



TRAFIKVERKET



Välkommen till
Trafikverkets arkitektinfo

Med trafikverkets arkitektinfo vill vi:

- Förmedla nyheter som påverkar arbetet med arkitektur i infrastrukturprojekt.
- Täcka det behov som finns för att få bättre inblick i vilka dokument vi ska använda och vad som är aktuellt.



Program

Del 1 – Nya dokument och arbetssätt

12.30 **Inledning**, Åsa Erkman

12.40 **Nya gestaltungs-handboken**, Stina Bodelius och Katharina Nyström

13.00 **Vegetationsdirektiv**, Nina Wiman

13.10 **Uppdrag med stegvis förankring**, Sanna Ahrens

13.30 **Ny vägledning till arbete med barnrättsfrågor**, Monika Levan

13.50 **Branschsamverkan arkitektur inom transportsektorn**, Johan Folkesson

14.00 **Kommande uppdateringar**, Åsa Erkman

14.05 **Paus**

Del 2 – Stationer

14.15 **Paraplyprojekt stationer**, Lina Sofia Tomczak

14.30 **Regelverk stationsutformning**, Anna Hansson och Ellinor Nyberg

14.50 **Avslutning**, Åsa Erkman

15.00 **Slut**

Mentimeterfråga

Var jobbar du nånstans?

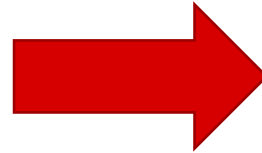
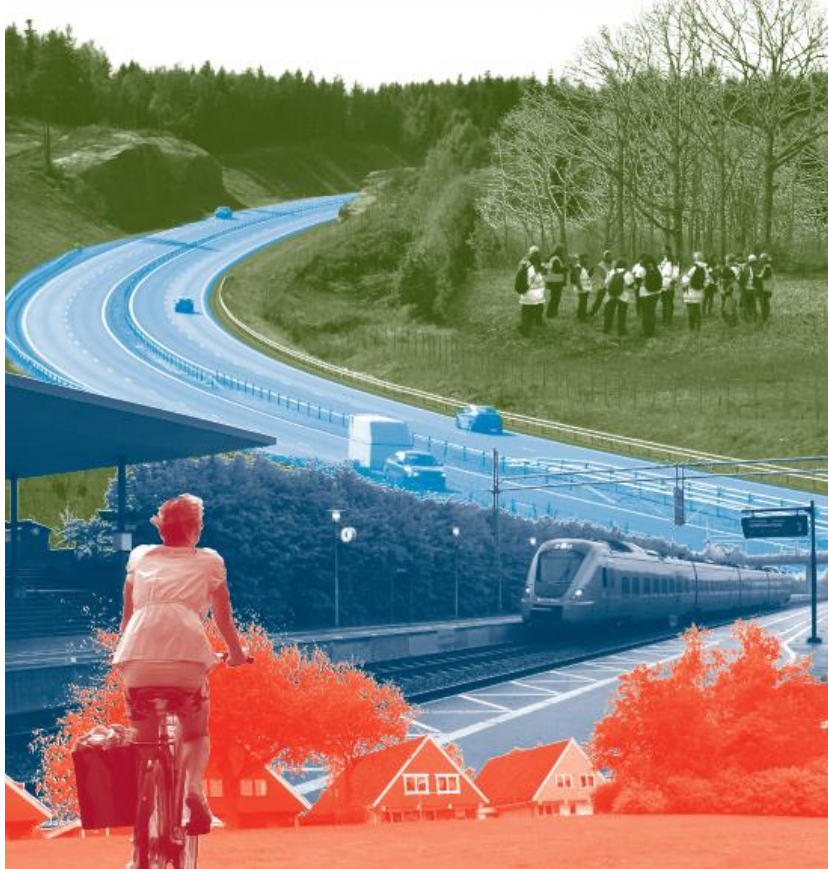


KOD: 1944 0039

Nya gestaltningshandboken

Stina Bodelius & Katharina Nyström

Handbok för gestaltungsarbete
och gestaltungsprogram i
infrastrukturprojekt



Gestaltungs-handbok
för arkitektur i väg- och
järnvägsprojekt



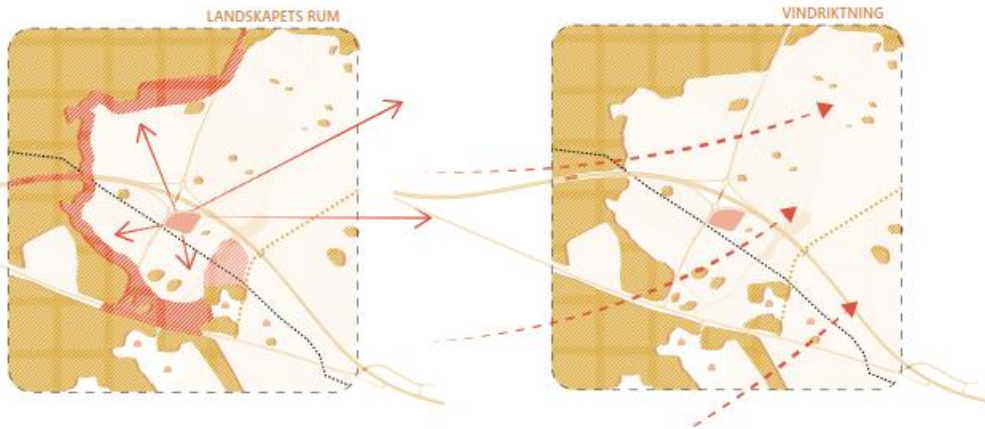
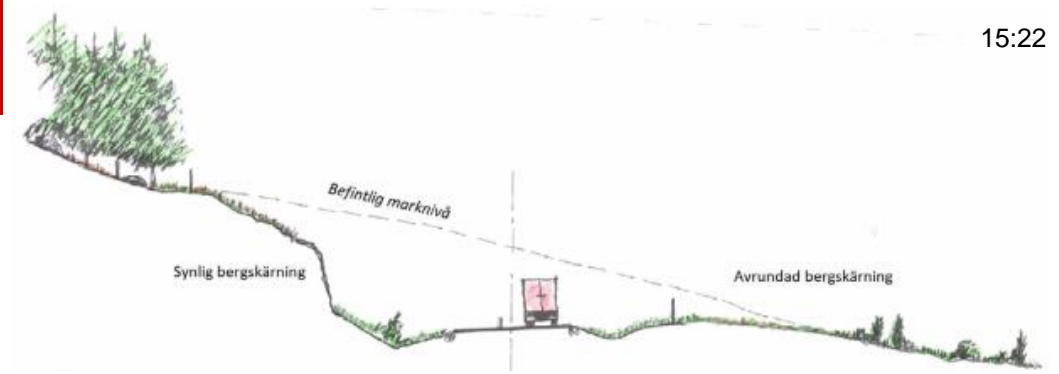
Innehåll

- Vad vi vill lyfta fram särskilt
- Nyheter i kapitel planläggningsskede
- Nytt kapitel skede förfrågningsunderlag
- Nytt kapitel byggskede

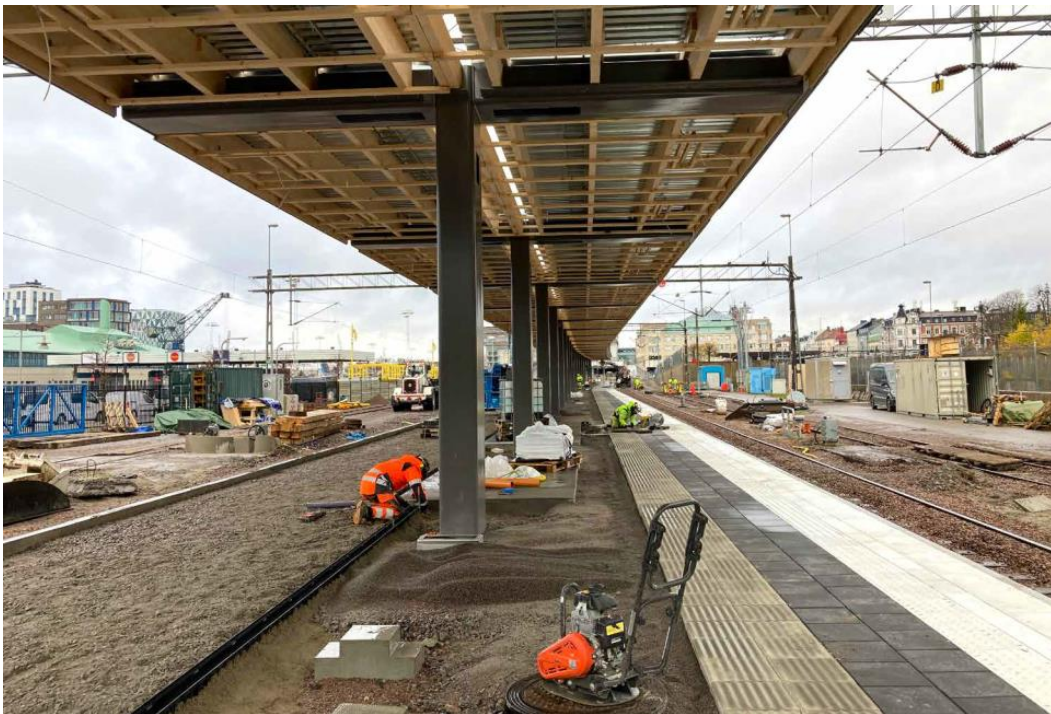
Kapitelindelning för handbokens olika skeden

3.PLANLÄGGNINGSSKEDE
s.14-45**4.**SKEDE
FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG
s. 46-69**5.**ENTREPRENADSSKEDE
s. 70-89

Kommunicera med hjälp av bilder



Förtydligad roll under byggskede



Nytt i kapitel planläggningskede:

Utformningsprocessen

– i förhållande till planläggningsprocessen

Utformnings-
steg

Fakta-
insamling
& analys

Utreda
alternativ

Utforma
anläggning

Lista över arkitektens arbetsmoment
och leveranser i planläggningskedet

- ✓ Läs in underlag från tidigare arbete
- ✓ Analysera människans upplevelse och behov
- ✓ Analysera platsens egenskaper
- ✓ Platsbesök
- ✓ Bidra till målbildsseminarium
- ✓ Leverans: Gestaltungsavsikter

- ✓ Generera idéer
- ✓ Pröva olika alternativ
- ✓ Visualisera med skisser och foton
- ✓ Utvärdera olika förslag
- ✓ Platsbesök
- ✓ Leverans: Gestaltungsprogram för lokalisering / Inledande gestaltungsprogram

- ✓ Konkretisera valda lösningar i projektering
- ✓ Ta fram digitala modeller
- ✓ Leverans: Gestaltungsprogram

Planläggnings
process

Samråds-
underlag

Samråds-
handling

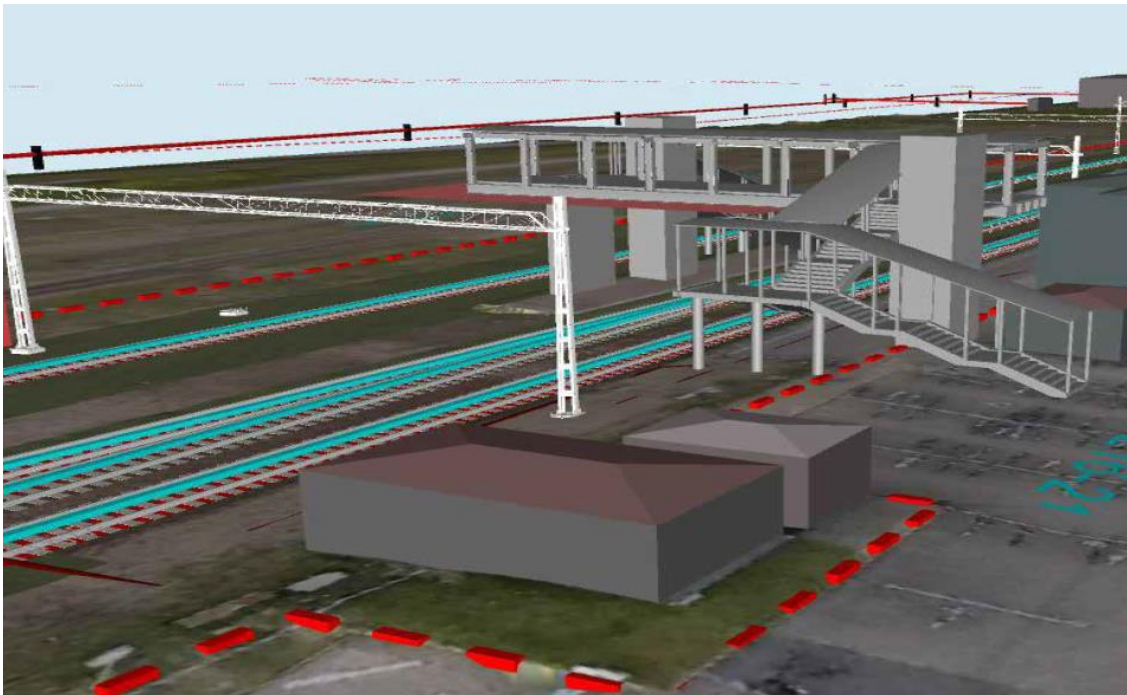
Nytt i kapitel planläggningskede: Inledande gestaltningsprogram - Ny leverans

Inledande gestaltningsprogram ska:

- påbörja arbetet med att konkretisera gestaltningsavsikterna, alltså HUR gestaltningen ska ske för att uppnå avsikterna.
- sammanfatta det hittills genomförda gestaltningsarbetet i utredningsskedet genom att redovisa de val och ställningstaganden som gjorts. Det är viktigt att motivet till valda och bortvalda lösningar framgår.
- skapa förståelse för hur anläggningen kan se ut och hur mycket mark den tar i anspråk.



Nytt i kapitel planläggningskede: Systemhandling



Systemhandlingens syfte

Kravuppfyllnad:

Systemhandlingen ska visa att föreslagen anläggning uppfyller regelverks- samt anläggnings-specifika krav

Anläggningsbeskrivning:

Den föreslagna anläggningen ska beskrivas i systemhandlingen.

Byggbarhet:

I tidigt skede visa att föreslagen anläggning är byggbar.

Kalkyl:

Projekteringen ska gå så djupt att den föreslagna anläggningen kan kalkyleras på nivån +/- 9 %.

Markanspråk:

Systemhandlingen utgör underlag för järnvägsplanens beskrivning av markanspråk, både för permanenta och tillfälliga ytor.

Arkitektens roll

Det är viktigt att som arkitekt samarbeta med andra teknikområden. Till exempel finns miljökrav och funktionskrav som fordrar att anläggningen ska vara tillgänglig för alla eller att åtgärder mot buller ska uppfylla riktvärden.

Gestaltning åtgärder som ska beskrivas kan vara utformning av slänter, längd på brospann och utformning av bullerskyddsåtgärder med mera.

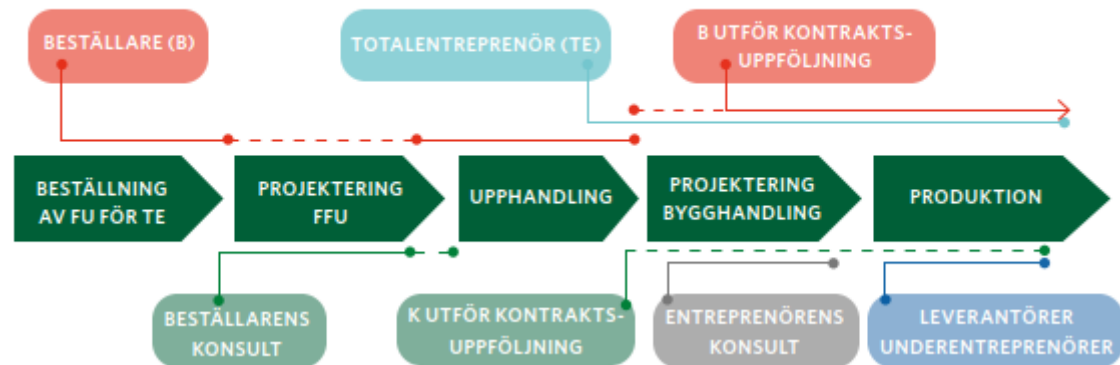
Genom samordning med andra teknikområden säkerställer arkitekten att exempelvis särskilt viktig vegetation eller landformer kan bevaras, att det är tekniskt möjligt med viss längd och öppenhet under broar eller att anläggande bullerskydd med en viss utformning är genomförbart.

Arkitekten bör motivera kostnaden som en viss utformning medför eller modifiera förslaget om det behöver anpassas till en lägre kostnad samt medverka till kostnadsminskning genom att tänka nytt.

Det är viktigt att motivera markanspråket genom en medveten utformning av exempelvis slänter, bergskärningar och bullerskydd. Stationsmiljöer kan behöva projekteras mer detaljerat för att säkerställa utrymmesbehovet.

Nytt kapitel - skede förfrågningsunderlag:

Förfrågningsunderlag för totalentreprenad



Kravformulering

- Krav ska skrivas i korta koncisa meningar.
- Samtliga krav måste vara möjliga att följa upp och vara kalkylerbara.
- Varje krav på ny rad i TB.
- Krav ska vara entydiga, det vill säga inte kunna tolkas på flera olika sätt.
- Krav ska vara tydliga. Exempel: krav på att något ska "smälta in". Mycket svårtolkat och inte kalkylerbart för en entreprenör.
- Kravet ska inte förklaras eller motiveras i TB. Endast kravet är relevant.
- Krav kan ställas på att utformning som ännu inte är beslutad ska utföras i samråd med beställaren. Exempel: "Specifikation av kulören fastställs i samråd med beställarens arkitekt."

Nytt kapitel - skede förfrågningsunderlag

Förtydligade leveranser

- PM gestaltning
- Fördjupat gestaltningsprogram



PM Gestaltning ska:

- formulera och lyfta fram gestaltningsambitioner och bärande gestaltningsidéer i de fall gestaltningsprogram från planläggningsskedet saknas.
- utgöra underlag för en gemensam syn på gestaltningen i projektet.
- ge underlag för beslut om gestaltningsåtgärder som arbetas in i övriga handlingar.

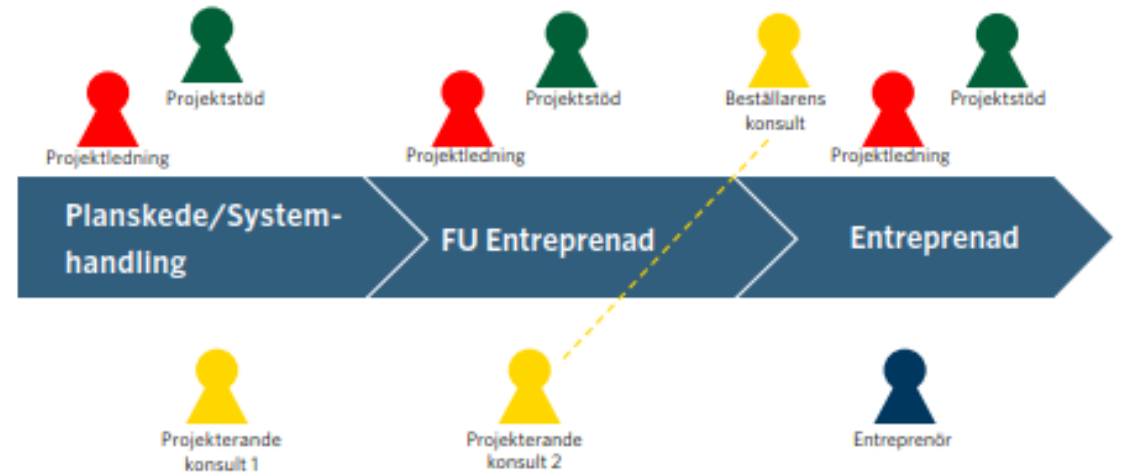


Fördjupat gestaltningsprogram ska:

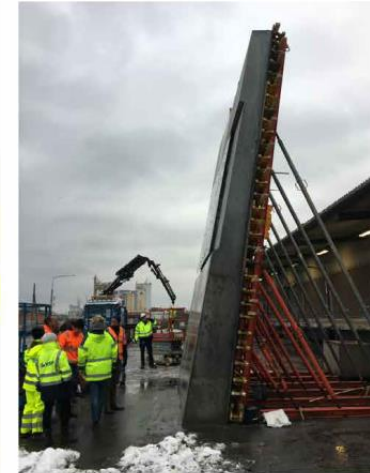
- omsätta intentionerna från väg-/järnvägsplanen till konkreta, detaljerade lösningar.
- innehålla en förprojektering för de delar där gestaltningen påverkar kravställningen.
- utgöra underlag för en gemensam syn på gestaltningen i projektet.
- ge underlag för beslut om gestaltningsåtgärder som arbetas in i övriga handlingar.

Nytt kapitel - byggskede:

Kontraktstoppföljning (tidigare BPU)



Nytt kapitel - byggskede: Syner och kontroller



Nytt kapitel - byggskede:

Ta en mer aktiv roll!

- Framgångsfaktorer och tips



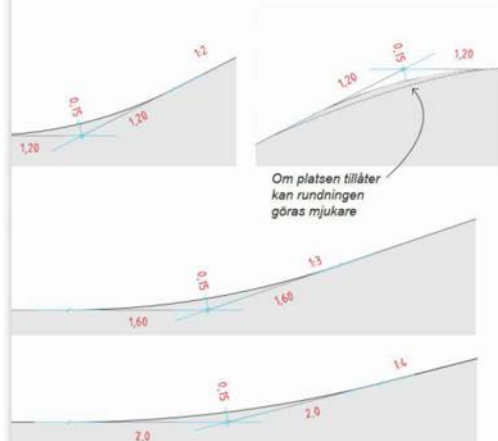
Nytt kapitel - byggskede: Framgångsfaktorer och tips

SLÄNTAVRUNDNINGENS GEOMETRI

Rundningen får anpassas till släntutning och anslutande mark. Nedan exempel på hur mycket som ska läggas på i släntfot, samt utbredningen på rundningen. Motsvarar hur mycket som tas bort i för att runda ett slänkrön.

Se måtten som ett minimum, och gör gärna en generösare rundning där det finns utrymme för det. Utrymmet och befintlig mark styr vad som blir bäst för platsen.

Tumregel: lägg på/ta bort minst 15 cm material från "spetsen".



Tack!

Mentimeterfrågor

Hur ofta använder du den nuvarande
Gestaltungshandboken?

Frågor och funderingar om nya
gestaltungshandboken?



KOD: 1944 0039

Direktiv vegetation för Trafikverket

Ett gemensamt arbete mellan IV, UH och PL
Nina Wiman

Direktiv vegetation är under framtagande

Problembild



Målgrupp

Alla som arbetar med Trafikverkets anläggningar



Syfte

PL

Vilka växter?

Nya planteringar eller inte?



Ambitionsnivå?

UH

IV



Direktiv vegetation - hållbarhet utgångspunkt & bas



Direktiv

- övergripande vision

Miljön runt Trafikverkets anläggningar ska vara gröna



Vegetationen ska ha en tydlig funktion



Val av växter görs med stor omsorg



Ta hjälp av
våra
dokument!



Vegetation ses som en värdefull resurs

LCC

Rätt växter rätt
plats

Helhetsperspektiv

Samsyn

Ambitionsnivå

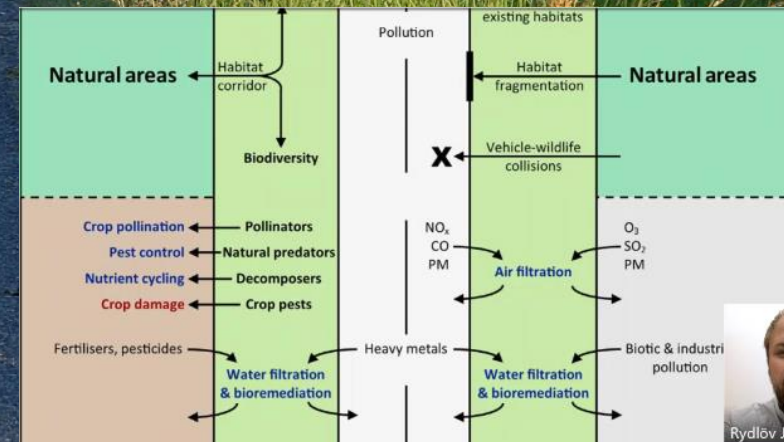
Uppföljning
byggskede

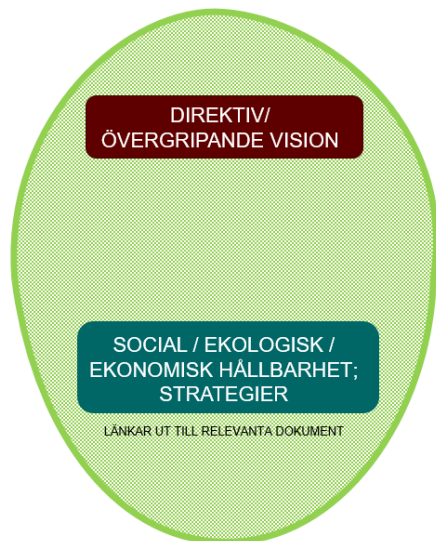
Osv osv

Trafikverket utmanar – testar nya sätt och metoder

Multifunktionella ytor
 Få fram inhemska och lokala
 frösorter
 Biogas av rester från UH

...





Exempel utdrag ur Ekologisk hållbarhet

Vegetationen ska ha en tydlig funktion

Val av växter görs med stor omsorg

...

3.1. Ekologisk hållbarhet

3.1.1. Intro ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet innefattar allt som har med jordens ekosystem att göra. Detta innefattar bland annat klimatsystemens stabilitet, luft-, land- och vattenkvalitet, landanvändning och jorderosion, biodiversitet (mångfald av både arter och habitat), och ekosystemtjänster (t.ex. pollinering och fotosyntes). För de ekologiska systemen går det många gånger att definiera hållbarhet ganska väl. Produktion av varor och tjänster får inte kompromissa med ekosystemens bärförmåga, dvs. naturen måste hinna återskapa uttagna resurser. Ekologisk hållbarhet rör alltså bland annat funktionsdugligheten hos jordens bio-geo-kemiska system. I ett tvärvetenskapligt forskningsprojekt har nio miljöproblem pekats ut med sina respektive planetära gränser, som inte bör överskridas (*Steffen et al., 2015, Richardson et al., 2023*).

- **Gynna naturliga habitat och biotoper**

Strategi: Använda sig av vegetation som har en lokal och/eller regional förankring för att gynna den totala biodiversiteten. Använda arter som har en spontan och naturlig förekomst på regional nivå. (Biologiskt kulturarv?)

Länk: SLU Vårdval:

[Värdväxters betydelse för andra organismer – med fokus på vedartade värdväxter](#)

Mentimeterfråga

På vilka platser behöver vi frihet att använda oss av icke inhemskt växtmaterial?



KOD: 1944 0039

Uppdrag med stegvis förankring

Sanna Ahrens

Lyssna och håll utkik efter...

Stegvis förankring

Vilka uppdrag?

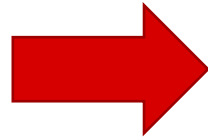
- Projekt som handlas upp med mallen för uppdragsbeskrivningar som kallas **UB2**
- Projekt med vägplan
- Än så länge små uppdrag och just nu bara ***gång- och cykelvägar***
- Ett arbetssätt som på många sätt krockar arm i ***utformningsprocessen***

Hur och varför?

- Arbetet genomförs **teknikslagsövergripande**
- Målsättningen är att **förbättra** och **effektivisera leveranser**

Syftet är att i
utformningsprocessen
göra de utredningar och
den projektering
som behövs för att
kunna ta fram en
vägplan.

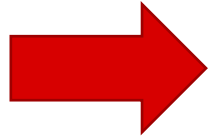
Syftet är att i utformningsprocessen göra de utredningar och den projektering som behövs för att kunna ta fram en vägplan.



Stegvis förankring:

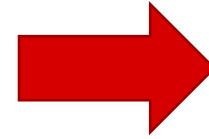
- Faktainsamling & analys
- Utredda alternativ
- Utforma anläggning

Syftet är att i utformningsprocessen göra de utredningar och den projektering som behövs för att kunna ta fram en vägplan.

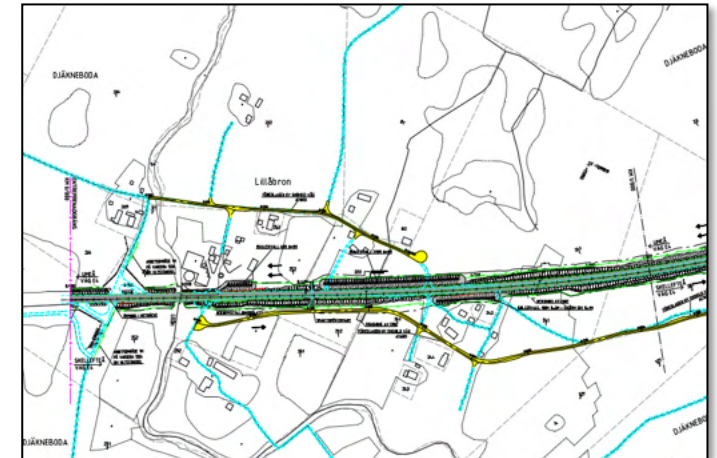


Stegvis förankring

- Faktainsamling & analys
- Utreda alternativ
- Utforma anläggning



Vägplan



Utformnings-
steg

Planläggnings-
process

Fakta-
insamling
& analys

Samråds-
underlag

Utreda
alternativ

Samråds-
handling

Utforma
anläggning

Utformnings- steg

Fakta-
insamling
& analys

Utreda
alternativ

Utforma
anläggning



**...ett nytt sätt att tänka och arbeta
i våra uppdrag**

Frågor?

Mentimeterfrågor

Hur känner du för Trafikverkets
uppdragsbeskrivningar?

Så här insatt är jag i Trafikverkets
uppdragsbeskrivningar:



KOD: 1944 0039

Barnrättsfrågor på IV

”Barnen är inte bara 20 % av befolkningen utan också 100 % av vår framtid!”

Perspektiv, stöd och verktyg för att hantera barnrättsfrågor på ett relevant sätt i investeringsverksamheten.

Monika Levan

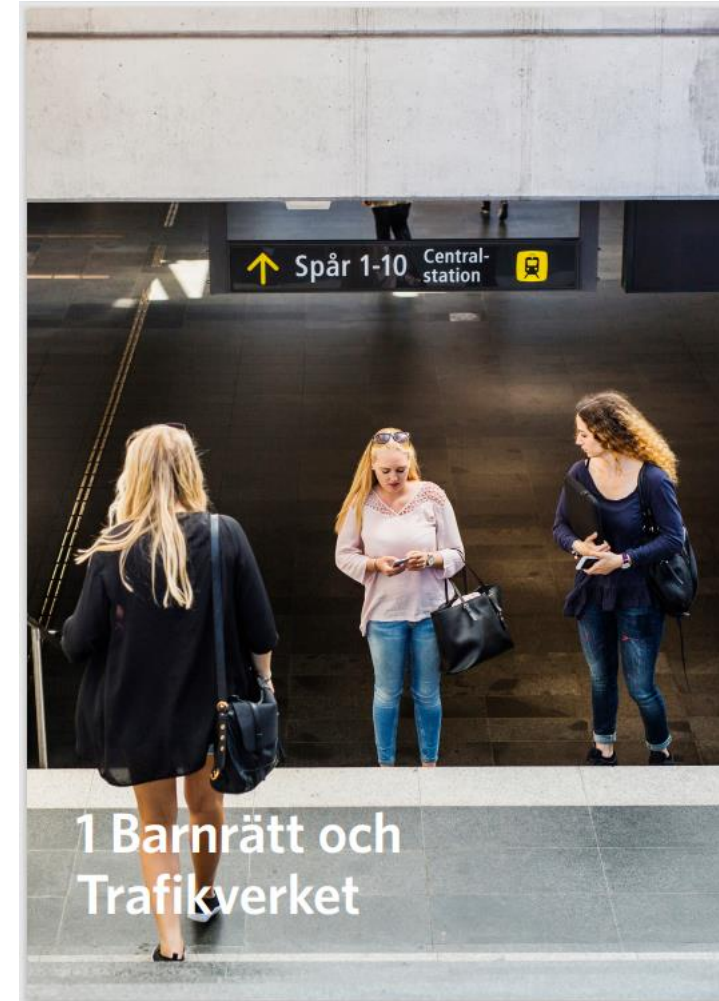
Barnkonventionen blir lag 20200101

”Regeringens bedömning är att trots strategiska åtgärder har barns rättigheter inte fått tillräckligt genomslag i beslutsprocesser som rör barn. Därför beslutades att FN:s konvention om barnets rättigheter skulle bli svensk lag, och lagen trädde i kraft den 1 januari 2020.



Varför arbetar Trafikverket med barnrättsfrågor?

- Nationell strategi för att genomföra FN:s konvention om barnets rättigheter ska statliga myndigheter ha som målsättning att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn.
- Trafikverket har som mål att arbeta för att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.



Mål för transportpolitiken

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Preciseringar av målet:

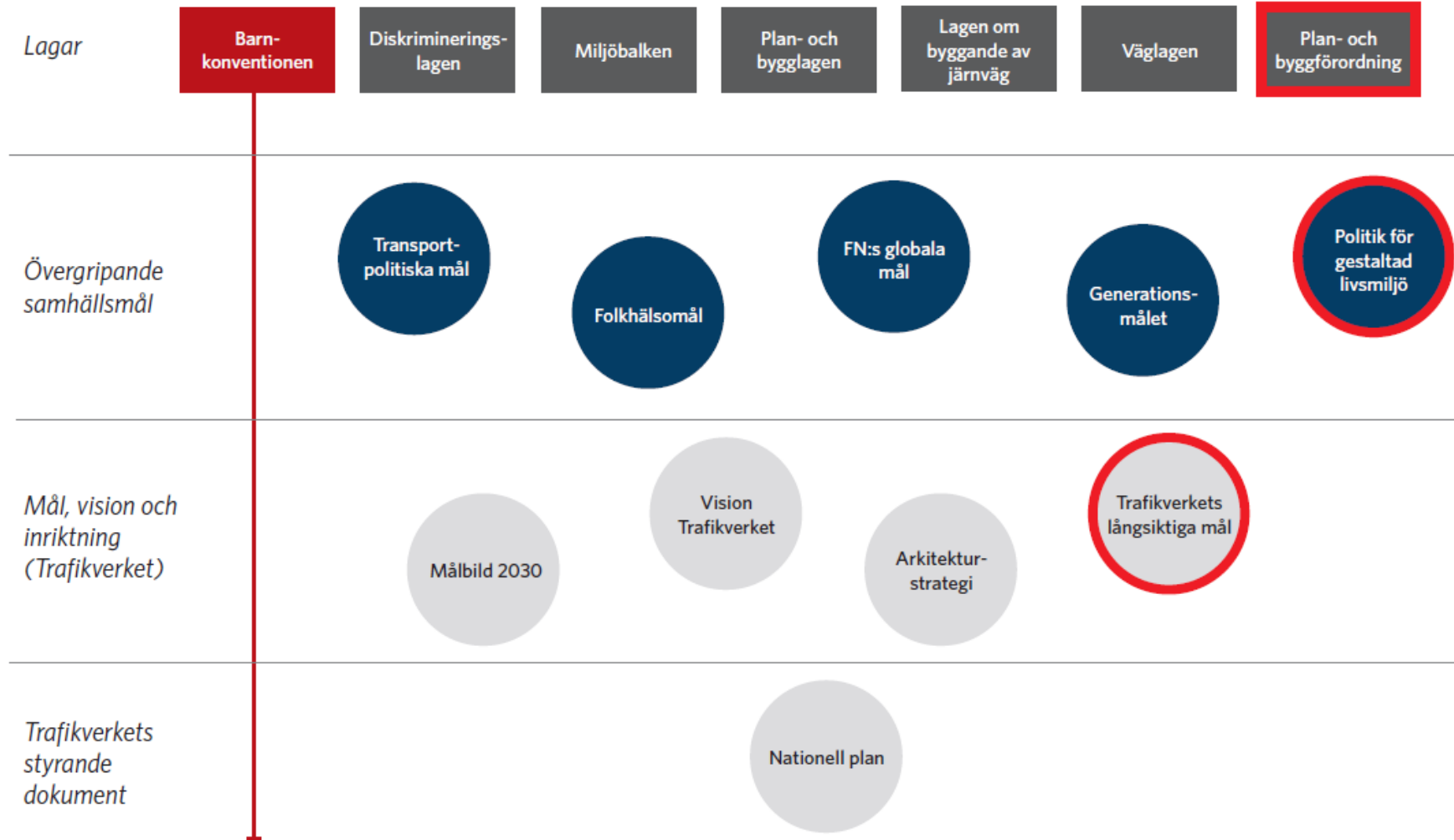
- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Preciseringar av målet:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan" nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.



”

Vid alla åtgärder som rör barn, vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

– Barnkonventionen artikel 3

”

Alla medborgare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet.

– Målbild 2030

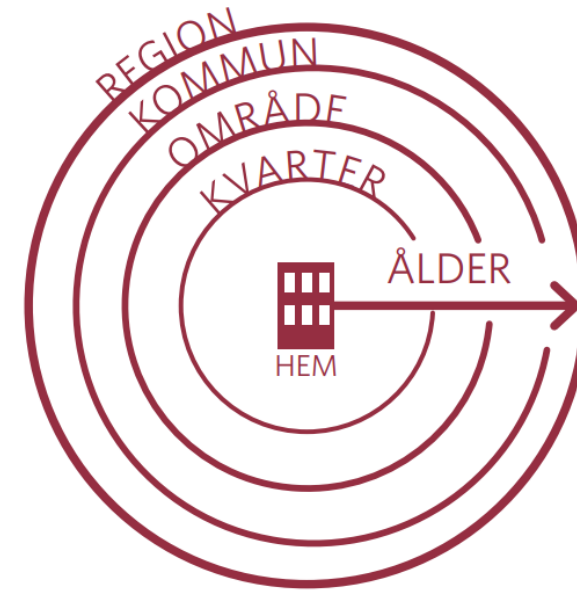
”

Trafikverket ska bidra till att skapa inkluderande vardagsmiljöer i och omkring dess anläggningar. Utgångspunkten är människans behov och sinnliga upplevelser.

– Trafikverkets
arkitekturstrategi s.2

Att arbeta med barnrättsfrågor i Trafikverkets projekt

- Trafikverkets arbete med barnrättsfrågor grundar sig i både funktionsmålet och hänsynsmålet.
- Det finns mycket forskning och kunskap om olika barngruppers behov och förutsättningar i relation till trafikmiljöer.
- Experters erfarenhet och barnens egna perspektiv är en viktig grund för analys, val av lösningar och utformning.
- Detta ska säkra att Trafikverket följer lagstiftningen och når sina mål.



Barns behov av rörelsefrihet ökar med deras ålder

Ändå är det ibland svårt....

Vi har försökt göra det enkelt!

FAS 1: BBP



Påverkar vi barns miljöer och livsförutsättningar? Vad behöver vi veta för att svara på det?

FAS 2: BKA



På vilket sätt påverkar vi barns miljöer och livsförutsättningar? Vilka blir konsekvenserna av det? Vad kan vi göra åt det?

ÖVER- LÄMNING



Hur säkerställer vi att inarbetade åtgärder upprätthålls? Vad kan vi lära oss av det här projektet?

Vi har försökt göra det enkelt!



Trafikverkets metod för bedömning av barnpåverkan (BBP)

1. Inledande kartläggning och analys

Det här steget innehåller en kartläggning av viktiga platser och målpunkter för barn. Det innefattar också en intressentanalys där specifikt berörda barn- eller ungdomsgrupper identifieras. Transportsystem och trafikstrukturer i projektområdet studeras utifrån deras barriäreffekter på barns rörelsefrihet.

2. Bedömning

Svara på kontrollfrågorna för att bedöma om barn berörs av projektet.

- | | Ja | Nej | Vet ej* |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Utgör aktuell sträcka/projekt en färdväg/plats för barn? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Riskerar projektet att skapa/ påatligt förstärka barriärer och därmed begränsa barns rörelsefrihet? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. Finns platser/livsmiljöer för barn (t.ex grund- eller gymnasieskola, förskola, idrott, friluftsliv, hållplatslägen) inom projektområdet eller inom gång- eller cykelavstånd (3 km)? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

*Kunskapsunderlaget är för bristfälligt för att bedöma

2. Beslut om omfattning på barnkonsekvensanalys

Finns negativ påverkan på barns livsmiljöer?

Ja eller vet ej på någon av bedömningsfrågorna

BKA eller fördjupad BKA?
Bedömningen beror bland annat på projektets budget, tidsram och geografiska kontext.

Underlag till beslut dokumenteras i projektet.

Nej på alla bedömningsfrågorna

FÖRENKLAD BKA

För projekt med liten budget och kort tidsperspektiv

- Representanter för barn deltar
- Utredningsarbetet utförs i mindre omfattning
- Arbetet kan utföras inom projektorganisationen

BKA

För större projekt med lång projektering- och utbyggnadstid.

- Barn deltar alltid
- Utredningsarbetet fördjupas och uppföljning sker löpande genom hela projektet
- Expertkompetens kan krävas och ansvarig för BKA ska utses

- Ingen barnpåverkan.

2. Ansvarsfördelning och samordning av BKA-arbete

Planera resurser, utse huvudansvarig för BKA och rutin för samordning.

Tänk på:

Barn är alla under 18 år.

Det är lätt att fokusera på de små barnen när man gör en första bedömning. Enligt barnkonventionen räknas alla under 18 år som barn. Glöm inte bort miljöer för tonåringar, som högstadie- och gymnasieskolor eller fritidsgårdar.

Barn är själva trafikanter.

Som små främst till fots, på cykel eller som passagerare. När de blir äldre så är de ofta själva, och från 15 år så kan de använda flera olika typer av fordon och befinner sig ofta i trafikmiljöer på samma villkor som vuxna.

Barn är olika.

Gör en enkel intressentanalys med syftet att identifiera grupper av barn eller ungdomar som särskilt berörs av projektet. Barn och unga är en bred grupp, och det är viktigt att lyfta in perspektivet hos de bland dem som har svårast att själva föra sin egen talan.

Resultat av BBP-fasen:

- Ska BKA genomföras? Ska det vara en förenklad BKA?
- Vem har rollen som ansvarig för barnrättsfrågor? Den personen ska ansvara för att driva arbetet, implementera resultat, lämna över och följa upp.
- När sker vad? Hur utförs BKA? Om det ska utföras av konsult - när påbörjas det uppdraget? Hur formuleras det uppdraget?

Varje projekt som genomför en barnkonsekvensanalys ska ha en ansvarig projektledare eller specialist som följer frågorna under projektet. I längre projekt är det viktigt att barnkonsekvensanalysen följs upp när projekten övergår i nya skeden, så att inte gamla lösningar hindras av nya förutsättningar.

Från BBP till BKA

BBP-PROCESS

Bedömning av barnpåverkan

Inledande kartläggning och analys

Bedömning och beslut om omfattning av barnkonsekvensanalys.



BKA-PROCESS

STEG 1

Kartläggning

Kartläggning och kunskapsinhämtning

Analysera projekts förutsättningar

Identifiera nyckelfrågor och indikatorer

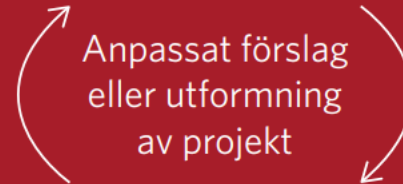


STEG 2

Analys

Analys utformning och lösningar

Anpassat förslag eller utformning av projekt



STEG 3

Utvärdering

Konsekvensbedömning och beskrivning

Eventuella kompensatoriska åtgärder

Överlämning



Steg 1: Kartläggning - tema

KARTLÄGGNINGS- OCH ANALYSTEMAN

RÖRELSEFRITT
OCH
SAMMANHÄNGANDE

TRYGGT
OCH
SÄKERT

TILLGÄNGLIGT
OCH
JÄMLIKT

HÄLSOSAMT
OCH
AKTIVT

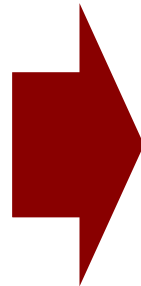
- Hur fungerar området för barn och unga idag?
- Finns det barriärer som hindrar barn och unga för att röra sig fritt på egen hand?
- Finns det sammanhängande cykel- och gångvägar till och från viktiga målpunkter?
- Upplevs området som tryggt för barn? Kan vi ta reda på hur barn och unga upplever området?
- Finns det påtagliga säkerhetsrisker för barn i området? Kan de använda lekytor, gårdar, naturområden fritt och utan risk?
- Kan barn och unga själva transportera sig på ett säkert sätt?
- Är tillgången till trafikslag jämlik för barn och unga i projektområdet?
- Finns det angränsande områden som har sämre tillgång till kollektivtrafik och platser för barn än andra?
- Hur ser tillgängligheten till platser och trafikslag ut i projektområdet? Finns brister?
- Finns det platser i området som är viktiga för barn och ungas hälsa och sociala liv? Finns det brister i de platserna?
- Finns det brister eller risker för barns hälsa i projektområdet? Utsätts platser som används av barn för buller, luftföroreningar eller andra hälsorisker?

Steg 1: Kartläggning - identifiera

Nyckelfrågor

Nyckelfrågorna är områden som är särskilt viktiga för projektet att ta hänsyn till för att säkerställa barns rättigheter. Utgångspunkten för nyckelfrågorna är BKA-modellens temaområden, som i sin tur utgår från Barnkonventionens artiklar.

Nyckelfrågorna blir sedan ett stöd i utformningen av förslaget under det andra steget av barnkonsekvensanalysen.



Indikatorer

Uppföljningen av nyckelfrågorna görs genom indikatorer, som varje projekt tar fram.

Indikatorerna formuleras förslagsvis som frågor eller påståenden, och följs sedan upp i det tredje steget av barnkonsekvensanalysen, utvärderingen.

Steg 2: Analys – utformning och lösningar



Resultatet från den analysen används för att anpassa planerade lösningar i projektet så att riskerna för barn och unga minimeras och deras livsmiljöer kan stärkas.

Anpassningen och bearbetningen av utformning och lösningar genomförs i samverkan mellan utförare av barnkonsekvensanalysen och ansvarig för barnrättsfrågor i projektet.

Analysen görs multidisciplinärt där man gemensamt tittar på utformningsförslaget och identifierar åtgärder för att anpassa det.

Steg 2: Analys – utformning och lösningar



Arbeta in åtgärder i handlingarna!

Se till att ni har tät kontakt med projektledningen och de som projekterar anläggningen så att de åtgärder som ni identifierar i BKA också kommer med i den slutliga anläggningen.

Glöm inte analys och åtgärder för byggtiden!

Steg 3: Utvärdering – konsekvens och överlämning

STEG 3

Utvärdering

Konsekvensbedömning
och beskrivning

Eventuella kompensatoriska åtgärder

Överlämning



Syftet med arbetet i den här fasen är att utvärdera om projektet tillgodoser de rättigheter som barnkonventionens artiklar ger barn, samt om projektets åtaganden för att stärka barns livsmiljöer uppfylls.

Det ska finnas en plan för hur arbetet med barnrättsfrågor följs upp efter att planeringsarbetet avslutas och projektet övergår i ett byggprojekt. Den planen utarbetas och överlämnas till byggprojektet i den här fasen.

Arbetet ska även ge förslag på kompensatoriska åtgärder för de brister när projektet inte når upp till sina egna mål, försämrar barns livsmiljöer eller på annat sätt skapar sämre villkor för barn och unga.

Steg 3: Utvärdering – konsekvens och överlämning

STEG 3

Utvärdering

Konsekvensbedömning
och beskrivning

Eventuella kompensatoriska åtgärder

Överlämning



Bedömningsfrågorna speglar de artiklar i barnkonventionen som identifierats som relevanta för Trafikverket.

- Hur har barns tillgänglighet och behov vägts mot andra intressen?
- Vilka grupper av barn berörs särskilt av förslaget?
- Hur har barns lika värde beaktats och hur är det säkerställt att inga barngrupper har diskriminerats?
- Hur har barns rätt till god hälsa och utveckling tagits hänsyn till?
- Hur har barns rätt till utbildning, fritid, lek och kultur tagits hänsyn till?
- Hur har de barn som berörs av beslutet fått möjlighet att uttrycka sin mening?
- Främjar förslaget en långsiktigt hållbar samhällsutveckling för barnen i dagens samhälle och kommande generationer?

Steg 3: Utvärdering – konsekvens och överlämning

STEG 3

Utvärdering

Konsekvensbedömning
och beskrivning

Eventuella kompensatoriska åtgärder

Överlämning



Överlämning till förvaltningen.

Barnrättsperspektivet finnas med när bygget står färdigt och övergår i underhållsverksamhetens ansvar. De utformningsförslag som tas fram med hänsyn till barns villkor kan ofta behöva underhållas så att de fortsätter att fungera bra för barn och unga. Det kan exempelvis röra sig om belysningsplaner, om utformning av cykelbanor eller andra lösningar som behöver driftas på ett särskilt sätt.

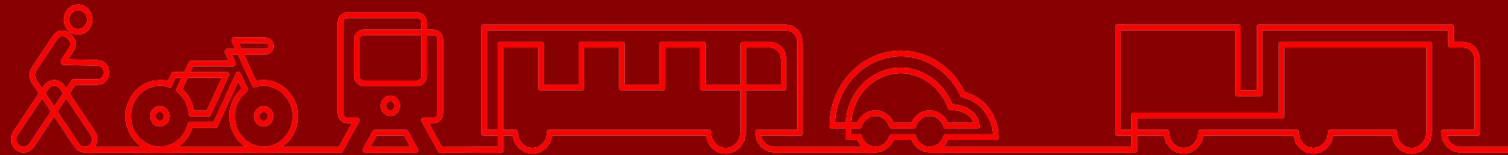
Slutligen

- Det kommer ett kunskapsunderlag kring barn i transportsystemet, som kan komplettera vägledningen i vår.
- Missa inte det två kortfattade metodbeskrivningarna i slutet av rapporten!
- Hör gärna av er med frågor, synpunkter och erfarenheter!



Frågor

Monika Levan monika.levan@trafikverket.se



Mentimeterfrågor

Känner du till "Vägledning till arbete med barnrättsfrågor i investeringsprojekt" sedan tidigare?

I vilken typ av projekt ser du att du kan använda BKA-vägledningen?



KOD: 1944 0039

Branschsamverkan arkitektur inom transportsektorn

Johan Folkesson

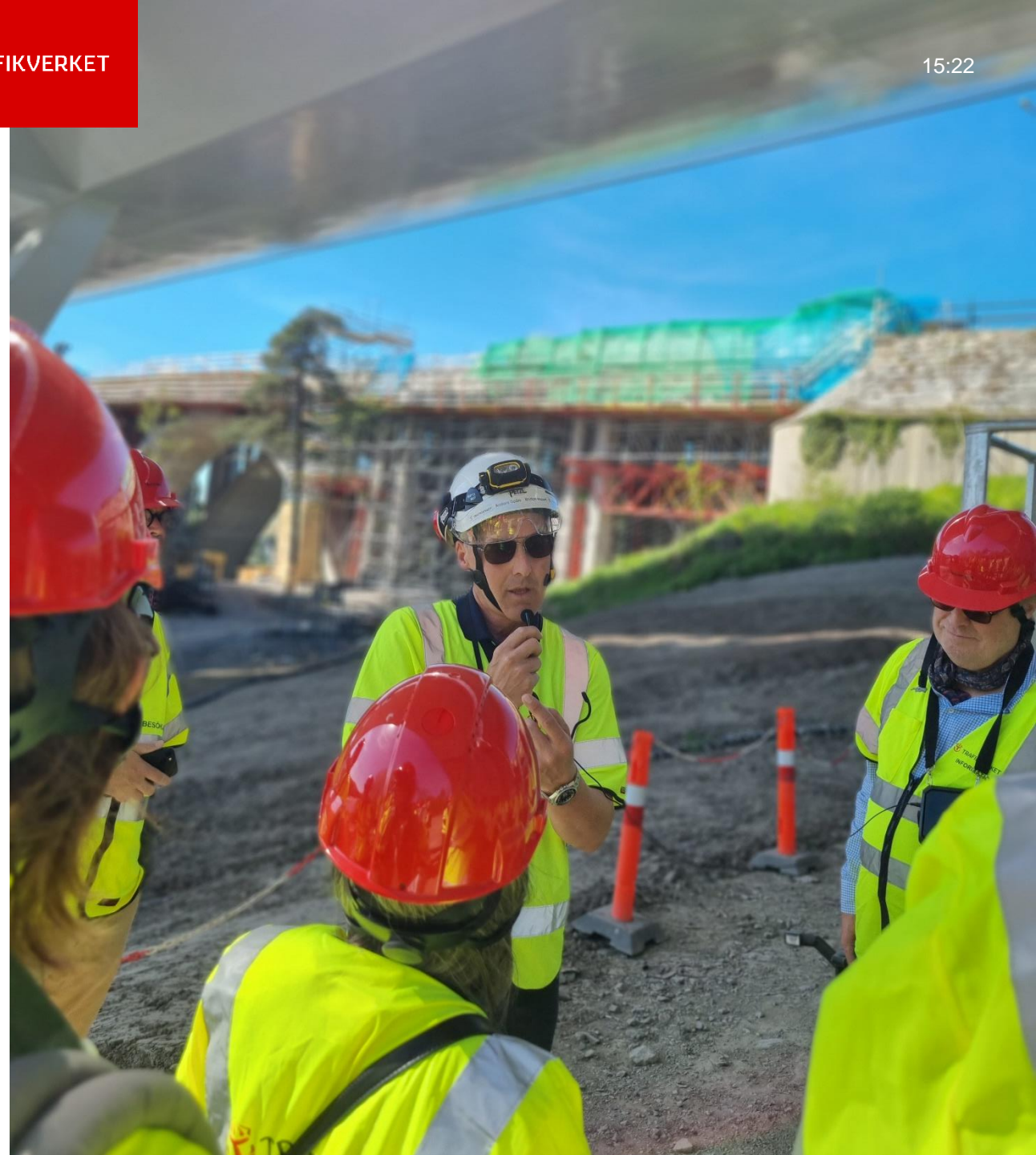


Bakgrund

- Seminarserien [Rörelsens arkitektur](#)
- Kartläggning av möjligheter
- Pilotträffar våren 2024
- Syften:
 - föra dialog kring transportinfrastrukturens arkitektur, utbyta erfarenheter samt förmedla och sprida kunskap inom arkitektkåren som arbetar inom fältet.
 - öka förståelsen och intresset för arkitekturfrågor inom transportinfrastruktur inom arkitektkåren.

Pilotträffar 2024

- Test av format och engagemang
- Gruppdiskussioner om:
 - Finns det ett behov av och intresse för ett forum för transportsystemets arkitektur?
 - Vad är nyttan med ett forum och vem behöver vara med?
 - Hur skapar man engagemang för ett forum och vad behöver det hantera?
- Verklighetens universitet
 - Praktisk kunskapsutbyte
 - I Stockholm Getingmidjan, Skurubron och Södra länken
 - I Sundsvall Sundsvall C, E4 Sundsvall och Sundsvallsbron



”Bra att träffas i ett neutralt forum utanför projekten och en förhandlingssituation.”

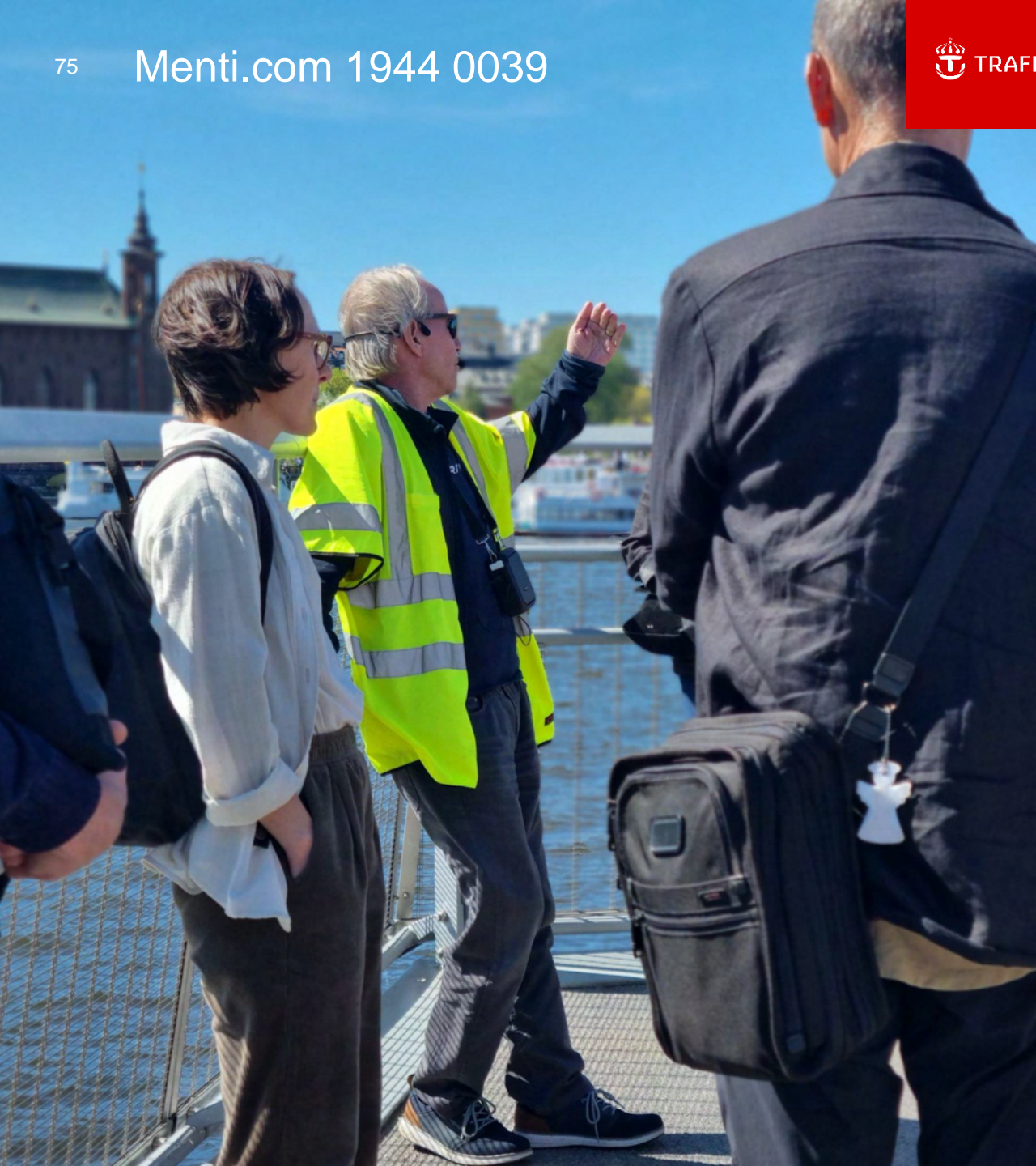
” [Möjlighet att engagera sig kräver] att det ger ett utbyte, erfarenheter, något som kan vara användbart i andra projekt.”

”Ibland har man inte koll på liknande projekt runt om i landet - större utblick genom forum med lärdomar.”

”Gemensam syn på olika arkitektroller inom projekt - hur kan vi dra nytta av varandra för att lyfta projekten?”

Resultat

- Form & organisation
 - Regelbundenhet
 - Trafikverket som initiativtagare med gemensamt ägandeskap eller roterande medskapande
- Engagemang
 - Bygger på kunskapsutbyte och nätverkande
- Kunskapsutveckling
- Innehåll
 - Bredd och spets
 - Praktisknära och strategiskt



Fortsättning

- Permanent branschsamverkan med första tillfälle i vår
- Intresserad av att vara med och planera och driva? Hör av er innan årsskiftet: joan.a.folkesson@trafikverket.se / ellen.hallebrand@trafikverket.se



Våren 2025:
permanent uppstart

Mentimeterfråga

Ställ frågor om framtida
branschsamverkan:



KOD: 1944 0039

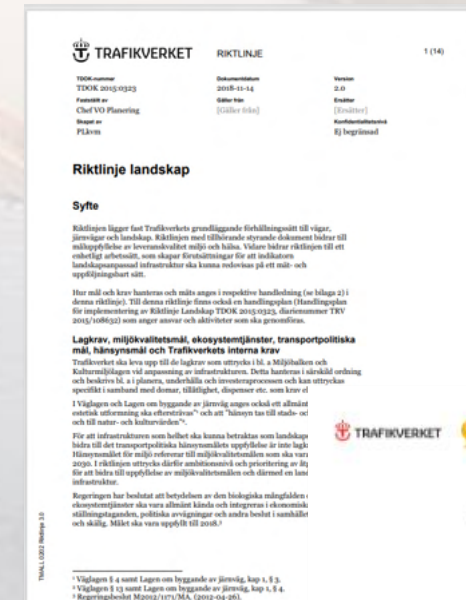
Kommande uppdateringar

Åsa Erkman

Kommande uppdateringar

Ett par blänkare som kan vara viktiga att nämna

- **VGU** - blir TRVINFRA-00396 och börjar gälla 1 januari 2025.
- **Riktlinje landskap** - kapitel "landskapets form och skala" ska kunna fungera mer som stöd för gestaltning i projekt.



PAUS

Åter 14.15

Paraplyprojekt stationer respektive ny stationshandledning

Anna Hansson, sakkunnig stationer PLkvp
Lina Tomczak, utredningsledare PLnptn

Agenda

1. Paraplyprojekt stationer och stationsdokument
2. Ny handledning för stationsutformning och uppdaterade regelverk - utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer
3. Frågor/inspel



Trafikverkets uppdrag avseende järnvägsstationer

- Utvecklar och förvaltar betydande delar av järnvägsstationer
- Avgörande roll för att skapa välfungerande stationsmiljöer – såväl i befintliga som nya anläggningar
- Ansvar vad gäller utrustning och anläggningsdelar på stationer enligt riktlinje TDOK 2015:0085:
 - Plattform, plattformsutrustning och plattformsförbindelse
 - Statisk och dynamisk trafikinformationsutrustning, såsom skyltar och displayer
 - Vissa funktioner för personer med funktionsnedsättning, såsom prator

Paraplyprojekt stationer – pågående utvecklingsarbete

Paraplyprojekt stationer pågår under 2024

- Syftar till bättre överblick och mer effektiv hantering av järnvägsstationer inom Trafikverket.

Projektet innefattar bland annat:

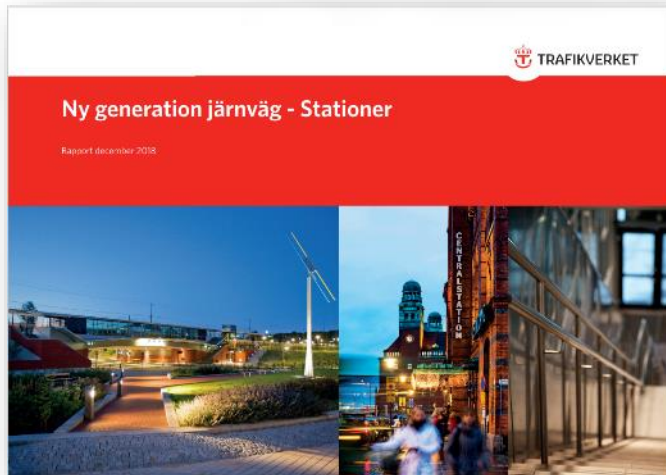
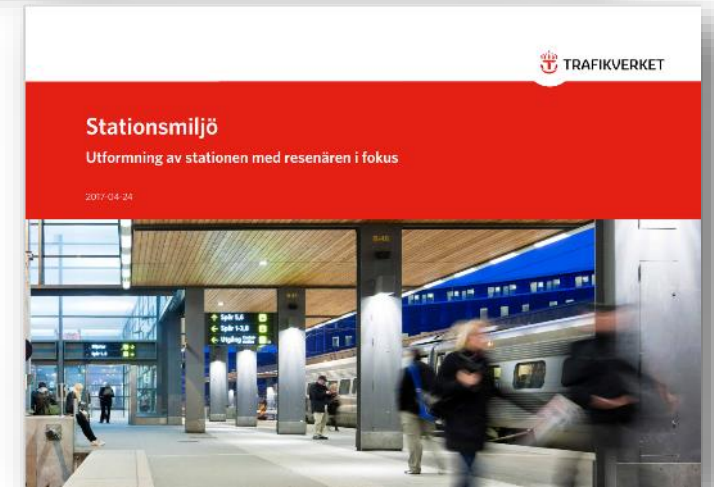
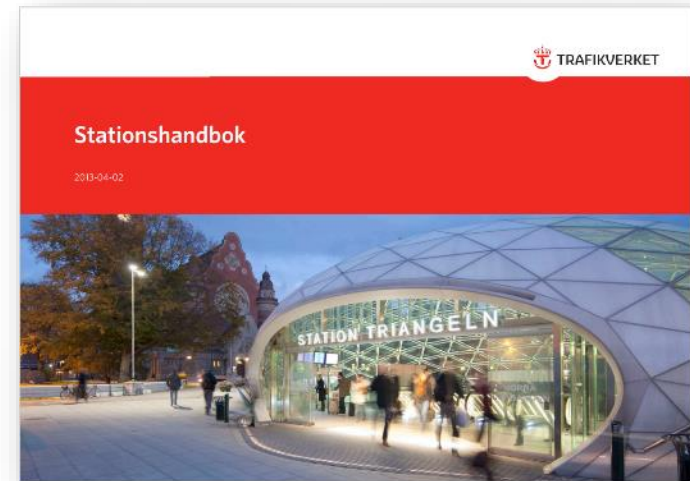
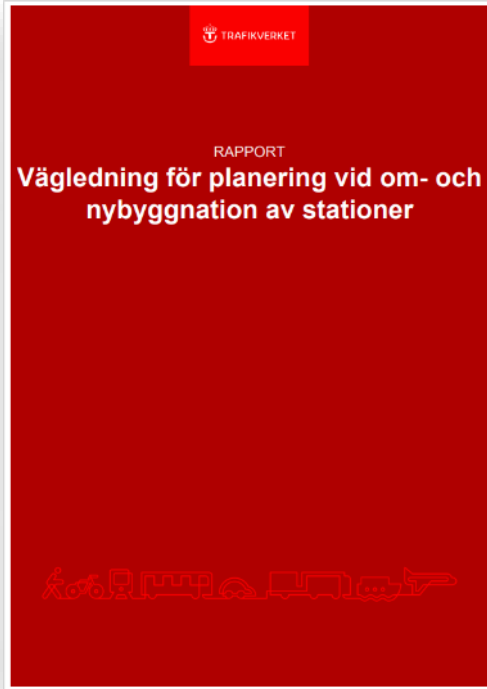
- Förtydligad tillämpning av Trafikverkets uppdrag och ansvar vad gäller stationer.
- Förbättrade förutsättningar för verksamheten att få råd och stöd i stationsfrågor.
- Tydliggörande av styrande respektive vägledande stationsdokument.

Slopade stationsdokument

Dokumentnamn	Motiv/kommentar
Stationshandbok 2013:006	Relevant innehåll inarbetat i TRVINFRA och ny stationshandledning.
Stationsmiljö - Utformning av stationen med resenären i fokus 2017:084	Relevant innehåll inarbetat i TRVINFRA och ny stationshandledning.
Stationens profilprogram 2017:085	Avpublicerats iom beslut cPL om profilprogrammet. Resonerande texter kring plattformsutrustning och –möblering föreslås inarbetas i stationshandledning.
Cykelparkering vid resecentrum 2010:090	Kunskapsdokument som togs fram i ett kommunsamarbete. Stor kunskapsresa på området sedan 2010 har gjort materialet överflödigt.
Utformning av den fysiska miljön på stationer för personer med funktionsnedsättning 2015:237	Innehållet är omhändertaget i TRVINFRA.
En ny generation järnväg – Stationer 2018:234	Mot bakgrund av förändrat uppdrag kring järnväg för höghastighetståg. Paraplyprojektet säkrar att relevant kunskapsinnehåll omhändertas i andra publikationer.

Tillkommande stationsdokument

Dokumentnamn	Motiv/kommentar
Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer (TDOK 2024:0114)	Ny handledning för utformning av Trafikverkets anläggningsdelar och utrustning inom stationer. Relaterar till TRVINFRA.
PM plattformsförbindelse i annans fastighet	PM är ett komplement till TDOK 2015:0085.
PM typfall gränssnitt stationer	Under arbete – utarbetas som komplement till TDOK 2015:0085 och PM plattformsförbindelse i annans fastighet. Ska illustrera olika gränssnitt inom stationer.
Kvalitativa stationer genom samverkan (arbetsnamn)	Under arbete - kunskapsdokument som ska omfatta hela stationens livscykel och precisera samverkan med olika aktörer, aktiviteter, arbetsflöden, Trafikverkets ambition osv.



Kunskapsdokument

"Kvalitativa stationer genom samverkan"



”Kvalitativa stationer genom samverkan”

- ”Tydliggöra hur Trafikverket kan verka för att nå kvalitativa stationsmiljöer, i de delar verket har rådighet över och hur myndigheten tillsammans med andra aktörer kan omhänderta helheten.”
 - Arbetsflöden genom stationens livscykel
 - Aktiviteter, aktörer, ansvar
 - Vad som utgör en bra station
 - Ambitionsnivå
 - Vad som menas med olika kvaliteter
 - Stationen i staden/omgivningen

Vad är en kvalitativ station för Trafikverket?

- Behov av tydliggörande – vad har Trafikverket för ambitionsnivå?
- Kvalitativa aspekter
 - Orienterbarhet
 - Tillgänglighet
 - Trygghet
 - Underhållbarhet
 - ...

Slutresultat?

- Kunskapsmaterial – med arbetsnamnet ”Kvalitativa stationer genom samverkan”
 - Texter och illustrationer
 - Rapport och/eller webben
- Ev. utbildningsinsatser - kunskapsplattform

Mentimeterfråga

Vad tycker du bör känneteckna en kvalitativ järnvägsstation?



KOD: 1944 0039

Ny handledning och uppdaterade regelverk – utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer

Anna Hansson

Bakgrund

- Trafikverket ansvarar för ca 560 stationer runt om i Sverige
- Ansvarsområde för delar av resenärsmiljön på stationer – plattform samt access till och från plattform
- Breddkrav utifrån säkerhet och tillgänglighet
- Anläggningsdelar på plattform så som bänkar, väderskydd, plattformstak
- Trafikinformation så som dynamisk och statisk skyltning, klockor, högtalare samt pratörer

TRVINFRA

- TRVINFRA är Trafikverkets infrastrukturregelverk (finns i publikationsdatabasen PUBEN)
- Innehåller krav och råd för hur vår anläggning ska utformas
- Bygger på krav från EU, Boverkets byggregler samt krav på järnvägsanläggningen utifrån t.ex. säkerhet
- TRVINFRA-00400 innehåller krav och råd för utformning av resenärsmiljön på våra järnvägsstationer
- Regelverket skrivs tydligt och konkret
 - Behövs stöd i tolkning av krav och råd
 - Handledning till krav och råd ett behov
 - Exempel på hur utformning bör ske

Handledning 2024:0114

- ”Handledning för utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer”
- Komplement till TRVINFRA-00400
- Ger konkret vägledning kring utformningsfrågor för olika delfunktioner inom anläggningen
 - knyter därför an till de krav som finns i TRVINFRA
- Ett led i Trafikverkets kunskapsutveckling kring utformning av stationer
- En första version av handledningen - kommer att utvecklas med fler exempel som tydliggör tillämpning och koppling till gällande krav
- Revidering av handledningen följer TRVINFRA-00400:s revideringstillfällen utifrån behov
- Målgrupp:
 - Trafikverkets medarbetare främsta målgrupp
 - Konsulter som arbetar med stationsutformning
 - Kunskapshöjande för andra aktörer

Exempel krav TRVINFRA-00400:

K32807

Utrustning och anläggningsdelar ska placeras så att gångtider inom stationen och mellan trafikslag minimeras.

K32808

Utrustning och anläggningsdelar ska placeras och utformas så att trängsel inte uppstår.

Handledning kapitel 2 Resenärflöden på stationen:

- Bakgrund och resonemang kring flöden på stationen
- Vad Trafikverket måste säkerställa
 - Trafikering, anslutningar, robusthet, utrymning
- Exempel metodik
- Exempel från verkligheten

Exempel krav TRVINFRA-00400:

K246804

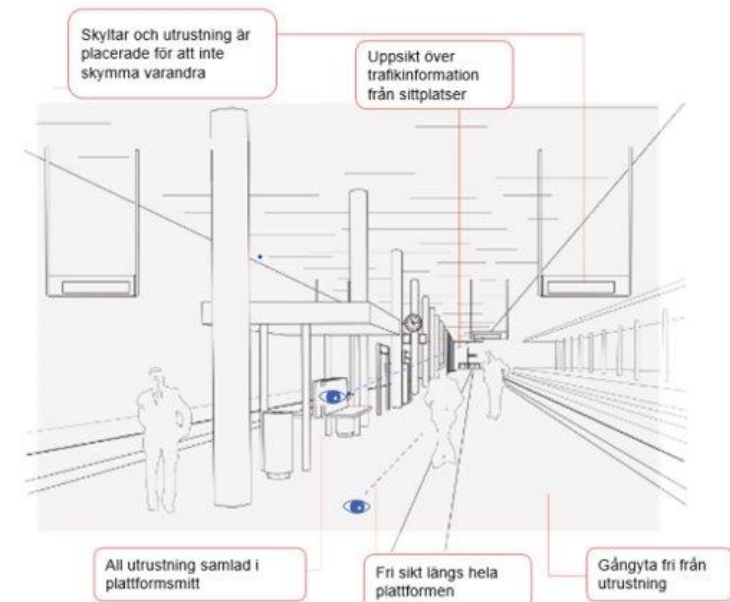
Plattform ska förses med plattformstak när det är motiverat av platsens specifika behov bedömt utifrån stationens dignitet, de rumsliga kvaliteter som ska skapas på platsen och hur väderskydd sammantaget ska säkerställas på plattformen.

K32893

Längden på plattformstak ska anpassas för att täcka den yta där resenärer normalt går av och på tåg samt huvudsakliga resenärsflöden till och från plattformens entréer.

Handledning kapitel 5 Plattformstak:

- Resonemang kring varför plattformstak kan vara motiverade
- Vikten av samlad bedömning mellan olika verksamhetsområden
- Hänsyn till funktionalitet tillsammans med övrig arkitektur
- Exempel på utformning av plattformstak
- Hur plattformstak påverkar krav på utrymning av plattform



Mentimeterfråga

Vilka stationsfrågor saknar du principiell och konkret vägledning från Trafikverket kring idag?



KOD: 1944 0039

Ytterligare frågor/inspel?

stationsutformning@trafikverket.se
anna.c.hansson@trafikverket.se
lina-sofia.tomczak@trafikverket.se



"Infrastruktur är kroppens skelett, och arkitektur är dess själ."

Mentimeterfrågor

Vad tycker du om denna typ av informationsmöte från Trafikverket?

Vilken tid på dagen fungerar bäst för den här typen av möte?

Vad önskar du att vi informerar om nästa gång?



KOD: 1944 0039

Menti.com 1944 0039

tack för idag

