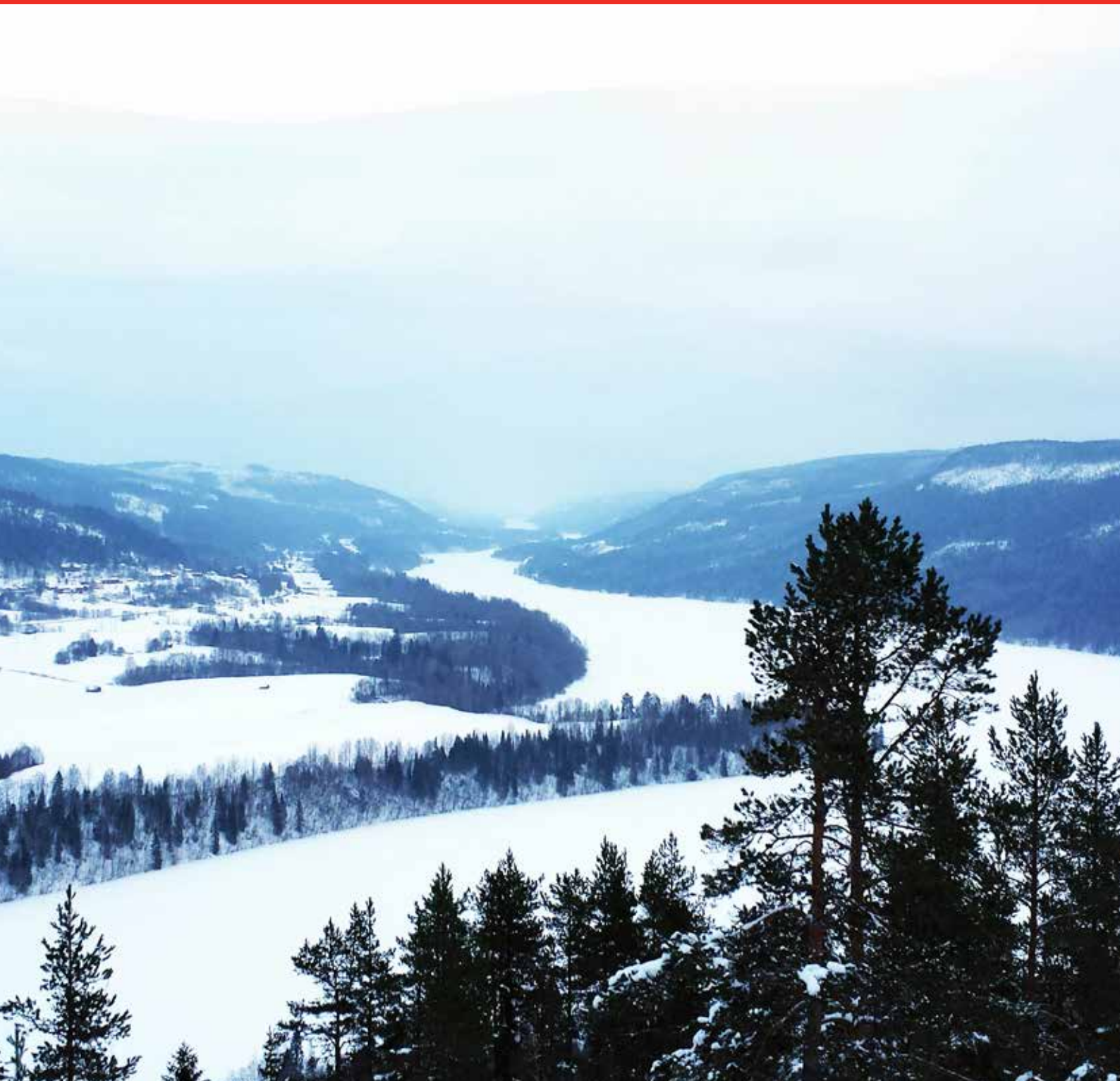


# PM: Regional landskapskaraktärsanalys utifrån befintliga underlag

*Erfarenheter från pilotprojekt i Västernorrland och Skåne*



En delrapport inom FOI-projektet "Landskap i långsiktig planering".  
Mer information på [www.trafikverket.se/landskap](http://www.trafikverket.se/landskap)

Projektgrupp på Trafikverket:

Ulrika Lundin

Anna Lindell

Johan Bergkvist

Konsultgrupp:

Tobias Noborn, Radar arkitektur & planering AB - samordnare

Bengt Schibbye, Schibbye landskap AB

Emily Wade, Landskapslaget AB

Mia Björckebaum, KVM forum AB

Emy Lanemo, KVM forum AB

John Askling, Calluna AB

Konsultgruppen arbetar under namnet "Befaringsbyrå"

Grafisk form: Tobias Noborn

Foto framsida: Emily Wade

Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM: Regional landskapskaraktärsanalys utifrån befintliga underlag.  
Erfarenheter från pilotprojekt i Västernorrland och Skåne

Dokumentdatum: 2015-12-18

Version: 1.0

Kontaktperson: Ulrika Lundin

Publikationsnummer: 2015:178

## Förord

Landskap i långsiktig planering (LiLP) är ett forsknings- och innovationsprojekt som Trafikverket initierade 2010. Metodiken som togs fram inom projektet går ut på att samla in landskapsinformation för att kunna ta beslut om åtgärder i tidiga planeringsskeden.

I många län/regioner finns regionala landskapsanalyser gjorda för olika syften och med olika metoder – regionala underlag för vindkraft, turismutveckling eller för samhällsplanering allmänt. Ett deluppdrag inom LiLP-projektet har varit att undersöka om befintliga landskapsanalyser kan byggas på och riktas om så att de blir praktiskt användbara för Trafikverkets ändamål – utan att en hel landskapskaraktärsanalys ska behöva genomföras från grunden. I denna rapport redovisas erfarenheterna av detta deluppdrag.

I fokus står arbetet med att vidareutveckla en befintlig landskapsanalys över Västernorrland, men reflektioner och jämförelser görs även utifrån jämförande studier av en landskapsanalys för Skånes landsbygdsprogram.



# Innehåll

<b>1 Inledning.....</b>	<b>6</b>
Bakgrund och syfte .....	6
Val av studieområden.....	6
Genomförande av LKA från befintligt underlag.....	6
<b>2 Befintliga landskapsanalyser med olika syften.....</b>	<b>7</b>
<b>3 Komplettering - känslighet och potential visar vägen framåt.....</b>	<b>8</b>
Känslighet och potential riktas och anpassas .....	8
Tidig dialog ger skarpare analys .....	8
<b>4 Lärdomar från deluppdraget .....</b>	<b>9</b>

# 1 Inledning

## Bakgrund och syfte

I många län/regioner finns regionala landskapsanalyser, gjorda för olika syften och med olika metoder – regionala underlag för vindkraft, turismutveckling eller för samhällsplanering allmänt. Det kan också vara tematiska underlag som inte redovisar en helhet. En hel landskapskaraktärsanalys (LKA) kräver mycket resurser. Behöver man alltid genomföra hela analysen, eller kan material som tagits fram i annat sammanhang användas?

Arbetet med LiLP har visat att analysen av landskapets *känslighet* och *potential* gör beskrivningarna av landskapstyper och karaktärsområden praktiskt användbara för Trafikverkets behov. De ger en ledning till *hur* man kan arbeta med särskilda aspekter av landskapet i samband med planerade infrastrukturåtgärder. Frågan för deluppdraget har därför blivit ”Kan man utifrån beskrivningar i befintliga analyser hitta landskapets känslighet och potential och relativt enkelt lägga till dem och få ett ändamålsenligt underlag?”

## Val av studieområden

Den utvecklade metodiken för LKA inom LiLP har hittills används på regional skala för Västra Götaland och Västmanland. I detta deluppdrag valdes Skåne och Västernorrland ut eftersom de hade var sin landskapsanalys på regional skala framtagen för olika ändamål och med något olika metoder.

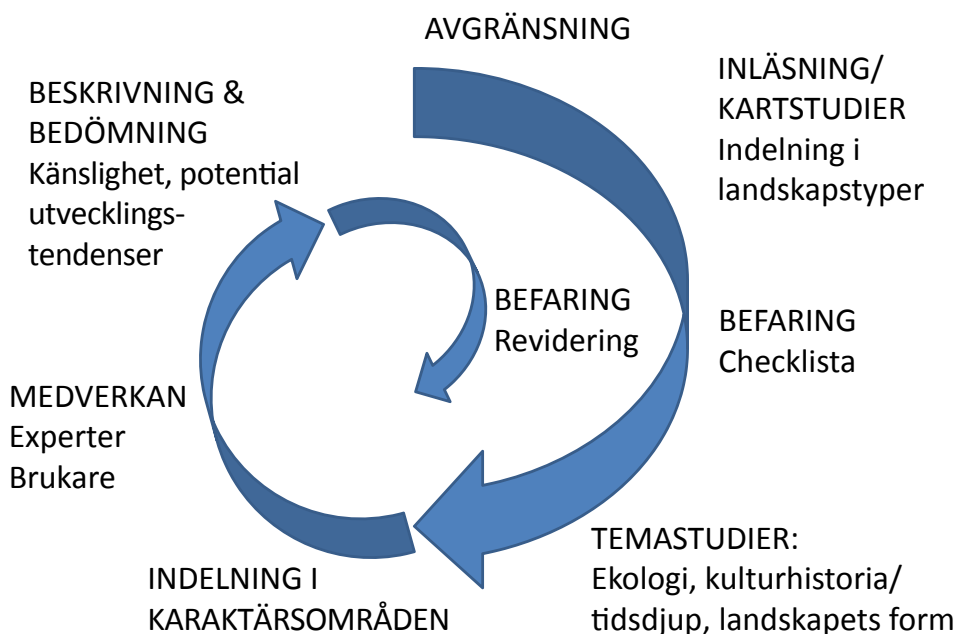
**Region Skåne** har genomfört en karaktärsanalys enligt den engelska metoden ”Landscape Character Assessment” (LCA). Syftet var främst att använda den som underlag för arbetet med landsbygdsutvecklingsprogram samt i andra hand övrig samhällsplanering. Analysen har delvis använts i Trafikverkets projekt Simris-hamnsbanan (lokaliseringsutredning).

I **Västernorrland** har länsstyrelsen genomfört en landskapsanalys för vindkraftplanering som delvis bygger på LCA, kompletterad med vissa tematiska studier.

## Genomförande av LKA från befintligt underlag

Efter en instudering av båda dokumenten och en workshop om utmaningar och möjligheter att nyttja dokumenten för Trafikverkets ändamål, valdes Västernorrland för praktiskt tillämpning.

Utifrån LiLP-metodikens arbetsmoment (se figur 1) lades arbetet upp. Snurran användes som en checklista på vad som fanns och behövde kompletteras för att få en LKA som motsvarar Trafikverkets behov enligt LiLP. En ”stickprovsbefaring” genomfördes för att se de olika redan definierade landskapstyperna. Befaringen genomfördes med blandad kompetens från Befaringsbyrån, samt delaktighet från Trafikverket och Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Kompletterande tematiska studier gjordes. Därefter samlades kompetenserna för att gemensamt ta fram landskapstypernas *känslighet* och *potential* när det kommer till infrastrukturåtgärder i respektive landskapstyp. En rapport sattes samman som står för sig själv, men som hänvisar till det befintliga vindkraftsunderlaget för ytterligare läsning. Rapporten innehåller alla delar som tidigare rapporter har enligt LiLP-metodiken, dvs. tematiska studier för landskapets form, tidsdjup och ekologi, samt redovisning av samtliga landskapstyper med dess utvecklingstendenser, känslighet och potential.



Figur 1: Arbetsprocessen med landskapskaraktärsanalys enligt metodiken framtagen inom "Landskap i långsiktig planering".

## 2 Befintliga landskapsanalyser med olika syften

De regionala analyserna för Skåne och Västernorrland har tagits fram enligt en metod och synsätt på landskapet som inte skiljer sig särskilt mycket från LKA enligt LiLP. I båda studierna ses landskapet som ett resultat av naturgivna förutsättningar och människans användning av naturresurserna – då och nu. Inget av de båda dokumenten har fokuserat på utpekade värdeområden för vare sig kultur, natur eller friluftsliv utan har försökt karaktärisera landskapet som en helhet. Båda dokumenten syftar till att utgöra underlag för beslut om planering och prövning av olika slag, och presenterar därför förhållningssätt inför framtida val. Det är trots den gemensamma metodiken stora variationer i hur landskapet beskrivs. Varför det ser ut så har inte undersökts, men motiven skulle kunna vara de skilda syftena med landskapsanalyserna: Underlag för lokalisering av vindkraft (Västernorrland) respektive underlag för landsbygdsprogram (Skåne).

I det skånska exemplet blandas beskrivningar med värderingar på ett sätt som gjorde materialet svår användbart när vi skulle rikta om analyserna mot infrastruktur i stället för landsbygdsutveckling. Dessutom fokuserades på risker för och hot mot nuvarande landskapskaraktär, som implicit framstod som en målbild – alltså ett bevarandeperspektiv. Begreppet potential användes inte i bedömningarna.

I Västernorrland krävdes en komplettering av underlaget för att kunna rikta det mot infrastrukturens anspråk. Framför allt handlade det om en vidare ekologisk beskrivning, hur väsentliga kulturmiljöbärande karaktärsdrag ter sig i landskapet, samt komplettering vad gäller topografins och nuvarande infrastrukturens roll i respektive landskapstyp. Därefter kunde bedömningarna av deras känslighet och potential göras.



### 3 Komplettering – känslighet och potential visar vägen framåt

Ett viktigt fokus i arbetet har varit att komplettera underlaget med landskapstypernas *känslighet* och *potential*, som en grund för att förklara vad som är viktigt att tänka på i respektive landskapstyp. Analysen av landskapets känslighet och potential ger ett framåtsyftande underlag som kan användas för att diskutera långsiktiga mål och landskapsstrategier.

#### Känslighet och potential riktas och anpassas

De förhållanden som är karaktärsbärande för landskapstypen är också de som generellt är känsliga för olika typer av förändring, och som kan leda till att landskapets specifika karaktär förändras. Samtidigt har landskapet potentiella styrkor som, med rätt typ av åtgärder, kan tas tillvara och utvecklas. Med utgångspunkt i landskapstypens särskilda karaktär kan man identifiera potentialen för att t.ex. stärka ekologiska samband, stärka eller understödja läsbarheten av landskapets kulturhistoria eller stimulera tillgängligheten och möjligheten att se, färdas och leva i eller använda landskapet.

Vägar och järnvägar är linjära strukturer som är beroende av och måste förhålla sig till landskapets form och topografi. De påverkar människans rörelsemönster, i både den lilla och stora geografiska skalan. De möjliggör för människor och gods att nå sin målpunkt, samtidigt som de kan skapa barriäreffekter och förändra djurs och människors rörelsemönster i landskapet. Infrastrukturens barriärskapande effekt innebär samtidigt att det kan finnas potential vid underhåll, om- och nybyggnad av väg och järnväg, att stärka tidigare brutna samband.

Beskrivningen av landskapets känslighet och potential har riktats mot Trafikverkets verksamhet och de åtgärder som är eller kan bli aktuella i infrastrukturplanering. Det gäller både planering, underhåll och utveckling av ny infrastruktur. Infrastrukturplanering påverkar landskapet på andra sätt – vad gäller både landskapets visuella karaktär och dess funktioner – än vad t.ex. etablering av vindkraft gör. Att rikta och anpassa analysen av landskapstypernas känslighet och potential har därför varit ett av delprojektets huvudsakliga fokus.

#### Tidig dialog ger skarp analys

Under uppdraget hölls en workshop tillsammans med företrädare för Trafikverket verksamma inom Västernorrlands län. Landskapskaraktärsanalysen presenterades och beskrivningen av känslighet och potential i ett antal landskapstyper diskuterades. I diskussionen, där konsulternas landskapsperspektiv och planerarnas planerings- och åtgärds perspektiv fick mötas, kunde analysen av tendenser och landskapets känslighet och potential snabbt spetsas och preciseras. Flera konfliktområden och möjliga kompromisser mellan dessa kunde identifieras. Planerarnas kunskap om lokala förhållanden och behov gav input till konsulternas analys.

De olika regionernas planeringssituation skiljer sig också åt. I Västernorrland dominerar underhållsåtgärder, kapacitets- och säkerhetsåtgärder Trafikverkets verksamhet i dagsläget. LKA:n ska vara långsiktigt fungerande, och beskrivningarna ska inte vara allt för knutna till dagsaktuella åtgärder. Dialogen ledde dock till att beskrivningarna av känslighet och potential kunde kompletteras med ytterligare riktlinjer anpassade till just underhåll och kapacitetsåtgärder. Sammantaget hade workshopen en viktig funktion, och den bör ingå i metodiken även fortsättningsvis.

## 4 Lärdomar från deluppdraget

### **Går det att använda befintliga underlag?**

Den samlade slutsatsen är att befintliga landskapsanalyser kan vara användbara underlag som underlättar arbetet och förkortar tidsåtgången. De olika underlagen måste kompletteras på olika sätt, beroende på deras innehåll och aktualitet. Det befintliga underlaget i Västernorrland var ett välgjort material som utgick från en metodik och landskapsanalys som delvis liknar den som används i LILP – har sin grund i LCA med landskapstyper och karaktärsområden, beskriver helheter i landskapet före sektorsintressen, sätter dagens landskap i ett tidsmässigt, historiskt sammanhang etc. Materialet har därför varit ett väl användbart underlag. Andra landskapsanalyser kan kräva mer omfattande justeringar och kompletteringar.

En given funktion är att en befintlig landskapsanalys generellt hjälper till att snabbt sätta sig in i och förstå ett landskap. På det viset fungerar den befintliga landskapsanalysen som ett relevant kunskapsunderlag. I skiftande mån kan de befintliga landskapstypbeskrivningarna direkt användas i en LKA anpassad till Trafikverkets behov.

### **Vad krävs av en befintlig LKA för att den ska gå att omvandla till ett användbart underlag för Trafikverket?**

Den första förutsättningen är att det befintliga underlaget karaktäriserar landskapet i sin helhet, och inte begränsar sig till att identifiera och beskriva sektorsvisa värdeområden. Styrkan i en sådan metod är att den ser till landskapet som helhet; hur landskapet ser ut och fungerar idag (exempelvis landskapets form, skala, brutenhet, markanvändning, vegetation, bebyggelse, kommunikationer, funktionella sammanhang och ekologiska samband), och hur det har utvecklats över tid – dvs. *varför* det ser ut som det gör.

Eftersom infrastrukturplanering i stor utsträckning behöver förhålla sig till landskapets form och topografi krävs det att dessa aspekter har behandlats. Detsamma gäller andra strukturer av befintliga och historiska rörelsestråk och -nät etc.

Om ett befintligt underlag behöver kompletteras på någon av dessa punkter kan det leda till en förändrad indelning i landskapstyper och karaktärsområden jämfört med den ursprungliga analysen.

### **Vilka är framgångsfaktorerna och svårigheterna när man ska komplettera och rikta om ett befintligt underlag?**

Vi konstaterade att det är tidskrävande att försöka direkt återanvända landskapstypbeskrivningarna från det befintliga underlaget. De behövde kompletteras för att lyfta fram de aspekter som visat sig relevanta för Trafikverkets behov. Att revidera och rikta om den befintliga beskrivningen tog lång tid.

Istället användes befintliga underlag för att plocka fram nyckelkaraktärer och nyckelord för respektive landskapstyp. Stort fokus lades tidigt på beskrivningen av känslighet och potential, vilket bidrog till att framhäva det som är viktigt i relation till infrastrukturplanering. Analysen av landskapets känslighet och potential gav i sin tur input till kompletteringar och justeringar av landskapstypbeskrivningarna. Sammantaget har detta arbetssätt gett mer riktade och utbyggda beskrivningar av känslighet och potential, samtidigt som landskapstypbeskrivningarna har kunnat hållas korta och kondenserade. Vår slutsats är att det är ett tidsbesparande arbetssätt som ger ett relevant och användbart resultat.

En annan viktig erfarenhet är att tidig interaktion med Trafikverkets handläggare och planerare (befaring och workshop) ledde till att konsultteamet fick input till att spetsa till känslighet och potential men också till att föra resonemang om vad detta kan innebära i form av åtgärder och behov av ytterligare kunskapsunderlag. Den muntliga presentationen av landskapsanalysen är inspirerande och väcker intresse för materialet och tankesättet.

### **Blir det mindre kostsamt?**

En diskussion kring LKA har varit att det är ett omfattande och därmed dyrt arbete. Genom att använda befintliga underlag kan det bli uppskattningsvis ca 35 % billigare. Kostnadsanalysen bygger på en jämförelse mellan utfallet i Västmanland, som genomfördes genom LiLP under 2012, samt utfallet i Västernorrland.

### **Går det att göra en skrivbordsprodukt utifrån befintligt underlag, eller måste landskapet ses?**

Vår erfarenhet är att landskapet alltid måste ses, oavsett det befintliga underlagets kvalitet.

Det krävs för att den konsult som ska omvandla och rikta om det befintliga underlaget ska få en tillräcklig förståelse för landskapet, och bör i slutändan spara tid från skrivarbetet. Fältresan behövs även för de eventuella kompletteringar av t.ex. landskapets form och topografi som kan krävas.

Att samla beställare och konsulter, och de olika kompetenser som dessa innehar, till gemensam fältresa, "befaring" borgar också för en tidig samsyn på landskapet, på dess utvecklingstendenser, känslighet och potentiella styrkor samt på beställarens behov. En tidig och gemensam befaring lägger sammanfattningsvis grunden för ett bättre och mer användbart slutresultat.

### **Krävs en beskrivning av karaktärsområden för att kunna formulera relevanta bedömningar av känslighet och potential?**

I LKA-metodiken förekommer begreppen landskapstyp och karaktärsområden. Det handlar om samma indelning av landskapet, men en uppdelning av gemensamma drag för en landskapstyp – exempelvis *Ådalar* – och specifika förhållanden i karaktärsområden – exempelvis *Ångermanälven* (som är av typen *Ådalar*).

I det befintliga underlaget för Västernorrland var landskapet beskrivet utifrån landskapstyper. I tidigare landskapskaraktärsanalyser inom LiLP har det visat sig vara en lämplig grundindelning, som också kan innehålla specifika förhållanden inom olika karaktärsområden. Grundstrukturen var således klar. Däremot gjordes en omtolkning av några landskapstyper – stora och små älvar slogs samman och tätbebyggd kust inordnades i omkringliggande landskapstyper.



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

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