



Så bygger vi en växande region - En analys om stationsnära bebyggelse

Förord

Analysen om stationsnära bebyggelse ger oss inblick i hur regionens tillväxt kan stärkas med hjälp av en strategisk samhällsplanering i stationsnära läge. Här presenteras, med hjälp av kartbilder, hur varje kommun utmed Botniabanan och Ådalsbanan kan tänka i den fortsatta planeringen av områdena kring stationerna. Analysen om stationsnära bebyggelse visar hur regionförstoring kan stärkas eller försvagas med viss bostadsstruktur och ger en samlad bild över regionens potential.

I rapporten Från räls till resande (Från räls till resande, Länsstyrelsen Västernorrland, 2009:19) presenterades ett antal utvecklingsscenarier med horisontåret 2030. Ett av scenarierna som presenterades, byggde på en anpassad bebyggelse i stationsnära läge och en anpassad kollektivtrafik i anslutning till Botniabanan och Ådalsbanan. Tillsammans skapar dessa rapporter och analyser ett kvalitativt underlag för vilken tillväxt vi kan förvänta oss om vi planerar strategiskt och långsiktigt.

Analysen är en del av projektet Bästa Resan som har till syfte att öka det kollektiva resandet med regionförstorande effekt. Bästa Resan är ett samverkansprojekt med ambitionen att förändra individens syn på kollektivtrafik och resande. För att åstadkomma detta är det avgörande att kunskapsnivån kring effekter av ökat kollektivtrafikresande och strategisk samhällsplanering höjs.

Vectura är de som står bakom analysen med Jimmy Dahlbom som uppdragsledare. Till sin hjälp har han haft Hans Svensson Sahlin som jobbar med fysisk planering och arkitekten Anders Burman från Archus arkitekter. Kommunerna har genom representanter varit delaktiga med bakgrundsinformation och material i form av kartor, översiktsplaner och detaljplaner. Stina Pettersson och Åsa Björn från Länsstyrelsen samt Ingela Öhrling från Trafikverket har aktivt deltagit i framställandet av analysen från beställarens sida.

Det är vår förhoppning att analysen, tillsammans med rapporterna Från räls till resande och Den regionala linjenätsanalysen (En resa för tillväxt - En regional linjenätsanalys över kollektivtrafiken i Västernorrlands län, Länsstyrelsen Västernorrland, 2011:18), ska kunna ge värdefull bakgrund till det fortsatta arbetet med att skapa en attraktiv region genom ett ökat kollektivt resande och strategisk bostadsplanering.

Härnösand, den 28 juni

Bo Källstrand

Landshövding

Innehåll

Argument för stationsnära bebyggelse	4
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Umeå Central	7
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Umeå Östra	13
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Hörnefors	20
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Nordmaling	26
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Husum	32
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Örnsköldsvik Norra	39
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Örnsköldsvik Central	45
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Kramfors	51
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Härnösand	57
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Timrå	64
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Sundsvall Västra	70
Utvecklingsplan stationsnära bebyggelse Sundsvall Central	77

Metod och arbetssätt

Tillvägagångssättet för denna studie har främst byggts på intervjuer och litteraturstudier av kommunala planer och strategidokument. Varje ort har analyserats efter dess förutsättningar och platsbesök har genomförts vid alla stationer. Orternas olika storlek och stationernas placering i förhållande till viktiga målpunkter har analyserats. Även vägstrukturen och gång- och cykelstrukturen har beaktats med större fokus på GC-vägar (GC gång- och cykelvägar) då merparten av alla anslutningsresor sker till fots eller med cykel. Speciellt i målorten. Vid intervjuerna har tjänstemännen fått berätta fritt utifrån en dagordning. Dagordningen har fungerat som stöd men har inte vid alla intervjuer följts. Syfte med intervjuerna var främst att försöka få ett bredare underlag än det som kan inläsas genom kommunernas planer och strategidokument.

Kartor ett viktigt underlag

Utifrån den kunskap som inläsningen, intervjuerna och platsbesöken gett har också kartor använts. Dessa kartor ligger till grund för hela rapporten. För att öka läsbarheten har höjdkurvorna plockats bort vilket ger en bild av att det borde finnas fler stationsnära lägen att exploatera. Följande orter har en mycket kuperad topografi i stationsnära lägen: Husum, Örnsköldsvik, delar av Kramfors, Timrå samt delar av Sundsvall.

Föreorenade områden, fornlämningar och geotekniska förutsättningar har beaktats i de fall där intervjuerna med kommunerna har lyft de frågorna.

Förbättra förutsättningarna

Att skapa attraktivitet är inte enkelt och förutsättningarna ser olika ut i olika orter. Alla orter kan inte utveckla samma koncept för att nå framgång (med framgång avses ökad sysselsättning och en befolkningsstillväxt), speciellt för de mindre tätorterna gäller det att nischas. Det finns flera uppslag som kommunerna arbetar med och det finns flera goda exempel på utvecklingsstrategier.

Alla orter behöver bra och attraktiva bostäder samt ett utbud av arbetsplatser. För bostäder gäller att alla orter inte kan satsa på samma typ av utbud i stationsnära lägen. Som en generell regel så bör exploateringsgraden bli högre i närheten av stationen, och kan tillåtas lägre på större avstånd från 600 meter och uppåt.

Gångavstånd till stationen är viktigt speciellt vid målstationen där anslutningsresan oftast sker till fots. Hur stor andel som går från stationen är kopplad till typen av resa. Vid sällanresor (tjänsteresor, nöjesresor, fritidsresor) ser anslutningsresorna annorlunda ut än vid dagpendlingsresor.

För orter som främst kommer att fungera som inpendlingsorter är det viktigt att speciellt gång- och cykelvägarna naturligt leder resenärerna till deras målpunkter. I dessa stråk finns förutsättningar för handel och tjänsteföretag. Även utpendlingsorter drar nytta av tydliga stråk där verksamheter kan utvecklas. Det viktigaste är att få rörelse genom stråk eller passager där möten kan ske, se figur 2-5.

Genom att arbeta med starka målpunkter och utveckla stråken där emellan och skapa rörelse, finns det möjlighet att successivt utveckla andra områden.

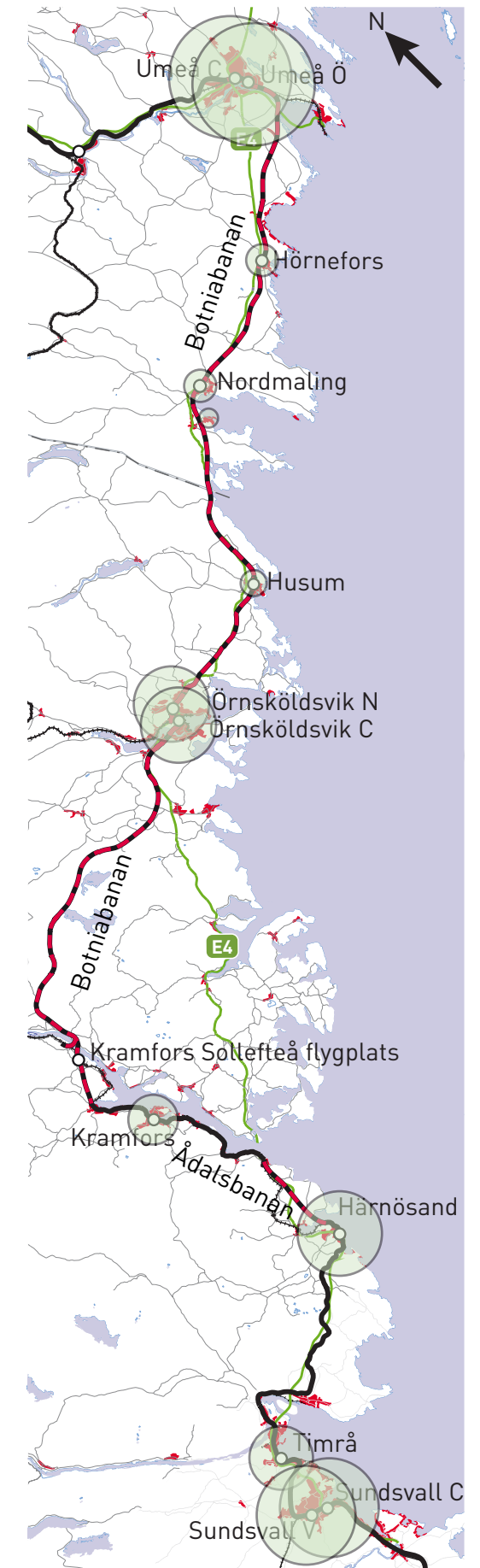
Botniabanan och Ådalsbanan

Norrlandskusten består av ett pärlband av tätorter, några stora, andra mindre. Några orter växer mycket snabbt, andra tappar befolkning. Med ny järnväg ökar förutsättningarna för orterna som tappar befolkning att vända denna trend och dra nytta av de snabbväxande orterna. För att nyttja effekterna av den nya infrastrukturen på bästa sätt kan bebyggelseplaneringen utgöra ett viktigt komplement genom att förbättra resandeunderlaget. Vissa typer av verksamheter genererar ett högre regionalt resande än andra typer, och utifrån ett svenskt perspektiv är det kvalificerad arbetskraft som pendlar mest med tåg. Men är trafiken väldigt bra så ökar pendlingbenägenheten hos alla.

Regional tågtrafik

Längs Botniabanan och Ådalsbanan är turtätheten (våren 2011) något för låg för att effektivt medge förutsättningar för en effektiv arbetspendling. Trots att förutsättningarna inte är optimala har resandeutvecklingen utvecklats starkt. När tågtrafiken kommer igång med rätt förutsättningar (nya tåg, högre turtäthet och en trafikering längs hela Botnia- och Ådalsbanan) och alla inkörningsproblem är åtgärdade kommer utvecklingen att öka ytterligare.

Inledningsvis kommer resandet att ske främst mot de större städerna och de stora arbetsplatskoncentrationerna, men med ökad trafik blir förutsättningarna bättre för etableringar i de mindre tätorterna. Denna process tar tid, men kan gå fortare om förutsättningarna är de rätta. Attraktivitet är en viktig faktor som är avgörande för om etableringar blir mer än tillfälliga. Det räcker inte att tillhandahålla billiga tomter i bra lägen, det måste finnas möjligheter för företag att utvecklas och för de anställda att trivas.



Hälsa

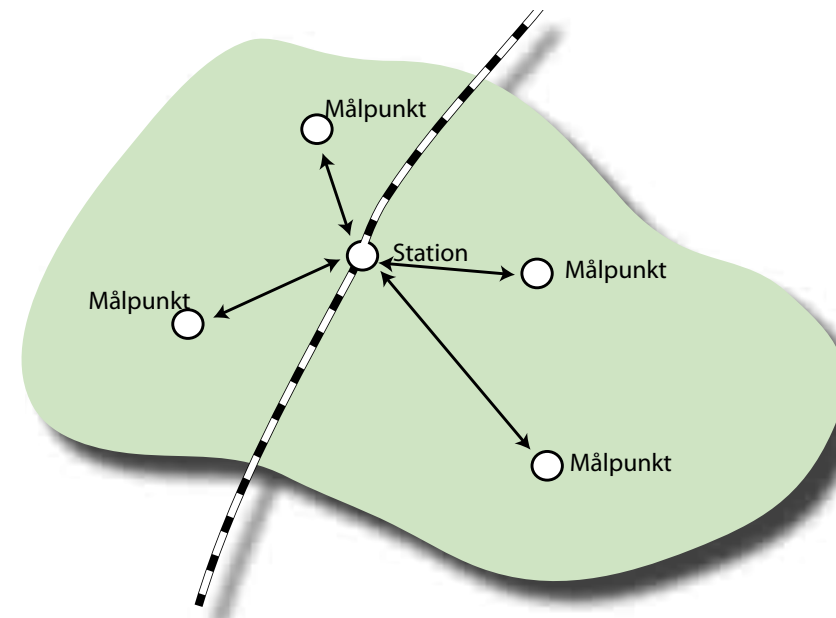
Stationsnära byggande är inte helt problemfritt, det finns en rad faktorer som ska beaktas vid byggande av verksamheter nära järnväg:

- Buller
- Vibrationer
- Elektromagnetiska fält
- Elsäkerhetsfrågor
- Risker - farligt gods

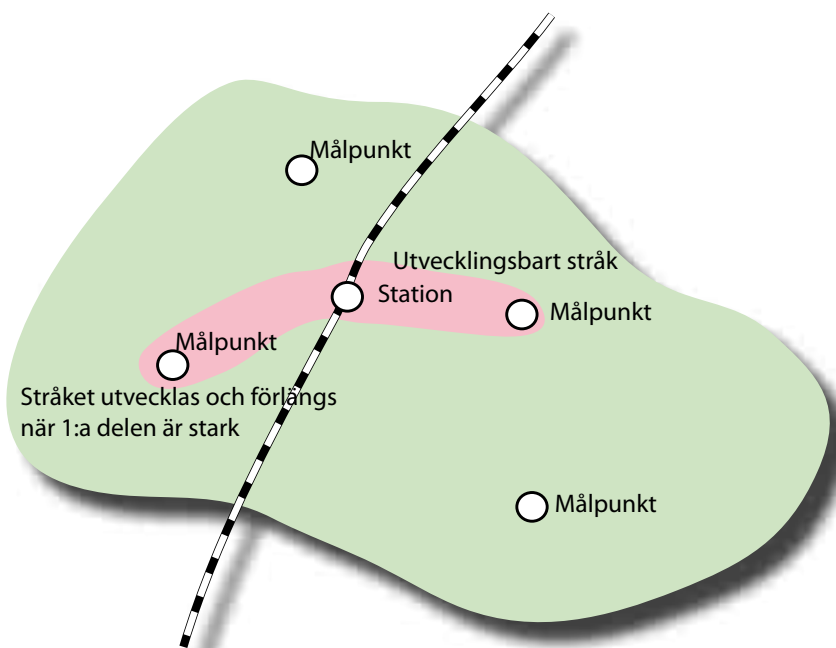
Åtgärder för att bland annat minska risker har inte behandlats i denna analys utan behandlas av kommunerna i eventuellt planförfarande av föreslagna områden.



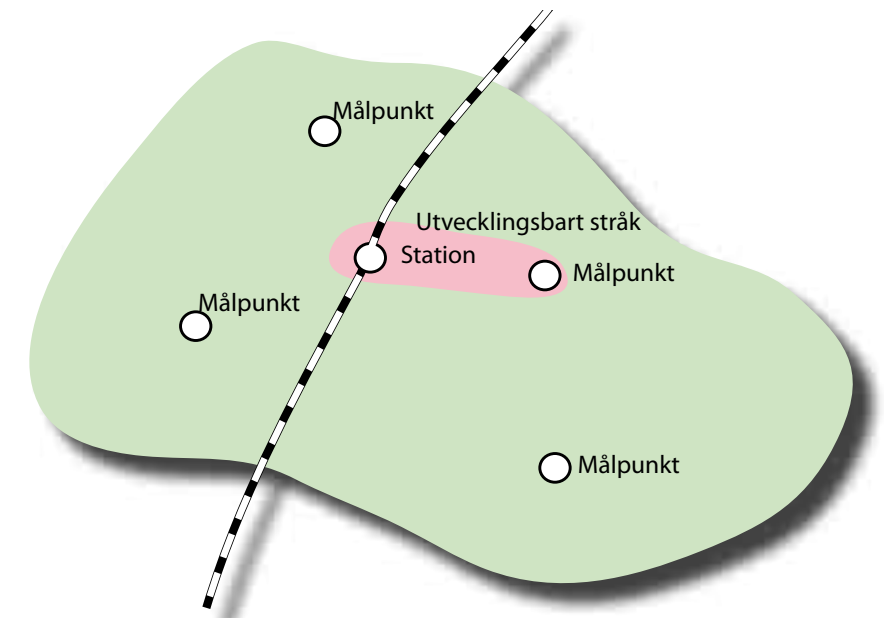
Figur. 1: Utifrån ett hälsoperspektiv bör ingen ny bebyggelse tillkomma inom 30 meter från spår område



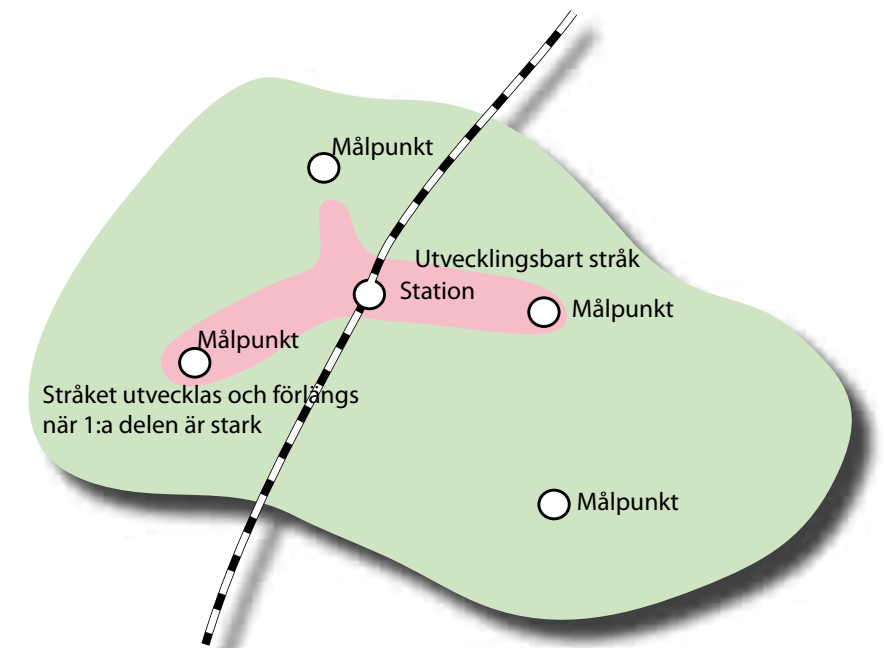
Figur. 2: För flera av orterna i stråket har det tidigare inte funnits en järnvägsstation. Nu finns det en mycket viktig målpunkt som ger förutsättningar för stadsutveckling genom ökat regionalt resande. I dessa tätorter finns det idag många målpunkter, en del viktigare än andra. Det behöver finnas en tydlig strategi hur stråken mellan stationen/resecentrum sak utvecklas för att öka effekterna av det regionala resandet. Att stärka alla viktiga länkar samtidigt mellan station och målpunkter riskerar att inte ge några positiva samhällseffekter alls.



Figur. 4: När det första stråket är starkt kan en fortsättning eller en förlängning av stråket utvecklas. Rörelsen koncentreras och underlaget för handel- och tjänsteföretag förbättras.



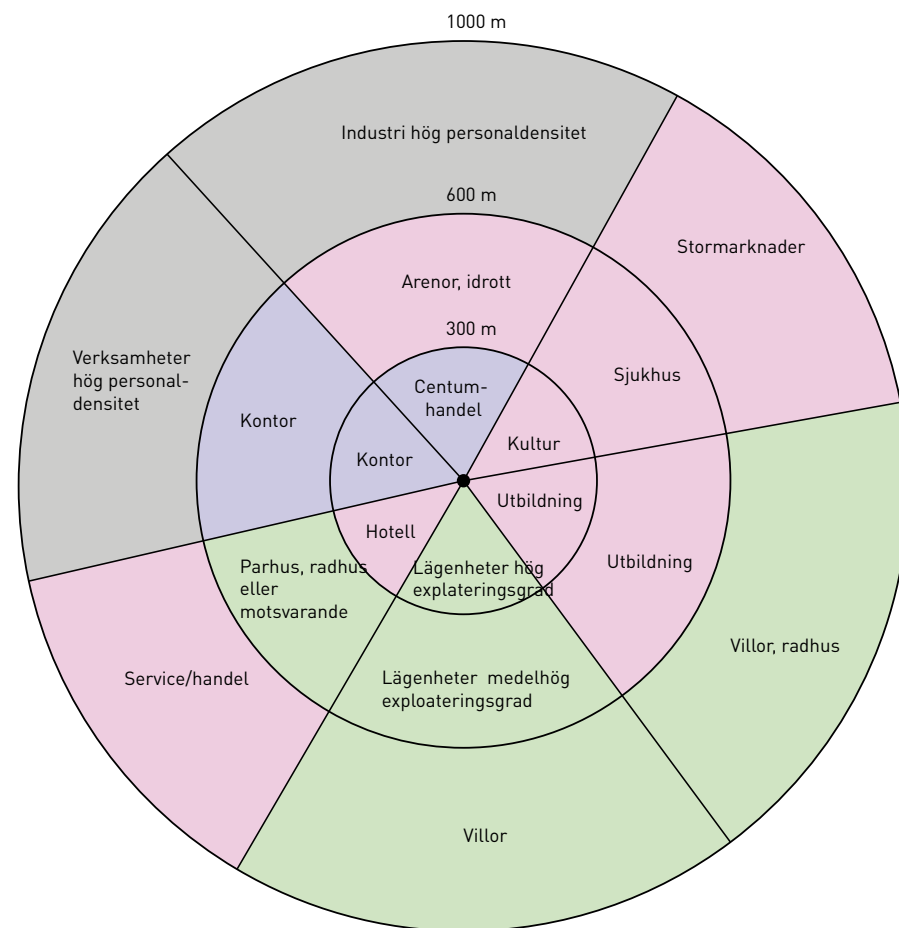
Figur. 3: Genom att koncentrera och förstärka ett stråk i sänder ökar förutsättningarna för handel och tjänsteföretag att utvecklas. Tydliga gaturum som är attraktiva att vistas i är viktigt för att främja rörelse. Det är viktigt att det inte enbart blir en transportsträcka utan att stråket ger möjlighet för möten mellan människor. För flera av orterna finns det redan utvecklade stråk, där bör innehållet längs stråken förädlas så att effekterna av ökad rörelse också ger en ökad sysselsättning.



Figur. 5: Fortsatt utveckling sker därefter mot andra närliggande målpunkter och runt de stråk som är starka.

Planeringsförutsättningar

För att få ut en bra resandeutveckling av stationen så finns det några planeringsförutsättningar som är bra att ta fasta på. Små orter har inte samma förutsättningar som stora, figuren till vänster är främst kopplad till de större orterna. För mindre orter gäller principerna till vänster men att stora avsteg kan göras gällande exploateringsgraden. För flera tätorter finns stationsnära lägen som är helt oexploaterade. Dessa bör utvecklas enligt de principer som ges nedan, avsteg kan göras så att angränsande verksamheter kan flyttas en cirkel närmre centrum.



Figur. 6: Lämpliga avstånd där olika verksamheter eller bostäder kan utvecklas för ökat regionalt resande.

Inom 300 meter från stationen (ca 4,5 minuter gångtid)

- Järnväg bullrar och orsakar störningar. Det är därför viktigt att verksamheter placeras så att störningar på annan verksamhet minimeras. Bostäder kan planeras med tysta sidor. Inga verksamheter eller bostäder bör planeras inom 30 meter från järnvägen.
- Tågtrafik kan ge upphov till vibrationer och av samma anledning som i föregående punkt bör rätt typ av verksamheter placeras intill resecentrum/station.
- Arbetsplatser med hög personaltäthet och/eller handel bör finnas i nära anslutning till stationen. Kontor, centrumhandel, restauranger, kultur som teater och bio är lämpliga etableringar.
- Ska bostäder finnas i anslutning till stationen bör dessa utgöras av lägenheter i flerbostadshus dvs boendeform med hög exploateringsgrad (hyresrätter, bostadsrätter eller äganderätter).
- Utbildning är annan verksamhet som är bra ur kollektivtrafiksynpunkt att det finns nära stationen.

Inom 600 meter från stationen (ca 9 minuter gångtid)

- Verksamheter som finns inom 300 metersradien kan också förekomma i 600 meters radien men med en lägre exploatering. För bostäder är det fortfarande främst lägenheter som bör eftersträvas men parhus och radhus kan fungera.
- För mindre tätorter med en låg generell exploatering så kan också villor på små tomter vara lämpliga.
- Gymnasieskolor och högskolor eller annan utbildningsverksamhet kan med fördel läggas i denna cirkel.
- Bibliotek
- Vårdcentral, apotek, idrottsanläggningar är andra verksamheter som passar på detta avståndet från stationen. För mindre orter kan dessa verksamheter också läggas i den närmsta cirkeln.

Inom 1000 meter från stationen (ca 15 minuter gångtid)

- Bostäder, villor, radhus och marklägenheter är lämplig bebyggelse inom detta intervall. För mindre tätorter kan exploateringsgraden tillåtas vara mindre, dvs erbjuda större tomter
- Verksamheter som är personalintensiva men som inte bör finnas intill bostadsområden kan förläggas i den yttre cirkeln.
- Handel, externa stormarknader, sällanhandel/detaljhandel som inte ryms inom centrumhandel kan med fördel läggas i den yttre cirkeln.

Över 1000 meter från stationen

- Industri som är miljöstörande
- Bostäder med speciella värden (ex strandnära, stora tomter)
- Verksamheter som är ytkrävande

Huvudregel vid planering av nya bostäder

Vid planering av nya bostäder gäller som huvudregel att följande krav bör uppfyllas genom bebyggelsens placering och utformning samt med hjälp av skyddsåtgärder som bullervallar, trafikomläggningar, tyst asfalt etc.

- Planen bör säkerställa att den slutliga bebyggelsen genom yttre och inre åtgärder kan utformas så att kraven i Boverkets Byggregler uppfylls.
- Planen bör även säkerställa att bebyggelsen kan placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad och uteplats) kan erhållas med hänsyn till trafikbuller.
- Planen bör även säkerställa att bebyggelsen kan placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad uppfylls.

Förutsättningar för att kunna göra avsteg från huvudregeln:

I vissa fall kan det vara motiverat att göra avsteg från huvudregeln i dessa allmänna råd. Avvägningar mellan kraven på ljudmiljön och andra intressen bör kunna övervägas:

- i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel ordnad kvartersstruktur.

Avsteg kan också motiveras vid komplettering:

- av befintlig tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer
- med ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer.

Källa : Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik, Boverket Allmänna råd 2008:1