

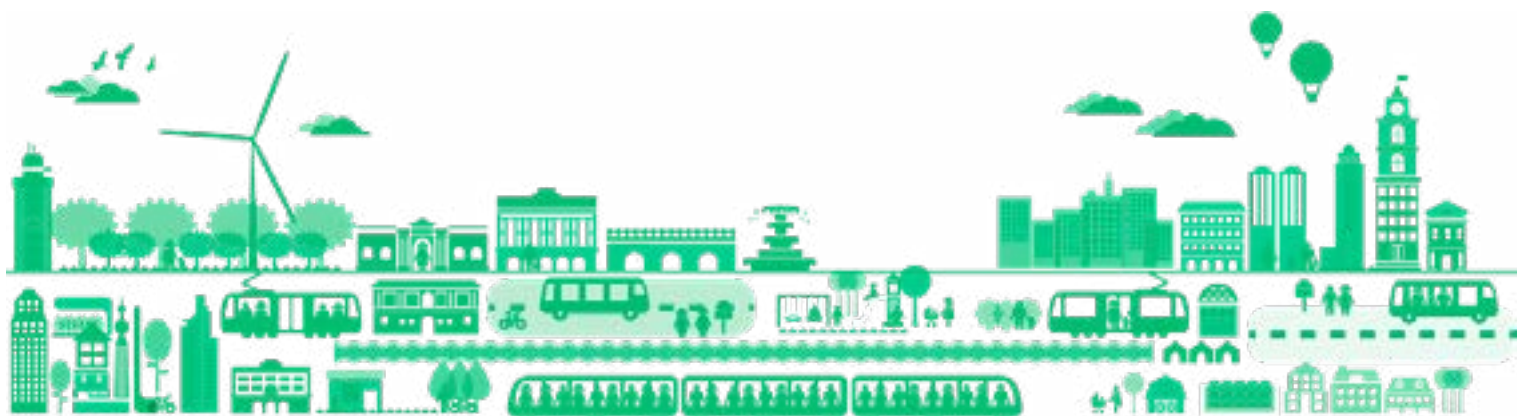


K2 OUTREACH 2022:2

Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) i mindre tätorter och på landsbygden

Rekommendationer för policy och planering

Robert Hrelja, Lina Olsson, Fredrik Pettersson-Löfstedt och Tom Rye



Datum: december 2022
ISBN: 978-91-89407-16-9
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 OUTREACH 2022:2

Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) i mindre tätorter och på landsbygden

Rekommendationer för policy och planering

Robert Hrelja, Lina Olsson, Fredrik Pettersson-Löfstedt och Tom Rye

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning.....	4
1. Introduktion	6
1.1. Hur har rekommendationerna tagits fram?.....	7
2. Rekommendation om en regional KOB-strategi och en regionalt anpassad KOB-typologi.....	9
2.1. Syfte	9
2.2. Detta bör en KOB-strategi och typologi beskriva och analysera	10
3. Rekommendation om kollektivtrafikorienterad fastighetsutveckling	11
3.1. Syfte	11
3.2. Detta bör analyseras och utvecklas för en kollektivtrafikorienterad fastighetsutveckling.....	11
4. Rekommendation om kommunala förtättningsstrategier för kollektivtrafikorienterad bebyggelse	13
4.1. Syfte	13
4.2. Förtättningspolicyn bör beskriva och förklara.....	13
5. Rekommendation om kommunala kollektivtrafikstrategier	15
5.1. Syfte	15
5.2. Kollektivtrafikstrategin bör beskriva och föreslå	15
6. Rekommendation om väl fungerande samverkan kring KOB.....	16
6.1. Syfte	16
6.2. Detta bör aktörer enas om för att skapa förutsättningar för samverkan	16
Läs mer	18

Förord

En kollektivtrafikorienterad trafik- och bebyggelseplanering (KOB) är mycket viktig för kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, och KOB är en grundläggande förutsättning för ett mer hållbart transportsystem. Det är särskilt viktigt att samordna kollektivtrafikens och den fysiska planeringen tidigt i planeringen eftersom försök att anpassa bebyggelsen efter kollektivtrafiken i efterhand riskerar att medföra dåliga lösningar för kollektivtrafiken. I denna rapport redovisas resultaten av ett forskningsprojekt som bedrivits inom ramen för K2 och som har analyserat hur man kan främja kollektivtrafikorienterad trafik- och bebyggelseplanering i tidiga skeden i den fysiska planeringen. Projektet har analyserat förutsättningarna för KOB i kommuner och tätorter som är belägna i storstadsregionernas ytterområden. Mycket av den tidigare kollektivtrafikforskningen handlar om tätorter och kommuner som har relativt goda förutsättningar för KOB, jämfört med de kommuner och tätorter som denna rapport handlar om. Forskningsprojektet har haft som ambition att bredda forskningen och bidra med kunskap som främjar KOB på flera platser än dem som forskningen brukar handla om.

Projektgruppen har bestått av Robert Hrelja (Malmö universitet), Lina Olsson (Malmö universitet), Fredrik Pettersson-Löfstedt (Lunds universitet) och Tom Rye (Høgskolen i Molde, Norge).

Malmö, december 2022

Robert Hrelja

Projektledare

Sammanfattning

För att få fler människor att välja kollektivtrafiken behöver ny bebyggelse lokaliseras till platser med god kollektivtrafik, till exempel, till stationsnära lägen och genom att förtäta och blanda bostäder, service och grönområden för att ge invånarna närhet till olika aktiviteter. En kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) – innebär att man skapar en tätare och mer stadsmässig bebyggelse kring kollektivtrafikens noder och stråk. I mindre tätorter och på landsbygden är förutsättningarna för det annorlunda än i större städer, och KOB måste därför anpassas till dessa förutsättningar. Planeringen av KOB påverkas därtill av flera offentliga och privata organisationer, och deras samverkan är av central betydelse för att KOB ska kunna förverkligas i mindre tätorter och på landsbygden.

I denna rapport beskrivs hur man kan främja KOB i mindre tätorter och på landsbygden i Sverige. Följande fem övergripande rekommendationer syftar till att stimulera KOB på platser med lägre täthet men möjligheter till god kollektivtrafikförsörjning:

1. Utveckla en regional KOB-strategi och en regionalt anpassad KOB-typologi

Denna rekommendation riktar sig till regionala och kommunala kollektivtrafik- och bebyggelseplanerare och går ut på att utveckla regionalt anpassade KOB-typologier, bland annat i syfte att skapa en gemensam bild över hur en anpassad definition av KOB kan formuleras för olika typer av geografiska kontexter.

2. Ta fram strategier för kollektivtrafikorienterad fastighetsutveckling i samarbete mellan myndigheter och marknadsaktörer

I mindre orter och på landsbygden kan marknadsförutsättningarna för fastighetsutveckling vara svaga trots god kollektivtrafikförsörjning. Denna rekommendation beskriver hur kommuner kan stimulera KOB med högre täthet och möjligheter till förtätning i lägen med svaga fastighetsmarknader genom att ta fram verktyg som ökar kunskapen om förutsättningarna för fastighetsutveckling bland myndigheter med planeringsansvar, och som stärker deras samverkan med fastighetsaktörer.

3. Utveckla kommunala förtättningsstrategier för kollektivtrafikorienterad bebyggelse

För att främja KOB behöver kommuner utveckla en policy som anger tydliga mål kombinerat med strategier för att öka bebyggelsetätheten kring kollektivtrafiknoder. Policyn bör tas fram av en tvärssektoriell arbetsgrupp som inkluderar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och som även driver en dialog med allmänheten om utvecklingen av KOB.

4. Utveckla kommunala kollektivtrafikstrategier

Varje kommun bör även ta fram en kollektivtrafikstrategi som anger hur den avser att stödja kollektivtrafikorienterad trafik- och bebyggelseplanering. Strategin bör identifiera sätt att öka kollektivtrafikens kvalitet och status bland resenärer i

kommunen. Den ska fungera som underlag för kommunens dialog med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

5. Utveckla en väl fungerande samverkan kring KOB

Planering för KOB förutsätter samverkan mellan kommuner, privata fastighetsutvecklare, kollektivtrafikmyndigheter m.fl. För att främja KOB behöver aktörer exempelvis utveckla en gemensam vision för den byggda miljön och skapa en överenskommelse om hur avvägningar bör göras mellan förtätning, funktionsblandning och gestaltning på ett sätt som gynnar kollektivtrafikresande.

1. Introduktion

Att få fler människor att välja kollektivtrafiken istället för bilen är viktigt för att uppnå olika samhällsmål, såsom klimatmålet. Graden av bilberoende och kollektivtrafik-användning påverkas i mångt och mycket av hur tillgänglig och effektiv kollektivtrafiken är. Kollektivtrafikens tillgänglighet påverkas, i sin tur, av hur väl kollektivtrafiksystemet kopplar samman platser och hur väl det integrerats med bebyggelsemiljöns rumsliga struktur. Internationellt förespråkas så kallad "*transit-oriented development (TOD)*" – kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) – som innebär att ny bebyggelse företrädesvis koncentreras till platser med god kollektivtrafik. I regioner med goda regionala järnvägsförbindelser tar sig detta planeringsideal uttryck i form av stationsnära bebyggelseutveckling där man genom att förtäta och blanda bostäder, service och grönområden ger invånarna närhet till olika aktiviteter.

Medan det i större städer finns goda förutsättningar att öka kollektivtrafikresor, då befolknings- och bebyggelsestätheten möjliggör utbyggnad av effektiva transportsystem, är utmaningarna att motverka bilberoendet större i mindre tätorter och på landsbygden. I Sverige sker en stor del av bilresandet regionalt och inpendlingen till större städer är betydande. Det är därför viktigt att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken i områden varifrån pendling sker med bil idag. I den typen av områden är KOB en viktig planeringsstrategi för att på sikt få fler att välja tåget eller bussen. Samtidigt finns det många utmaningar och svårigheter med att skapa en sådan bebyggelseplanering på platser som karaktäriseras av låg befolknings- och bebyggelsestäthet och en hög grad av bilberoende samt lägre efterfrågan på bostadsmarknaden. KOB handlar om att skapa en tätare och mer stadsmässig bebyggelse kring kollektivtrafikens noder och stråk. Förutsättningarna för det i mindre tätorter och på landsbygden är annorlunda än i större städer, och KOB måste därför anpassas till dessa förutsättningar.

Utmaningarna och problemen är mångfacetterade och en stor utmaning är att föra samman, skapa dialog och hitta kompromisser mellan olika intressen och olika aktörer, både offentliga och privata, som är inblandade i trafikplaneringen och bebyggelseutvecklingen. Dessutom sker bebyggelseutvecklingen inom ramen för ett befintligt planeringssystem med regler och förhållningssätt som ofta är svåra att förändra. Dagens planeringssystem innebär att kommunerna bestämmer över markanvändningsplaneringen. Eftersom planering sker i samverkan har dock även privata aktörer såsom fastighetsutvecklare ofta betydande inflytande över vad som byggs. Samtidigt är staten, genom Trafikverket och regionala kollektivtrafikmyndigheter också viktiga aktörer då de har stort inflytande över hur vägar, järnvägar och kollektivtrafiksystemen utvecklas. Ett centralt problem handlar om möjligheter och förmåga till att åstadkomma regionala bebyggelsestrukturer som understödjer en effektiv och hållbar kollektivtrafikförsörjning. Det finns många exempel på svårigheter att samordna kommunala planer för bebyggelseutveckling eftersom de regionala planeringsinstrumenten för bebyggelseplanering, regionplaner och så kallade strukturbilder inte har någon rättsligt förpliktigande verkan i den kommunala

planeringen. Från kommunernas perspektiv, speciellt kommuner på landsbygden eller i utkanterna av storstadsområdena, handlar problemen å andra sidan om svårigheter att påverka beslut de saknar rådighet över: investeringar i transportinfrastruktur och beslut som rör kollektivtrafikplaneringens operativa aspekter, exempelvis planering av turtäthet, lokalisering av hållplatser och stationer, utbud och öppettider av kollektivtrafikservice.

För närvarande finns inga tydliga tecken på en politisk vilja till genomgripande förändringar av det rådande planeringssystemet. Spelreglerna avseende de olika aktörernas möjligheter till inflytande är ofta ganska trögröriga. Planerare och beslutsfattare som jobbar praktiskt med frågor om KOB kan därför ha nytta av att få inspiration om möjligheter att utveckla arbetssätt och processer som gynnar KOB inom ramen för det befintliga planeringssystemet. I den här rapporten presenteras fem typer av rekommendationer för policy och planering för KOB i mindre tätorter och på landsbygden.

1.1. Hur har rekommendationerna tagits fram?

Så, hur gör man för att planera för kollektivtrafikorienterad bebyggelse i mindre tätorter och på landsbygden i Sverige?

Följande fem övergripande rekommendationer syftar till att stimulera KOB på platser med lägre täthet men möjligheter till god kollektivtrafikförsörjning:

- a) Utveckla en regional KOB-strategi och en regionalt anpassad KOB-typologi
- b) Ta fram strategier för kollektivtrafikorienterad fastighetsutveckling i samarbete mellan myndigheter och marknadsaktörer
- c) Utveckla kommunala förtätningsstrategier för kollektivtrafikorienterad bebyggelse
- d) Utveckla kommunala kollektivtrafikstrategier
- e) Utveckla en väl fungerande samverkan kring KOB

Rekommendationerna baseras på erfarenheter från ett forskningsprojekt som har analyserat KOB på olika platser i Sverige, nämligen Västerhaninge, Östra Göinge, Bjuv, Kävlinge, Öxnared, Lilla Edet och Lerum. Samtliga fallstudier i dessa kommuner handlar om försök till KOB i tidiga planeringsskeden på platser med förutsättningar för god kollektivtrafikförsörjning, men som ännu inte har utnyttjats för tätare bebyggelseutveckling. Samtliga kommuner ligger utanför, eller i utkanten av storstadsområden, men ingen av kommunerna kan klassas som glesbygd. Fallen valdes ut baserat på olika egenskaper avseende invånarantal, befolkningstäthet, det geografiska läget i regionen och kollektivtrafiktillgänglighet. I samtliga fall fanns redan från början god kollektivtrafik, vilket i alla fall utom ett (Östra Göinge) avser en järnvägsförbindelse med en eller flera stationer i kommunen. I samtliga fall har vi analyserat planeringsdokument såsom översiktsplaner och detaljplaner för föreslagna utvecklingsområden. Vi har även genomfört intervjuer med totalt ca 35 inblandade aktörer – planerare och beslutsfattare från offentlig sektor (kommuner, regioner, trafikverket) och aktörer inom den privata sektorn (fastighetsutvecklare) – för att få ta del av deras erfarenheter av att arbeta med KOB.

Efter att vi hade analyserat materialet från fallstudierna utvecklade vi förslag på rekommendationer och arrangerade workshops där de diskuterades och vidareutvecklades. På workshopen deltog personer från kommuner, regioner och Trafikverket. Forskningsprojektets internationella referensgrupp bestående av framstående forskare inom området har också kommenterat och diskuterat rekommendationerna. Diskussioner på workshopen med svenska praktiker och de internationella forskarna ledde till en del justeringar och förändringar i förslagen.

2. Rekommendation om en regional KOB-strategi och en regionalt anpassad KOB-typologi

I forskningen såväl som i policy och planeringspraktik konstateras ofta att det är svårt att med tydlighet slå fast hur KOB bör definieras. En vanlig uppfattning är att KOB som planeringskoncept måste anpassas till den lokala kontexten där det appliceras. Detta gör konceptet flexibelt, men avsaknaden av enighet kring dess definition riskerar också göra det så luddigt att det skapar oklarheter och hinder i genomförandet. En oklar definition kan också innebära att måluppföljning försvåras. Det finns med andra ord anledning att enas kring en gemensam definition som tar fasta på faktorer som är mer generellt giltiga och oberoende av variationer i lokala förhållanden. Vi rekommenderar därför att regionala och kommunala kollektivtrafik- och bebyggelseplanerare utvecklar regionalt anpassade KOB-typologier som omfattar olika typer av lokala förhållanden. Dessa sammanställs lämpligen i en rådgivande skrift som identifierar generella drag i utvecklingsförutsättningarna för olika typer av situationer i städer, stationsorter och byar i regionen.

2.1. Syfte

- Att bidra till en gemensam bild över hur en anpassad definition av KOB kan formuleras för olika typer av geografiska kontexter i regionen.
- Att skapa KOB-typologier som är generellt applicerbar i regionen, men samtidigt beaktar varierande lokala förutsättningar för bebyggelseutveckling.
- Skapa en grund för en regionövergripande KOB-policy som tillkännager lokala variationer i förutsättningar för bebyggelseutveckling.
- Att bidra till att kommuner skapar en realistisk bild över deras utvecklingsmöjligheter, sett ur ett regionalt perspektiv.
- Att bidra till att kommuner ser bortom den egna kommungränsen och ser till orterna som en del av ett regionalt nätverk av orter sammankopplade med kollektivtrafik.

2.2. Detta bör en KOB-strategi och typologi beskriva och analysera

Den rådgivande skriften föreslås presentera väsentlig bakgrundsinformation och grundläggande kriterier för utformningen av regionalt och lokalt anpassade KOB-typologier.

Exempel på väsentlig bakgrundsinformation är:

- Nuvarande befolkningsmängder i nuvarande och framtida utvecklingsorter (ange gränsvärden för olika ortstyper).
- Prognoser för befolkningsökning.
- Marknadsförutsättningar för fastighetsutveckling.
- Pendlingsdata.
- Kommunernas/orternas sociala och ekonomiska utvecklingsförutsättningar beaktade i den regionala kontexten (gruppera kommuner med utgångspunkt i en bedömning om kommunen/ortens situation är stabil eller förväntas förändras)
- Kollektivtrafikens tillgänglighet och kvalitet.

Grundläggande kriterier för definitionen av KOB som tillämpas i typologin kan exempelvis omfatta:

- Avstånds- eller tidsbaserade gränsvärden för en hållplats/stations upptagningsområde. Typologier för kommuner med mer stadsmässig bebyggelse kan definiera värden som stävar efter en högre bebyggelsetäthet, exempelvis ”all ny bebyggelse bör lokaliseras inom en 400 meters radie från hållplats/station i kommunen”. Typologier för mindre kommuner och landsbygds-kommuner skulle istället kunna understryka vikten av att skapa hög tillgänglighet till hållplatsen/stationen med cykel och pendlarparkeringar.
- Specifika kriterier för bebyggelsetäthet, funktionsblandning och gestaltning för olika typer av kommuner, från landsbygdskommuner till sådana med mer stadsmässig bebyggelse.

3. Rekommendation om kollektivtrafikorienterad fastighetsutveckling

KOB används vanligen som ett planeringskoncept för bebyggelseutveckling i städer och orter där möjligheterna att bygga med relativt hög bebyggelsestäthet är goda. I mindre orter och på landsbygden kan marknadsförutsättningarna för fastighetsutveckling vara svaga trots god kollektivtrafikförsörjning. En annan utmaning är att mindre kommuner ibland saknar organisatorisk kapacitet och erfarenhet av samverkan med större fastighetsutvecklare. Vi rekommenderar att myndigheter med planeringsansvar arbetar tillsammans med marknadsaktörer kring KOB.

3.1. Syfte

- Att utveckla strategier för att anpassa KOB med utgångspunkt i de lokala marknadsförutsättningarna.
- Att utveckla verktyg som ökar kunskapen om förutsättningarna för fastighetsutveckling bland myndigheter med planeringsansvar och som stärker deras samverkan med fastighetsaktörer av olika slag.
- Att utveckla policyer som syftar till att stimulera KOB med högre täthet och möjligheter till förtätning i lägen med svaga fastighetsmarknader.

3.2. Detta bör analyseras och utvecklas för en kollektivtrafikorienterad fastighetsutveckling

- Regionala planeringspolicyer och strategier för stationsutveckling bör bygga på långsiktiga analyser av de lokala marknadsförutsättningar som innehåller uppskattningar om vilka marknadsförutsättningar är för funktionsblandade utbyggnadsprojekt med medelhög eller hög täthet. Utveckling av policyer för regionala KOB bör beakta hur utbudet av KOB-noder påverkar de långsiktiga marknadsförutsättningarna för fastighetsutveckling i varje nod. Det bör undersökas om ett regionalt system med färre noder kan skapa bättre lokala marknadsförutsättningar för KOB jämfört med ett system med fler noder.
- Planeringspolicyer och strategier för KOB i mindre orter och på landsbygden bör:
 - anta långsiktiga planeringsmål (20 till 40 år) som tar höjd för medelhög eller hög bebyggelsestäthet.

- anta mål som syftar till att minimera utbyggnad av suburban bebyggelse med låg täthet.
- Utveckla strategier för att samfinansiera förbättring av kollektivtrafikservicen i noder med potential att utvecklas till stationssamhällen.
- Analysera och utvärdera förutsättningarna för bebyggelseutveckling i orterna. Prioritering mellan orterna bör ske då inte alla orter kan utvecklas samtidigt eller i samma grad.
- Utveckla kommunala strategier för tidig utbyggnad av välfärdsservice (i synnerhet skolor och sjukvård) och lämplig kommersiell service i stationssamhällen för att stärka förutsättningarna för fastighetsutveckling.
- Tillskjuta regionala och/eller nationella resurser för att stärka mindre kommuners kapacitet att arbeta med stora utbyggnadsprojekt. Detta kan förstärka möjligheterna till tätare samverkan och snabbare planeringsprocesser som gynnar fastighetsutveckling.
- Kommuner bör ge sina bostadsbolag i uppdrag att investera i KOB.

4. Rekommendation om kommunala förtättningsstrategier för kollektivtrafikorienterad bebyggelse

Som planeringskoncept strävar KOB mot att öka bebyggelsetätheten och koncentrera bebyggelse kring kollektivtrafiknoder. Rekommenderat är att kommuner antar en policy som anger tydliga mål kombinerat med strategier för att öka bebyggelsetätheten kring kollektivtrafiknoder i den egna kommunen. Policyn bör tas fram av en tvärsektoriell arbetsgrupp som inkluderar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och som även driver en dialog med allmänheten om utvecklingen av KOB.

4.1. Syfte

- Att skapa dialog där målet är att skapa konsensus kring bebyggelseutveckling med högre täthet i kommunen. Policyn bör förklara hur förtätning förstärker kvaliteter i kommunen (inte enbart i ekonomiska termer utan även att tätare bebyggelse exempelvis även kan skapa bättre förutsättningar för förbättrad tillgänglighet till rekreationsområden).
- Att analysera och specificera vad förtätning innebär i olika delar av kommunen.
- Att med utgångspunkt i kollektivtrafikförsörjningen identifiera vilka områden som ska, eller bör, förtätas (med utgångspunkt i de antagna definitionerna av förtätning) och i vilka områden som bebyggelseutveckling inte ska, eller bör, ske. Samstämmighet mellan olika nivåer av policy och planer är viktigt att eftersträva.
- Att använda förtätningspolicyn som utgångspunkt för utveckling av framtida översiktsplaner och detaljplaner.

4.2. Förtätningspolicyn bör beskriva och förklara

- Processen för att utveckla den, inklusive hur dialogen med allmänheten har skett.
- Vad förtätning innebär och varför förtätning är nödvändig.
- Hur förtätning har företagits i andra kommuner och vilka resultaten varit.
- Vilka förutsättningarna för förtätning är i olika delar av kommunen. Statistiska analyser av befintliga befolknings- och bebyggelsetätheter samt flöden, särskilt fotgängarflöden, bör användas som stöd.
- Hur väl genomförande av förtättningsstrategierna i de olika delarna av kommunen bidrar till att uppfylla kommunens förtättningsmål.

- Hur olika föreslagna sätt att förtäta bebyggelsen knyter an till kollektivtrafikens tillgänglighet och stödjer användningen av kollektivtrafiken.
- Hur resultaten kan användas i framtida planeringsprocesser.

5. Rekommendation om kommunala kollektivtrafikstrategier

Varje kommun bör även ta fram en kollektivtrafikstrategi som anger hur den avser att stödja kollektivtrafikorienterad trafik- och bebyggelseplanering. Strategin avser att utgöra ett kompletterande policyunderlag till översiktsplanen och till trafikplanen (om kommunen har en sådan) och även till den regionala transportinfrastrukturplanen. Strategin bör tas fram av en tvärssektoriell arbetsgrupp som inkluderar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och som även driver en dialog med fastighetsägare, fastighetsutvecklare och allmänheten om utvecklingen av KOB.

5.1. Syfte

- Att öka kollektivtrafikens kvalitet och status bland resenärer i kommunen.
- Att identifiera olika sätt för kommunen att påverka kollektivtrafikresande, exempelvis genom förtätning och prioriterade stråk för kollektivtrafiken.
- Att utgöra underlag för kommunens dialog med den regionala kollektivtrafikmyndigheten angående kommunens kollektivtrafikförsörjning.
- Att ange specifika åtgärder som kommunen ska genomföra för att förbättra kollektivtrafikförsörjningen och öka kollektivtrafikresandet på kortare och längre sikt (10 år).

5.2. Kollektivtrafikstrategin bör beskriva och föreslå

- Vad kollektivtrafikens roll är i det befintliga och framtida transportsystemet i kommunen.
- Hur, mer precist, det är möjligt att förbättra kollektivtrafiken i den egna kommunen.
- Vilka områden som redan är väl kollektivtrafikförsörjda och vilken typ av bebyggelseutveckling som bör ske i dessa områden.
- Vilka områden som är svåra att kollektivtrafikförsörja och där bebyggelseutveckling därför bör begränsas eller inte alls ske.
- Ett stomnät för kollektivtrafiken och hur denna knyter an till den bebyggelseutveckling som föreslås i översiktsplanen.
- Riktlinjer för hur kollektivtrafik integreras i nya bebyggelseområden, exempelvis genom bussgator, och hur hållplatser och gatusektioner bör utformas.
- Vilka åtgärder som behöver vidtas för att prioritera busstrafik i stomnätet för kollektivtrafiken i kommunen samt en plan för hur dessa åtgärder ska genomföras.
- Hur kollektivtrafikstrategins förslag ska följas upp och utvärderas.
- Hur policyn ska användas för att kommuniceras med lokalinvånare.

6. Rekommendation om väl fungerande samverkan kring KOB

Planering för KOB förutsätter samverkan mellan kommuner, privata fastighetsutvecklare, kollektivtrafikmyndigheter och även kollektivtrafikoperatörer som alla behöver föra en dialog kring – och komma överens om – hur kollektivtrafikorienterade utvecklingsprojekt planeras och utformas enligt platsens förutsättningar. De potentiellt komplexa relationerna som präglar planering och genomförande av KOB kan skapa utmaningar som, i värsta fall, hindrar snarare än möjliggör KOB. Denna policyrekommendation handlar om hur väl fungerande samverkan mellan de olika inblandade organisationerna kan utvecklas och vidmakthållas.

6.1. Syfte

- Att genomföra bebyggelseutveckling baserat på principerna för KOB (som täthet och funktionsblandning) och att skapa samverkansförhållanden gynnsamma för genomförande av KOB som är anpassad till de lokala utvecklingsförhållandena.
- Att utveckla en gemensam vision för den byggda miljön och skapa en överenskommelse om hur avvägningar bör göras mellan förtätning, funktionsblandning och gestaltning på ett sätt som gynnar kollektivtrafikresande.
- Att identifiera och tydliggöra de inblandade aktörernas olika intressen för att de ska kunna göra överenskommelser.
- Att etablera gemensamma förhållningssätt och samverkanstrukturer som syftar till att vägleda organisationernas agerande och även hur de vidmakthåller samverkan sinsemellan. Viktigt är att bygga förtroende och långsiktiga relationer.

6.2. Detta bör aktörer enas om för att skapa förutsättningar för samverkan

- Skapa tydliga interna mål och fördela ansvar på ett tydligt sätt för olika delar av organisationen; för att kunna samverka måste alla inblandade veta vilka mål de arbetar för.
- Fördela ekonomiska resurser för personal att investera i samverkansaktiviteter. Ledarskaps- och kompetensmässiga resurser måste vara tillräckliga.
- Skapa klarhet i ansvarsfördelning och understryk behovet av att delegera beslutsfattande makt till de kompetenser och individer som representerar de olika aktörerna i samverkansprocessen.

- Tillförsäkra att alla inblandade aktörer deltar i samverkansprocessen från början.
- Utveckla formella samverkansprinciper som syftar till att skapa enhetligt agerande tidigt i processen. Samverkansprinciperna bör vara tydliga beträffande hur de olika samverkande aktörerna bidrar för att uppfylla projektmålen. Viktiga och potentiellt kontroversiella frågor om platsens utformning behöver identifieras.
- Tillförsäkra att svårhanterade frågor och motstridiga intressen, exempelvis gällande hur kollektivtrafikens ytbehov samordnas med den föreslagna bebyggelsen och offentliga rum, lyfts och rätas ut i ett tidigt skede.
- Skapa klarhet över hur kostnader fördelas tidigt i planeringsprocessen.
- Utveckla en gemensam förståelse av vad syftet med samverkan är och vilka fördelar samverkan skapar för de inblandade organisationerna. Detta kräver att kommunikationen är öppen, ärlig och bygger på tillit samt att de inblandade aktörerna förstår och respekterar varandras intressen och olika förutsättningar för samverkan.

Läs mer

Hrelja, R. Olsson, L., Pettersson, F., & Rye, T. (2022). Challenges of delivering TOD in low-density contexts: the Swedish experience of barriers and enablers. *European Transport Research Review*, 14.20, <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00546-1>

Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F. & Rye, T (2020). *Transit Oriented Development (TOD). A Literature Review*, K2 (Sweden's national center for research and education on public transport), Lund, K2 research 2020:2, <http://www.k2centrum.se/transit-oriented-development-tod-literature-review>



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

