

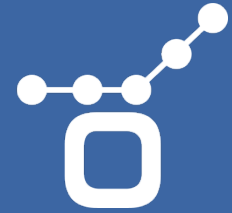


ETT SAMVERKANSPROJEKT MELLAN  
GÖTEBORG • BORÅS • JÖNKÖPING • LINKÖPING  
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

# Reflektion från seminarium 4

Jonas Borglund

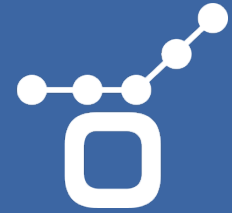
Projektledare för GOS-projektet



# Från Trafikverkets stationshandbok till goda exempel i verkligheten

- *Henrik Rundquist & Rundquist*

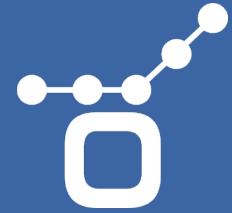
- Stationen behöver planeras utifrån en måndag i november
- Station är ett allomfattande begrepp som innefattar knutpunkt, resecentrum, bytespunkt och terminal.
- Man kan se en station utifrån tre aspekter:
  - stationen som en del av staden. Resenären är en del av stadslivet
  - stationen som en maskin – det går att mäta
  - stationen som en gestalt – en viktig del av staden, skapar en stolthet
- Gestaltad stationsmiljö är en fortsättning av Stationshandboken och finns i koncept
- Idag befinner sig människor nära tågen, på plattformen eller i gången till/från plattformen.



# Från Trafikverkets stationshandbok till goda exempel i verkligheten

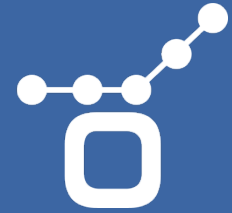
- *Henrik Rundquist & Rundquist*

- Taket viktig del av stationen genom att det håller ihop och skapar förståelse för rummet och för vart man skall gå som resande. Ljus är också av stor betydelse för upplevelsen av stationen. Med ljus skapar man trivsel och trygghet.
- Det skall vara lätt att hitta dit man skall på stationen. Närhet mellan exempelvis fikaställe och perrongen med tågen ger överblick och kontroll för resenären.
- Service behöver inte vara kommers. Det finns stationer som har bibliotek, blodgivning och turistinformation under samma tak.
- Mötet med staden är viktigt och stationen har en strukturerande effekt i staden. Gäller att hitta balansen mellan de gamla och det nya vid en utvecklad stationsmiljö.
- Det kan uppstå stora volymer längs järnvägen genom staden som är svåra att använda. Det finns dock goda exempel bl.a. från Berlin. I brokonstruktioner kan man skapa liv med verksamheter där människor vill vistas som fik och service under broarna.



# Fortsatta frågor

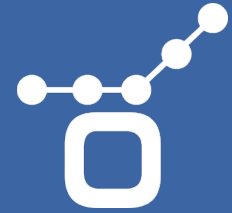
- Många aktörer i stationsmiljön:  
Trafikverket, Kommun, Jernhusen/annan fastighetsägare, Regionala kollektivtrafikmyndigheter, Lokaltrafikoperatörer, Tågtrafikoperatörer, Hyresgäster/affärsidkare.
- Hur skapar dessa parter en bra helhet med:
  - Tydlig ansvarsuppdelning avseende såväl byggande som förvaltande?
  - Gemensam målbild?
  - Gemensam samverkande strategi för genomförandet i tid och rum?



# Utvecklingen av Malmö C och dess omgivning

- *Klas Nydal, Malmö Stad*

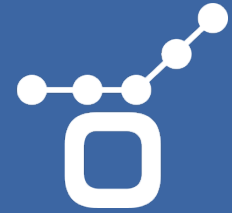
- Citytunneln:
  - Nationell nytta - Fjärrtåg når Köpenhamn och Kastrup
  - Regional nytta - Öresundstågen sammanlänkar regionen kring Öresund
  - Skånska nytta - Påtatågen sammanlänkar Skåne
  - Malmönytta - Utvecklar centrala Malmö
- Fyra parter:
  - Banverket, Malmö Stad, region Skåne och Jernhusen. Flera avtal reglerat.
- Av totalkostnaderna på 10 miljarder för projektet betalade Malmö Stad 1 miljard men sedan också ytterligare ca 1 miljard för omvandlingen av staden kring den nya järnvägen och dess stationer. Stark stadsutveckling i Malmö sista 10 åren!  
"Stationsbyggande är stadsomvandlingsprojekt!"



# Utvecklingen av Malmö C och dess omgivning

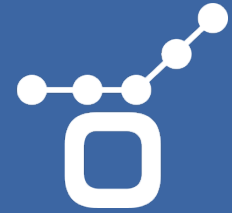
- *Klas Nydal, Malmö Stad*

- En strategi i Malmö har varit att få upp människor på marken och befolka platserna som en del i stadslivet och undvika långa gånger.
- Tre stationer med tre olika syften
  - Centralen: Vidga centrala staden. Nyhamnen stort utvecklingsområde vid vattnet när färjor flyttas som tidigare var avskuret från staden genom spårområde.
- Station Triangeln omvandlar staden i form av såväl ny bebyggelse som ändrat trafikbeteende. Området är nu en miljö för cyklande och gående. All bil och lastbilstrafik under marken.
- Stationen i Hyllie serverar stora stadsdelar i Malmö men har även om viktig regional funktion för stora delar av Skåne. Runt stationen har skapats Malmö Arena, köpcentret Emporia och Malmömässan.



# Fortsatta frågor

- Hur mycket pengar är vi i kommunen/regionen beredda att betala i medfinansiering för att få det stationsläge som vi tycker är bäst?
- Hur stora tillkommande kostnader för anslutande infrastruktur, stadsutveckling m.m uppskattar vi att det stationsläge vi helst vill ha medför utöver Trafikverkets uppskattade projektkostnader?

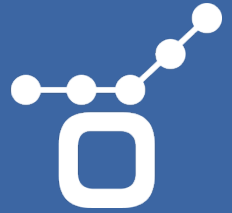


# Västlänkens stationer, funktioner, gestaltning och ansvarsfördelning

- *Johny Lindeberg, Trafikverket*

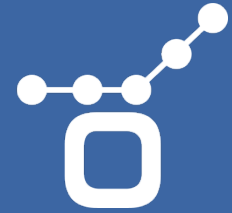
- Flera aktörer - Trafikverket, Västtrafik/annan aktör och Göteborgs Stad - delar på ägo och ansvarsfördelningen för den totala anläggning som resenären möter. För att den totala anläggningen station skall fungera måste vi samverka.
- Göteborg C:
  - Tre ut/in gånger. Mittuppgången kommer att ägas och drivas av Västtrafik.
  - Jobbigt att få ihop den nuvarande Göteborgs C och den nya till EN station.
- Haga:
  - Här är största konflikterna med Göteborgs stad bl.a. kulturhistoriskt skyddad miljö och parkmiljö med stora träd som påverkas.
  - Tror det kommer bli bra med en uppgång precis vid handelshögskolans nya entré.
  - Stora mellanplan under mark innan man kommer ned till spåren. I ett av dom kan man exempelvis få in 750 cykelplatser
- Korsvägen:
  - Tre uppgångar bl.a. en ihop med Liseberg i kanten av deras område.
  - Har störst potential och kan bli en av Sveriges fem största stationer.
  - Det kommer att bli ett väldigt stort mellanplan med stor potential men ingen i nuläget som vill ta ansvaret för att fylla det med innehåll.





# Fortsatta frågor

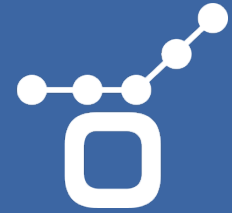
- Vad kan vi lära oss av svårigheterna med att få ihop den nuvarande Göteborgs C och den nya stationen till EN station?
- Hur kan vi arbeta för att lösa liknande problem i våra städer?



# Stationsutveckling utifrån ett kommersiellt perspektiv

- *Urban Hammarlund, Jernhusen*

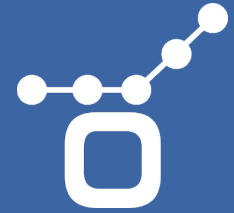
- Jernhusen är ett statligt fastighetsbolag som agerar på kommersiella villkor och årligen investerar ca 1 miljard i svenska järnvägsnätet/stationer.
- Våra affärsområden:
  - Station-gods-depåer- stadsprojekt
- Stationen blir för oss en delmängd i ett mycket större projekt.



# Stationsutveckling utifrån ett kommersiellt perspektiv

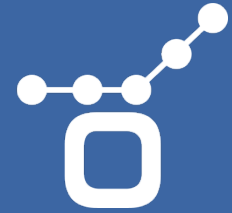
- *Urban Hammarlund, Jernhusen*

- Exemplet Stockholm:
  - Mer stadsutveckling än stationsutveckling men som drivs av flödena av människor i stationen
- Exemplet Göteborg Vision:
  - Station och mötesplats samt en länkande stadsdel
  - För varje 100 arbetstillfälle som skapas i centrum uppstår 80 i periferin.
  - Höga hus som ett Manhattan kring Göteborgs C
  - Göteborg riggat för en våldsam expansion med stationen i mitten.
- Idéerna har stöd i Vision för Älvstaden.
- Detaljplan skall ut på samråd snart. Göteborgs stad står för den.



# Fortsatta frågor

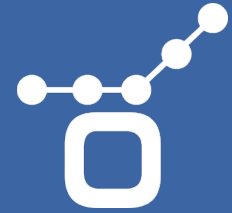
- Hur samverkar kommuner och regioner på bästa sätt med en kommersiell aktör som Jernhusen i utveckling av stationsmiljöer och anslutande stad?



# Den framtida stationen på Götalandsbanan

*- Josef Erixon, Norrköpings kommun*

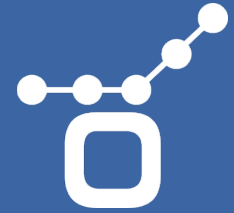
- "Nytt resecentrum i Norrköping - Europas bästa!"
- Resecentrum är tänkt att ligga vid befintlig järnväg i kanten av dagens stadskärna.
- Kommunen har planer för en stark utveckling av innerstaden med ny stadsbebyggelse. Visar på potential att bygga 180 nya stadskvarter.
- Kommunen förordar ett upphöjt läge på bro för den nya stationen. Man vill skapa ett fungerande stadsliv under bron och tvärs järnvägen. Avsikten är att skapa en attraktiv miljö i och omkring resecentrum. Mycket folk i rörelse skapar potential för mötesplatser och bra utbud av restauranger och butiker bl.a. under järnvägen.



# Den framtida stationen på Götalandsbanan

*- Josef Erixon, Norrköpings kommun*

- Gående och cyklande har prioritet och bilister får parkera en bit bort.
- Kommunen har arbetat mycket med workshops och bl.a. funderat över hur olika typer av resenärer kommer att resa i framtiden. Man har gjort studieresa till Rotterdam, Bryssel och Liège (Calatrava) för att få inspiration och hitta det som passar Norrköpings förutsättningar och skala.
- Norrköpings inställning till station på bro:
  - Upphöjt ger bättre bytesmöjlighet i vertikalled
  - Stadsliv runt med funktionerna och många stadspassager under
  - Bullrar inte mer än i markförlagt
  - Stadsbildspåverkan ja men i Rotterdam funkar det
  - Ganska lite bevarandevärt i närheten
  - Ligger i kanten av centrala staden.



# Fortsatta frågor

- Hur hanterar man på ett bra sätt stadsbildspåverkan och buller vid en station på bro inne i staden?
- Hur samverkar berörd kommun, Trafikverket och Länsstyrelsen så att man kan använda de spårnära ytorna under och vid sidorna av en upphöjd järnväg/station i staden till publika verksamheter?