

# TIDIGT GREPP OM HELHETEN

Landskap i långsiktig planering



TRAFIKVERKET





# ETT MÅNGSIDIGT VERKTYG

**L**andskapet är en helhet. Det känner varenda människa som vistas i det. Ändå behandlar vi det sällan så.

Vi närstuderar känsliga biotoper, försöker bedöma vilka skador ett intrång kan medföra i en värdefull kulturmiljö. Men hur hela landskapet påverkas är svårare att överblicka.

## FRÅN UNDVIKA TILL UTVECKLA

Projektet *Landskap i långsiktig planering* har utvecklat en metodik för att vända perspektivet; från sektorisering till helhet, från att undvika skada till att utveckla och förbättra.

Syftet är att bidra till en hållbar utveckling. Samtidigt ger det mer nytta för pengarna.

## KUNSKAPEN SAMLAS TIDIGARE

Grunden är en bred kunskapsinhämtning. Kunskapen finns för det mesta redan, men utspridd på olika händer.

Resultatet – landskapskaraktärsanalysen – kan sedan förfinas och återanvändas över lång tid och i många sammanhang.

Metodikerna ger tillgång till ett gediget material om trakten och dess förutsättningar redan från start – när möjligheterna att påverka är störst.





# PROBLEMET

**L**andskapet är den arena där allt sker – och det mesta pågår samtidigt; nya vägar, järnvägar, bostäder, vindkraftsparker och industriområden ska samsas om utrymmet med jordbruk, friluftsliv, djur och växtlighet.

En annan typ av förändring äger rum i landskap som människan slutat nyttja.

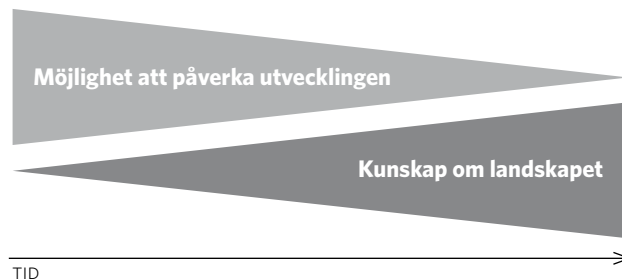
## SPLITTRAD PLANERING GER DÅLIGA LÖSNINGAR

Traditionellt är samhällsplaneringen splittrad.

Varje sektor gör sin bedömning, och det är lätt att missa att en åtgärd som görs inom ett område kan få stora konsekvenser inom ett annat. Sent i processen uppstår konflikter som medför förseningar och kostnader man inte räknat med.

## HÅLLBAR UTVECKLING FÖRUTSÄTTER HELHETSSYN

Samtliga myndigheter har ansvar för att bidra till en hållbar utveckling. Det förutsätter att landskapet ses och behandlas som en helhet.



*När planeringen startar är möjligheten att påverka som störst – men då är kunskapen om landskapet, i normala fall, som minst. När sedan kunskapen ökat har projektet kommit så långt att det är svårt att påverka avgörande delar. Val av åtgärder, lokalisering med mera är redan avgjort.*

Det är extra svårt att tidigt bedöma effekter när det gäller landskapsfrågor, det är lättare med miljötekniska frågor som utsläpp.

Mats Lindqvist, Trafikverket

### Europeiska landskapskonventionen

Konventionen, som började gälla i Sverige 2011, påverkar alla svenska myndigheter som på något sätt deltar i samhällsplaneringen. Den ger landskapet som helhet en starkare ställning och innebär att de som brukar och bor i landskapet ska få mer att säga till om i planeringen.

### Sveriges transportpolitiska mål

Transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar. Arbetet med transport och infrastruktur ska bidra till att miljömålen uppnås, till förbättrad hälsa och ökad säkerhet.

### Sveriges miljömål

Sverige har 16 miljökvalitetsmål som ligger till grund för allt miljöarbete och bygger på ett brett samarbete i hela samhället. 14 av dem kommer inte att kunna nås till år 2020.

# PROJEKTET

Projektet *Landskap i långsiktig planering* kom till i samband med att Trafikverket skulle göra en miljöbedömning av planen för transportsystemet 2010–2021. En plan som innehåller satsningar för över 400 miljarder kronor.

– Med de arbetsmetoder vi hade gick det faktiskt inte att säga någonting om vad planen skulle få för effekt på övergripande nivå, säger Malin Andersson som är en av initiativtagarna till projektet.

– Och hur skulle man kunna bedöma om planen främjar hållbar utveckling, när vi inte har definierat vad som är hållbart för det här landskapet?

## UPPDRAG FRÅN REGERINGEN

Den nationella transportplanen blev starkt kritiserad. Trafikverket fick sedan i uppdrag av regeringen att vidareutveckla metoder för miljöbedömning av planer och program. Projektet blev en del i det uppdraget.

– Vi tänkte att man borde kunna utveckla en metodik för att förbättra landskapet, både när man sköter den infrastruktur vi redan har och när man planerar för nya satsningar. Vi *kan* inte förstöra livsmiljön för framtida generationer av människor och djur på det sätt vi gör nu, i ett rasande tempo dessutom. Vi måste göra något åt det, säger Malin Andersson.



Varje karaktärsområde får sin egen analys. Pilotstudien gjordes i Västra Götaland men metodiken har använts även i andra län.

## Projektet Landskap i långsiktig planering

Landskap i långsiktig planering är en del i Trafikverkets forsknings- och innovationsportfölj "Mer nytta för pengarna". Det startade hösten 2010 och drivs i nära samarbete med Länsstyrelsen i Västra Götaland, Västra Götalandsregionen och Riksantikvarieämbetet. Förutom att teoretiskt utveckla en metodik har man testat den i en pilotstudie i Västra Götaland.

# METODIKEN

**E**n landskapskaraktärsanalys bygger på att många personer med olika kompetens samlar sin kunskap till en gemensam beskrivning av landskapet: Hur uppfattas det idag? Varför ser det ut och fungerar som det gör? Vilka olika karaktärsområden kan vi definiera och vad utmärker dem?

Praktiskt sker det genom en serie workshops och fältresor – så kallade befaringar – där planerare, projektledare, projektörer, natur- och kulturmiljöspecialister, landskapsarkitekter och geotekniker med flera så småningom utvecklar en gemensam förståelse för landskapet.

## ANALYSEN ÄR DET CENTRALA

När beskrivningen är sammanställd görs själva analysen: Vilka utvecklingstendenser finns? Vad är de olika områdena känsliga för? Vilka förändringar tål

de? Vilken potential kan vi se? Och, framför allt: vad vill vi med det här landskapet?

Metodikens anpassas efter sammanhanget – men målet är alltid att hitta de bästa lösningarna ur ett helhetsperspektiv.

En väl utförd landskapskaraktärsanalys gör det också lättare att tidigt involvera dem som bor och verkar i trakten. Särskilt som uppgiften inte måste begränsas till att undvika skada, utan också kan handla om att påtagligt förbättra vissa miljöer.

” Att planera infrastruktur handlar inte bara om bärighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Man kan faktiskt också göra så att människor trivs.

Bengt Schibbye, landskapsarkitekt i konsultgruppen bakom Landskap i långsiktig planering



FOTO BENGT SCHIBBYE

**POTENTIAL.** Vattenytor som återskapas kan ge värdefulla biotoper och ett attraktivt landskap för boende och turism.



FOTO JOHANNES KRUIST

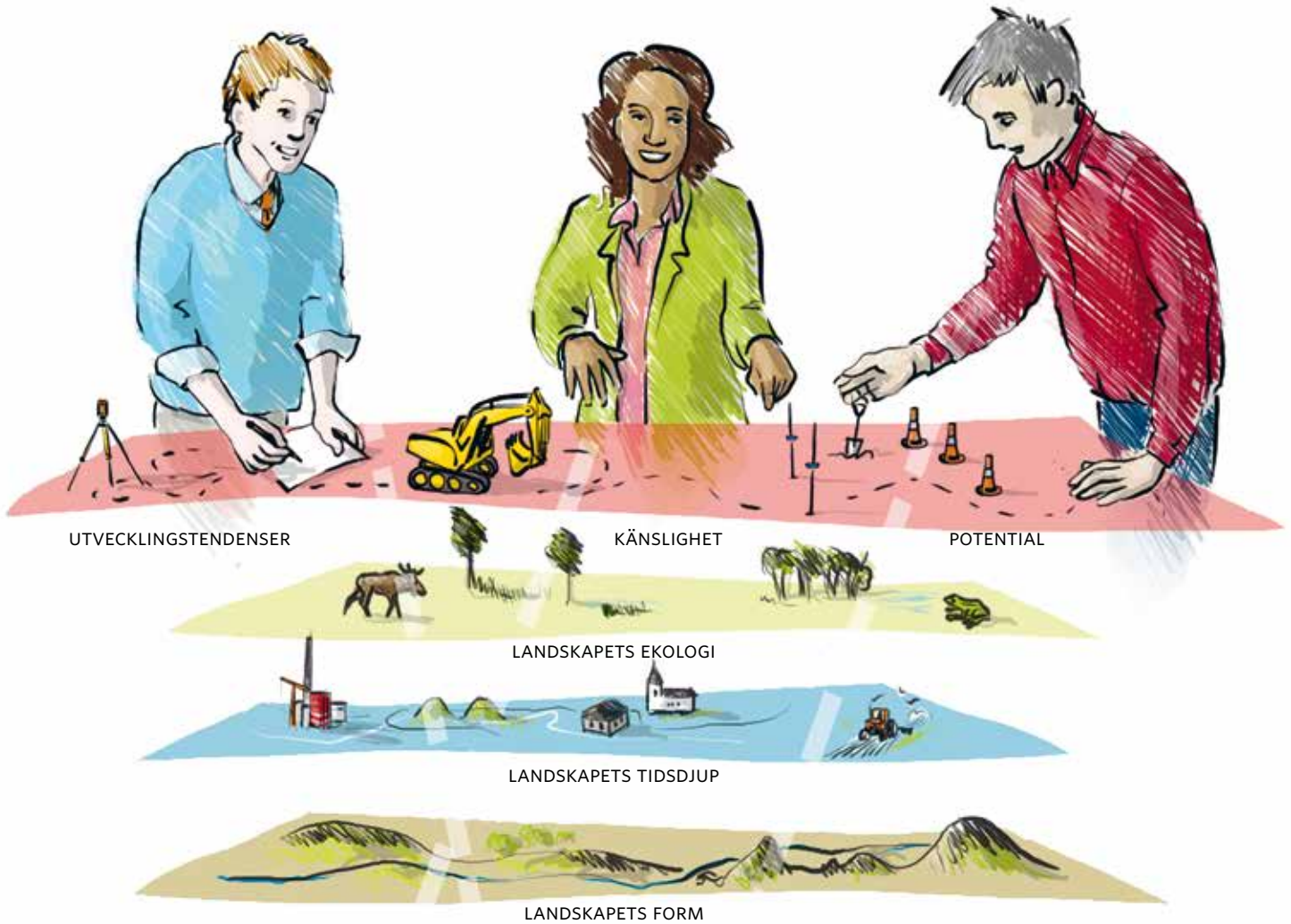
**UTVECKLINGSTENDENS.** Bebyggelsen i Bohuslän har börjat breda ut sig i nya lägen.



FOTO BENGT SCHIBBYE

**KÄNSLIGHET.** Landskapet är känsligt för ny infrastruktur som skär tvärs över dalgångar.

## LANDSKAPSKARAKTÄRSANALYS



Kunskap om landskapet samlas in från många olika experter och genom gemensamma fältresor – så kallade befaringar. Beskrivningarna av landskapets form, tidsdjup och ekologi vävs ihop till en analys av helheten; utvecklingstendenser, känslighet, tålighet och potential. Landskapet får en grundlig genomlysning som kan återanvändas och förfinas för många olika syften.



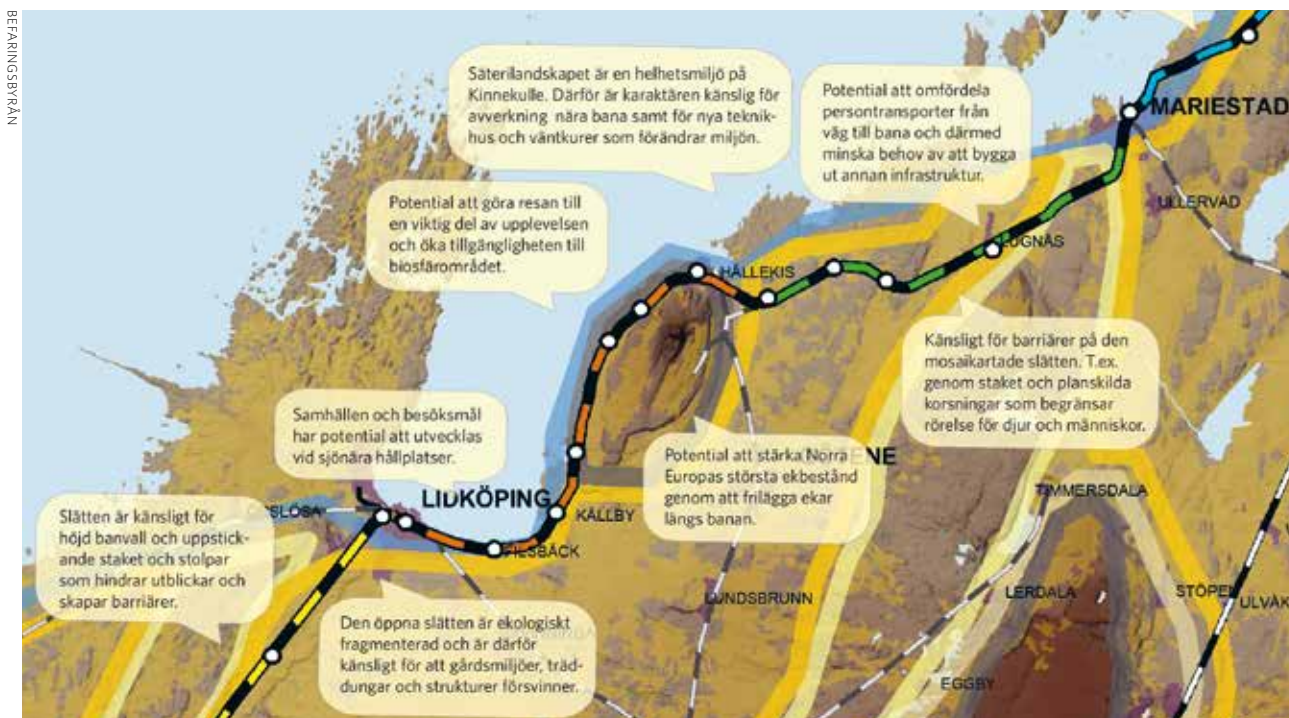
# KINNEKULLEBANAN BÄTTRE BILD FRÅN BÖRJAN

**K**innekullebanan är en järnväg som berör många landskapstyper, bland annat den unika miljön Kinnekulle, som ingår i ett så kallat biosfärområde utnämnt av Unesco. Nu utreds banans framtida utveckling i en åtgärdsvalsstudie.

I studien används den landskapskaraktärsanalys som gjorts inom projektet *Landskap i långsiktig planering*. Det gör att man redan i ett tidigt skede kan se och ta hänsyn till landskapets behov.

– I normala fall hade vi föreslagit åtgärder, och först i slutskedet hade man utrett vilka effekter de skulle få för landskapet. Ofta leder det till att olika intressen ställs mot varandra. Bilden som landskapskaraktärsanalysen ger oss gör det lättare att

se och ta hänsyn till landskapets behov. – I normala fall hade vi föreslagit åtgärder, och först i slutskedet hade man utrett vilka effekter de skulle få för landskapet. Ofta leder det till att olika intressen ställs mot varandra. Bilden som landskapskaraktärsanalysen ger oss gör det lättare att



Kinnekullebanan går genom flera olika karaktärsområden i Västra Götaland. I analysen identifieras både känslighet och potential.



## ” Ett jättebra beslutsunderlag som vi har efterlyst länge.

Jens Rasmussen, länsstyrelsen Västra Götaland

hitta lösningar som både kan utveckla landskapets potential och samtidigt uppnå andra viktiga mål för transportsystemet, säger Sara Sandin, projektledare för åtgärdsvalsstudien.

### VIKTIGT FÖR MEDBORGARNA

En av de kommuner som påverkas av Kinnekullebanan är Götene, en landsbygdskommun i närheten av en storstadsregion. Där ser man positivt på hur landskapskaraktärsanalysen kopplar ihop stads- och landsbygdsperspektivet.

– Kinnekullebanan är jätteviktig. Den underlättar för arbetspendling, studier, rekreation, handel, det som våra medborgare upplever som livskvalitet, säger Mikael Lundgren, kommunutvecklare i Götene.

### BRA BESLUTSUNDERLAG

Länsstyrelsen i Västra Götaland, som varit involverad i projektet *Landskap i långsiktig planering*, använde sig av materialet när de skulle uttala sig om Kinnekullebanan.

– Det är ett bra stöd, och det kommer att få ännu större betydelse när det gäller nya infrastrukturprojekt, säger Jens Rasmussen, länsarkitekt.

---

#### KONTAKT

sara.sandin@trafikverket.se  
mikael.lundgren@gotene.se  
jens.rasmussen@lansstyrelsen.se

## E20 HÖGRE KVALITET FÖR SAMMA PENGAR

Landskapskaraktärsanalysen i Västra Götaland användes när man tog fram ett gestaltungsprogram för E20 genom länet.

Stora projekt som det här delas upp i deletapper, och det är lätt att förlora helhetsperspektivet.

Att utgå från landskapet och väga in dess historia redan från början har påverkat förslagen, till exempel vid Lokaåsen där man ska bygga en trafikplats och en bro.

– Det enklaste alternativet hade varit att satsa på en kort, rätvinklig bro vilket vi var inne på först. Nu har vi i stället föreslagit en bro med snedare vinkel. Då leder vägen rakt in i samhället, precis som den gamla vägen på åsen gick. I stället för att ha fokus på hur vägen och bron ska se ut har vi valt att lyfta fram själva åsen, säger Marita Karlsson som är projektledare för gestaltungsprogrammet förbi Hova.

Det visade sig att det nya förslaget ändå inte blev dyrare. Däremot höjdes kvaliteten i utformningen.

---

#### KONTAKT

marita.karlsson@trafikverket.se

# VÄSTMANLAND REDSKAP FÖR UTVECKLING

**I** Västmanland har man tagit fram en landskapskaraktärsanalys som ska fungera som en vägledning i länets utvecklingsarbete.

– Vi valde att anlita en extern grupp för att inte fastna i riksintressen, miljö kvalitetsnormer och strandskydd, säger Magnus J Johansson, samhällsplanerare på Länsstyrelsen i Västmanland.

Analysen används nu bland annat i diskussionen med kommunerna om översiktsplaner.

– Vi har den även som utgångspunkt när vi till exempel har kontakt med vindkraftsbolag eller tittar på en ny vägdragningsplan. Materialet är väldigt användbart, säger Magnus J Johansson.



Med en analys som tar in hela landskapets möjligheter och begränsningar blir det lättare att styra utvecklingen dit man vill.

## POSITIV UTGÅNGSPUNKT

För många kommuner är befolkningsutvecklingen en av de viktigaste frågorna. Med stöd i landskapskaraktärsanalysen blir det lättare för kommuner att samarbeta för att kunna erbjuda attraktiva livsmiljöer.

– Det finns så många intressen att ta hänsyn till, ibland skymmer det utvecklingsmöjligheterna. Landskapskaraktärsanalysen har en konstruktiv utgångspunkt. Man kan utveckla och göra saker, bara man gör det på rätt sätt, säger Lars Eriksson på länsstyrelsens landsbygdsenhet.

Han anser att det igenväxande landskapet är ett hot mot alla de typiskt västmanländska karaktärerna.

– I en sådan här analys blir det tydligt. Vill vi ha kvar de här miljöerna krävs insatser. Annars blir det bara sly och granskog utanför stadskärnorna, säger Lars Eriksson.

## KONTAKT

[lars.eriksson@lansstyrelsen.se](mailto:lars.eriksson@lansstyrelsen.se)  
[magnus.j.johansson@lansstyrelsen.se](mailto:magnus.j.johansson@lansstyrelsen.se)

**I analysen ser man tydligt hur vi kan utveckla värdena, men också hur de kan förstöras.**

Lars Eriksson, landsbygdsutvecklare på länsstyrelsen i Västmanland



Läs mer om  
Landskap i långsiktig planering  
på [www.trafikverket.se/landskap](http://www.trafikverket.se/landskap)

KONTAKT  
Ulrika Lundin, projektledare  
[ulrika.lundin@trafikverket.se](mailto:ulrika.lundin@trafikverket.se)



Vad händer om vi börjar behandla landskapet som den helhet det är, även i planeringssammanhang? Om vi försöker se hur människors livsmiljö kan förbättras, i stället för att bara undvika alltför stor skada i känsliga områden?

Vad händer om vi inte gör det?

Projektet *Landskap i långsiktig planering* har utvecklat en metodik som vänder på perspektiven.



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)