

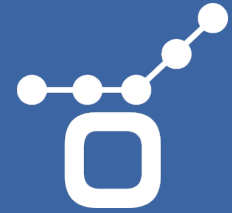


ETT SAMVERKANSPROJEKT MELLAN  
GÖTEBORG • BORÅS • JÖNKÖPING • LINKÖPING  
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

# Reflektion från seminarium 5

Jonas Borglund

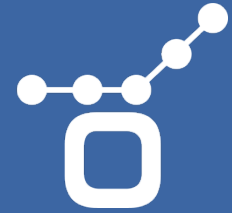
Projektledare för GOS-projektet



# Erfarenheter från forskningsprojekten Klimatsmarta och attraktiva transportnoder och Urbana stationssamhällen

- *Ulf Ranhagen, KTH*

- I Kina åker man långt i 400 km/h på ca 20 min men sedan tar det nästan 20 min att ta sig en kort bit (gå) för att göra en omstigning.
- Det gäller att kombinera regional tillgänglighet med lokal tillgänglighet för att den regionala tillgängligheten ska bli till nytta.
- Decentraliserad koncentration (flerkärnighet)
  - ett kraftfullt byggande i stationsnära lägen ger förutsättningar för att skapa tillgängliga, rättvisa och gröna samhällen
  - tillvaratar regional och lokal tillgänglighet.
- HH tåg behöver ha sina länkar till omgivningen i form av regionalbanor, tunnelbanor m.m.
- Freiburg i Tyskland - ett ledande europeiskt exempel på genomförd hållbar stads- och transportplanering med stationen integrerad i staden som en viktig komponent.
- Houten i Holland:  
Tät bebyggelse lokaliserad kring två tågstationer där huvuddelen av bebyggelsen ligger inom 1 km från någon av stationerna. Alla viktiga funktioner som skolor service m.m. ligger utefter ett cykelstråk genom område.



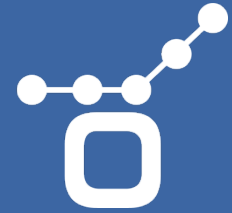
# Erfarenheter från forskningsprojekten Klimatsmarta och attraktiva transportnoder och Urbana stationssamhällen

- *Ulf Ranhagen, KTH*

- Det finns en risk att mindre tågstationer bara blir stora pendelparkeringar utan att man nyttiggör det goda läget kring stationen.
- Analys av stationsnära lägen i Skåne – ca 80% av marken inom 1km radie från stationer är obebyggd.
- Den faktiska situationen med täthet, avstånd m.m. är viktig men den upplevda verkligheten är lika viktig.
- Viktigt att inte bara fokusera närmast stationen utan också tänka på hur man länkar olika delar av staden till stationen med sammanhängande stråk.

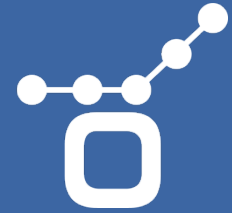
## Sammanfattande råd

- Finkamma potentialen avseende förstärkt lokal tillgänglighet till stationer längs hela Götalandsbanan för att kunna nyttja den förbättrade regionala tillgängligheten.



# Fortsatta frågor

- Hur kan vi arbeta för att stärka tillgängligheten till stationen på Götalandsbanan i vår kommun?
- Hur kan vi arbeta för att stärka tillgängligheten till station på regionalbana i vår kommun och stärka regionalbanans koppling till stationen på Götalandsbanan i angränsande kommun?
- Var i vår kommun går det att bygga nya bostäder och verksamheter med hög tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet och där bebyggelsen samtidigt stärker resandeunderlaget i kollektivtrafiksystemet?



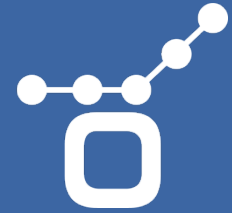
# Stadsutveckling mot havet i Varberg med järnvägen i tunnel och ny station

- *Claes Premmert, Varbergs kommun*

- Stadsutvecklingsprojektet i Varberg innehåller tre delar: Varbergstunneln, Farehamnen, Västerport
- Järnvägstunneln: Kostnad tidigare 2,9 miljarder som nu ökat till 3,9. Kommunen betalar ca 10% av den ursprungliga kostnaden på ca 3 miljarder
- Projekt västerport: Omfattar hela nuvarande hamnen (som flyttas) och efter 2025 även nuvarande spårområde.

Kommunens inriktningsbeslut avseende Västerport:

- Blandad bebyggelse och blandade funktioner
- Ligga i framkant för hållbar utveckling
- Det offentliga rummet ska ägnas särskild uppmärksamhet – stadsdelen är till för alla
- En unik karaktär som samspelar med staden. (Inget Manhattan som skymmer övriga staden)
- Cykel- och gångtrafik prioriteras
- Verksamheter i markplan minst 50% i stråk där människor rör sig.

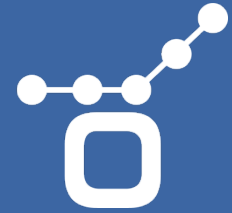


# Stadsutveckling mot havet i Varberg med järnvägen i tunnel och ny station

- *Claes Premmert, Varbergs kommun*

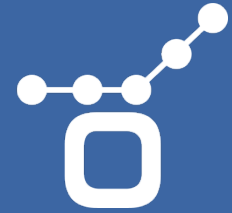
Tekniska utmaningar avseende Västerport:

- Stadsbyggnad nära havet
- Markföroreningar
- Geoteknik (utfyllnadsområde)
- Buller från hamn och järnväg
- Byggnadshöjder i förhållande till befintlig bebyggelse
- Klimatförändringar. (Alla byggnader kommer att ligga med bottenplattan 3 m över dagens havsnivå).
  
- Ett hållbarhetsprogram tas fram i ett tidigt skede i planeringen som utgör riktlinjer för både kommunen och kommande byggherrar
- Fördelning boendeformer i Västerport: 25 - 30% hyresrätter och 70 - 75 % bostadsrätter
- Ingenstans i området är det längre än 500 m till järnvägsstationen
- 2500 bostäder i första delen som är nuvarande hamnen.



# Fortsatta frågor

- Vad är vårt "Västerport"? Vilka är de största kvaliteterna i vår kommun och hur utnyttjar vi dem för ny attraktiv bebyggelse med god koppling till närmaste station?
- Vilka är de viktigaste aspekterna om vi i vår kommun skulle göra ett hållbarhetsprogram som skall styra utvecklingen av våra nya bebyggelseområden?



# Stadsutveckling kring stationen i Göteborg

- Katja Ketola, Göteborgs stad

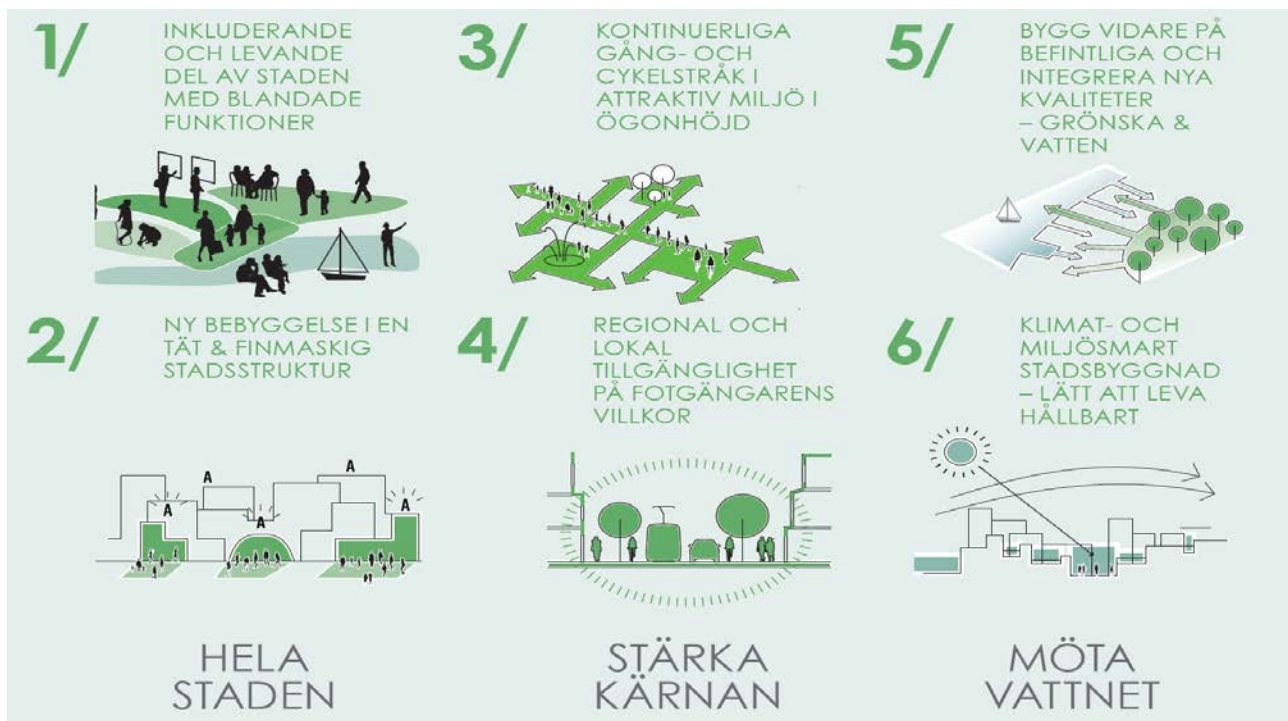
- Centralenområdet är ett av Göteborgs viktigaste stadsutvecklingsområden.
- Mål för centralenområdet 2035:
  - En välkomnande entré till Göteborg
  - Ett attraktivt kommunikationsnav
  - En livfull regional mötesplats
- Här ska en tät och blandad stadsbebyggelse utvecklas med mötesplatser och grönska.
- Inom 400-600 m (säkert inom 600 m) från dagens centralstation får vi in 2000 nya bostäder och 16 000 nya arbetsplatser.
- Tre stråk kopplar staden i öst-västlig riktning och tre stråk i nord-sydlig riktning
- Nio viktiga platser att utveckla på marken. Ny entrétorg på olika sidor av stationen
- Många utmaningar att ta hänsyn till vid ny bebyggelse som exempelvis ovanpå järnväg och väg m.m.
- Ny bebyggelse med basvåningar på 4-6 våningar och torntoppar på 24-30 våningar
- Det blir en visuell påverkan på riksintresset för kulturmiljö Göteborgs centrum.

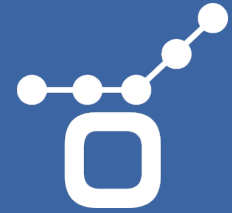


# Stadsutveckling kring stationen i Göteborg

- Katja Ketola, Göteborgs stad

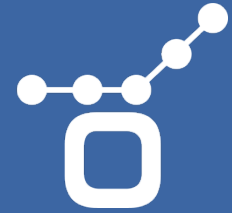
- Nedanstående sex stadskvaliteter samt tre inriktningar från Vision Älvstaden är viktiga utgångspunkter:





# Fortsatta frågor

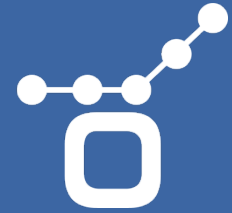
- Hur stor andel bostäder är önskvärt för att skapa en blandstad kring ett stationsläge?
- Varför skapas inte fler bostäder i Göteborg i denna mycket centrala del av staden som redan idag är dominerad av verksamheter?
- Vilka är generellt de största svårigheterna med att skapa många nya attraktiva bostäder i centrala stationsnära lägen?



# Utveckling av stationsnära områden i Nässjö och stationens betydelse i tätortens utveckling

- Erik Almquist, Nässjö kommun

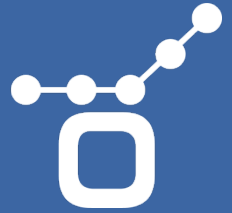
- Nässjö en ung stad uppbyggd efter Adolf Wilhelm Edelsvärds idealstadsplan för järnvägsstäder.
- En axel från stationen där alla viktiga funktioner placeras och runt denna en rutnätsstad.
- Många väljer i dag bilen i sin pendling (trots att förutsättningarna att åka med kollektivtrafik är goda).
- Stationen ligger centralt i staden. Arbetar på att få en levande stadskärna.
- Det som är bra för regionen och för Jönköping är bra för Nässjö. Viktigt med bra uppkopplingar till HH systemet.



# Utveckling av stationsnära områden i Nässjö och stationens betydelse i tätortens utveckling

- Erik Almquist, Nässjö kommun

- Ställningstaganden i FÖP Nässjö stad. Kommunen ska:
  - Arbeta för en förtätning inom stadskärnan
  - Arbeta långsiktigt för en omvandling av området väster om järnvägen genom ett utvecklingsprojekt (Västra Staden) tillsammans med bl.a Trafikverket.
- Potentialen att utveckla Nässjö ligger i stationsnära lägen. Skapa nya bostäder och kontaktintensiva verksamheter inom 500-600 meter från stationen.
- De tre stadssjöarna är en tillgång i staden. Effekter uteblir dock om inte marknaden är intresserad av att bygga nytt i Nässjö .



# Fortsatta frågor

- Varför väljer många bilen i sin pendling trots att förutsättningarna för kollektivtrafik är goda?
- Vad krävs för att flertalet pendlare skall välja kollektivtrafiken i en resrelation?
- Vad krävs för att marknadens intresse för att bygga nytt centralt i en ort som Nässjö skall öka?