMARKNADSFÖRING

Stationssamhällena har inte samma typ av urbana värden som storstäder. Frågan är vilken identitet och unika värden respektive stationssamhälle har som gör att människor vill bo och verka där.

Kommunerna är angelägna att behålla befintliga invånare och företagare men även locka nya. De är därför intresserade både av att identifiera identitet och livsstilsvärden i dagens stationssamhällen och vilka värden som efterfrågas av framtida invånare och verksamhetsutövare. Hur kommunicerar man identitet och värden på bästa sätt och hur hanterar man dessa frågor när en ort håller på att transformeras?

## SAMVERKAN OCH DIALOG

Att planera och bygga i stationsnära lägen är en komplex process som involverar många olika aktörer med olika uppdrag och intressen. T.ex. kommunen, regionala och statliga myndigheter, invånare och företagare. Hur skapar man en gemensam målbild tidigt i processen och planerar medvetet utifrån denna genom hela processen?

## STRUKTUR AV ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

Området närmast stationen kan användas på många olika sätt. Hur området är planerat påverkar både intrycket av samhället och hur människor använder området i vardagliga livet. Stationen ses av flera kommuner som en katalysator för hållbar stadsutveckling och mer än bara en transportlösning. Området runt stationen kan erbjuda mötesplatser och urbana värden men hur planerar och strukturerar man området så att man skapar ett levande samhälle med blandade funktioner där människor kan och vill mötas? Hur påverkar val av struktur ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet?

## MARKANVÄNDNING OCH MARKVÄRDEN

Kommunerna vill förtäta i stationsnära lägen. Eftersom mark nära stationen är värdefull vill man använda den på ett effektivt sätt som även gynnar en hållbar utveckling. Frågan är därför vilka verksamheter som bör placeras var för att maximera värdet och nyttan av marken.

I flertalet stationssamhällen används marken närmast stationen för pendelparkeringar. Marken är full med stillastående bilar under dagarna och tomma på kvällar och helger. Mot bakgrund av detta efterfrågas kunskap om vilken effekt pendelparkeringar har för ett hållbart resande – hur påverkar antal p-platser och placering av dessa resandet med buss, gång och cykel? Även om visionen är att ingen tar bilen till och från stationen kommer behov av pendelparkeringar finnas även i framtiden. Hur kan man bygga pendelparkeringar som inte inskränker andra värden som trygghet, markvärde och estetik? Kan på något sätt man nyttja det faktum att bilar står stilla på pendelparkeringarna under dagtid?

## FLEXIBLA HÅLLBARA TRANSPORTER

För att minska bilens roll i stationssamhällena krävs attraktiva alternativ. En resa till och från stationen kombineras ofta med andra ärenden, fritidsaktiviteter, lämning och hämtning av barn, inköp o.s.v. För att gynna ett hållbart resande efterfrågas kunskap om hur man kan strukturera gång- och cykelbanor med lokala målpunkter och hur man skapar och strukturerar flexibla kommunikationer som passar människors livsmönster. Hur kan man skapa mervärden av att resa på ett hållbart sätt?

## ÖVRIGA AKTÖRERS MEDVERKAN

### LÄNSSTYRELSEN

Ett av de nationella miljömålen som Länsstyrelsen utgår från i sin medverkan är God bebyggd miljö. Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Länsstyrelsen vill utveckla och konkretisera sitt arbete inom Det urbana stationssamhället och deltar med egen tid och delfinansierar en processledare. Förtätning är positivt men kommunerna har samtidigt att ta hänsyn till

riksintressen, buller och andra hinder. Bevarandeintresse kan ibland utgöra hinder för nybyggnation. Länsstyrelsen vill samverka med andra organisationer som exempelvis Energimyndigheten om det regionala tillväxtarbetet i Västra Götalandsregionen. Utveckling av dialogen kring planering mellan kommunerna, Västra götalandregionen och länsstyrelsen borde kunna utvecklas i samband med att Västra Götalandsregionen tar en mer aktiv roll för att skapa en framtidsbild för hela regionen och engagerar sig i kommunernas översiktplaneringsarbete.

Alla drabbas av buller och risker. En samlad bedömning kan förändra hållningen vid stationsnära lägen. En fråga som representanterna från Länsstyrelsen lyfter fram som behöver diskuteras är "hur nära är nära?" och vad ska ligga närmast stationen? Det kan behövas en strukturbild för hur man organiserar stations samhällen med rekommendationer av avstånd och förhållningssätt.

Länsstyrelsen lyfter vikten av att ta tillvara arbeten som pågår på olika håll. Länsstyrelsen, Härryda, Mark och Bollebygd har ett gemensamt projekt, BOHEM, för att få ett gemensamt stationsläge. Det kan vara intressant för de medverkande kommunerna att ta del av det. Länsstyrelsen och Energimyndigheten samarbetar för att starta ett projekt där kommunerna ska koppla ihop sina energi- och klimatstrategier med sin översiktsplan i syfte att få med energifrågorna tydligare i fysiska planeringen. Kommunerna som medverkar är Borås, Sotenäs, Lilla Edet och Göteborg. De arbetar med en metod där man använder sig av ett scenariotänk för att tydliggöra vad kommunerna väljer och vad de väljer bort i sin fysiska planering.

## VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Västra Götalandsregionens medverkan utgår Vision Västra Götaland – Det goda livet, där några av fokusområdena är inriktade på ett livskraftigt och hållbart näringsliv och infrastruktur och kommunikationer med hög standard.

Västra Götalandsregionen vill utveckla tvärssektoriell samverkan mellan olika aktörer och lyfter att det behövs nya arbetssätt för tidiga skeden. De har även intresse för att inom ramen för Urbana Stations samhällen testa/utreda/forska hur man kan lösa kollektivtrafikfrågor, gång- och cykel i ett urbant stations samhälle. Pendelparkeringarnas roll, utformning samt bullerproblematiken är ytterligare områden där Västra Götalandsregionen kan bidra genom exempelvis olika pilotstudier, tester, utredningar. Västra Götalandsregionen medverkar med resurser förutsätter medfinansiering även från andra parter.

Regionen har ett stort fokus på att utveckla den regionala arbetsmarknaden genom att underlätta transporternas målpunkter med knutpunkter. Det är viktigt att utgå ifrån kommunernas utmaningar och behov i planeringen av Västra Götalandsregionens fortsatta arbete i projektet. Steget efter det blir att titta närmare på hur Västra Götalandsregionen kan stötta kommunerna.

## GR

GR har tillsammans med Trafikverket initierat arbetet med "Det urbana stations samhället – vägen mot ett resurssnålt resande". GR ser att stations samhällenas utveckling ligger i linje med GR: s mål och strategidokument och är avgörande för städernas och regionernas utveckling. Att skapa en stationsnära planering som medverkar till en hållbar ekonomisk utveckling och en attraktiv region är en gemensam utmaning för många olika aktörer.

GR har under år 2013 anställt en processledare på 50 % och tagit initiativ till kunskapsseminarier, möten med politiker och tjänstemän, kickoff med intresserade kommuner och forskarseminarium tillsammans med kommuner, region, myndigheter, akademi och näringsliv. Projektet ligger i linje med Göteborgsregionens mål- och strategidokument såsom Hållbar tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen.

## TRAFIKVERKET

Trafikverket har rollen som samhällsutvecklare med planering för helheten i det samlade transportsystemet. För att samhället ska kunna utvecklas måste transporterna kunna fungera. Målet är ett tillgängligt och säkert transportsystem som tar hänsyn till miljö och hälsa och underlättar livet i hela Sverige. Trafikverket medverkar utifrån utmaningarna energieffektiva transporter och utveckling av storstadsregionerna.

Trafikverket arbetar för att göra stationen tillgänglig för hela resan perspektivet och för hållbara transporter.



Trafikverket kan också påverka regelverken så att de går i takt med förtätningsdiskussionen. Det går inte att bygga bort bullret helt utan att gräva ner det. När man bygger ny infrastruktur behöver man ett längre perspektiv för att möjliggöra samhällsutveckling på sikt. Trafikverket lyfter vikten av att ha dialog i ett tidigt skede med kommunerna. Det skulle inte behöva vara en motsats att bygga stationsnära och hållbart och därför behövs det fler uppsättningar av verktyg både i planeringen med process och samverkan samt tekniska lösningar.

Trafikverket vill skapa förståelse för sina uppdrag och dess inneboende motsättningar som behöver överbryggas. Ett exempel på det är uppdraget att värna människors hälsa genom att förbygga buller och vibrationer som kan vara svårt att förena med mer energieffektiva transporter och stationsnära bebyggelse då människor kommer att leva och verka ännu närmare bullerkällorna. Trafikverket vill genom projektet utveckla en tvärspektoriell samverkan.

## URBAN RESEARCH

Den 6 december arrangerade Mistra Urban Futures ett Urban Research seminarium med fokus på utveckling av stationssamhällen. Syftet med seminariet var att informera skapa intresse för "Det Urbana Stationssamhället". Anne Leemans från Yellow Design Foundation var gästföreläsare och berättade om pågående arbete med det internationella projektet "Low carbon stations in low carbon cities." Därefter informerade processledarna för det Urbana Stationssamhället, Alice Dahlstrand och Amie Ramstedt, om projektet. Presentationen fokuserade på de frågor som kommunerna väckt under samtalen. Det var 42 personer anmälda till seminariet. På grund av väderomständigheter deltog 29 personer.

## FORTSATT ARBETE 2014

### FINANSIERING

Trafikverket kommer även 2014 att medfinansiera projektet, genom fortsatt processledartjänst, delfinansiering i forskning, seminarium och utvecklingsprojekt. Länsstyrelsen har beviljat en ansökan från GR om medfinansiering för kostnader kopplade till den andra processledartjänsten. Resterande övergripande kostnader samfinansieras av Västra Götalandsregionen, Mistra Urban Futures, Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR) och respektive kommun. Genom ett samverkansavtal kommer deltagande kommuner bidra med 5 000 kr per kommun och år. Kommunen bidrar även med arbetstid och en lokal projektledare/ansvarig kontaktperson som samordnar kommunens medverkan. Således är de övergripande kostnaderna täckta för projektet under 2014.

### PLANERING 2014

I början av året kommer alla deltagare bjudas in till ett möte. Tanken är att presentera resultatet av bildworkshopen, genomförda möten och besluta vilka av de sex gemensamma kunskapsområden som ska vara fokus för arbetet 2014. Utifrån detta kan en tidplan för året arbetas fram och delprojekt inom utpekade områden initieras och aktiviteter i form av seminarier och liknande kan arrangeras. Arbetet har emellertid redan påbörjats med några projekt och aktiviteter vilka beskrivs nedan. Dessa ligger i linje med de sex utpekade kunskapsområdena.

- Seminarium om god ljudmiljö den 21 januari – arrangeras av SP, Trafikverket och Länsstyrelsen
- Projekt kring utformning av buller och säkerhetslösningar i stationsnära miljöer – Trafikverket och SP
- Eventuellt deltagande med två case (Varberg och Stenungsund) i projektet "Tjänsteproduktion för hållbara och dynamiska städer – design av samverkansplattformar i komplexa planprocesser."
- Ansökan om medel hos Vinnova – utmaningsdriven innovation – för framarbetande av affärsmodeller som maximerar markanvändningen i stationsnära lägen och gynnar ett hållbart resande.
- Det finns även initiala tankar om att skapa ett projekt som fokuserar på identitet och livsstilsvärden och hur dessa kan kommuniceras genom t.ex. platsmarknadsföring.
- Andra tankar är Ale och Lerum som är intresserade av stationsnära planering och där kontakter tagits med K2, ett nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik.

