

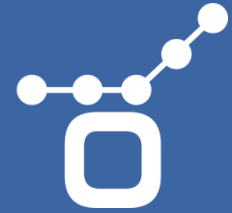


ETT SAMVERKANSPROJEKT MELLAN
GÖTEBORG • BORÅS • JÖNKÖPING • LINKÖPING
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Reflektion från seminarium 3

Jonas Borglund

Projektledare för GOS-projektet



Stationslägenas betydelse ur resenärssynpunkt och ur stadsbyggnadsperspektiv

- PG Andersson, Trivector

Stationsnärhetsprincipen:

- Service närmast stationen
- Arbetsplatser och bostäder i nästa cirkel
- Bostäder i cirkeln utanför det.

Vad är nära stationen?

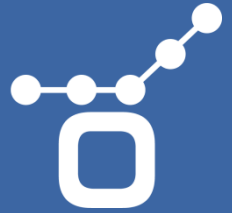
- 600-1000 m.
- Arbetsplatser 600 m (Köpenhamn, fingerplan)

Ömsesidiga nyttor:

- Mycket folk i rörelse-Underlag för service-Stationens roll som knutpunkt förstärks-Ärenden till/från stationen-Effektivare reskedja-Fler åker kollektivt-Mycket folk i rörelse
- Vi skall välja punkter för resecentra där människor naturligt vill vara i staden.

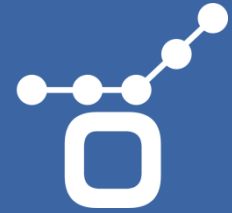
Erfarenhet från olika länder:

- Erfarenhet från bl. a Sverige, Tyskland, Holland, Danmark visar på vikten av ett centralt stationsläge.
- Systemet och nätverket är viktigare än restiden mellan ändpunkterna om man skall locka över så många bilister som möjligt. Det effektiva systemet dörr-dörr är det som skapar attraktivitet



Fortsatta frågor

- Hur hittar man balansen mellan olika nyttor i samma system som ändpunktsresande och regionalt resande?
- Vilka faktorer bör vara avgörande när staten väljer stationslägen?
- Hur mycket är det rimligt att ett centralt stations läge får kosta? Var går gränsen för en acceptabel merkostnad?
- Vem avgör gränsen och på vilka grunder?



Hur tänker Trafikverket kring stationslägen i höghastighetssystemet

- Roger Sivert och Eva-Lisa Andersson, Trafikverket

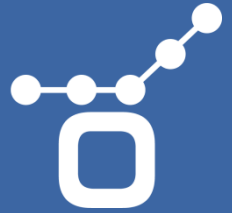
- Stationslokalisering och stadsutveckling med undertiteln Central eller perifer lokalisering av nya stationer. Nytt kunskapsunderlag från Trafikverket våren 2016

Fyra grundprinciper:

- Station i centralt läge, nytt spår genom staden
- Station i centralt läge på bibana, med förbigångspår utanför staden
- Station i perifert läge, nytt spår förbi stadskärnan
- Station i externt läge utan spärkoppling till befintligt järnvägsnät

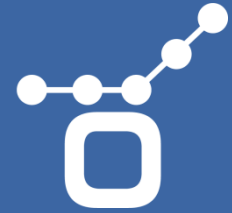
Slutsatser

- Generellt ger ett centralt stationsläge större nytta än ett perifert läge.
 - Ökad tillgänglighet
 - Ofta betydligt högre kostnader för investeringen och större miljöpåverkan
 - I större städer kan nyttorna i många fall anses kompensera merkostnaderna
- Även perifera stationslägen kan skapa nytta
- Kombinationslösningar kan vara attraktiva
- Olika förutsättningar på olika orter. Viktigt med helhetsperspektiv



Fortsatta frågor

- Hur kommer Trafikverket att processa kunskapsunderlaget med kommuner och regioner?
- I vilken grad kan/kommer Trafikverket att beakta synpunkter från kommuner och regioner i sitt fortsatta arbete?
- Vad har Sverigeförhandlingen för roll i valet av stationslösningar?



Centralt eller perifert stationsläge i Jönköping. För- och nackdelar.

- *Stefan Lind, Jönköpings kommun, Lars Pettersson, Högskolan i Jönköping*

Fortsatt arbete

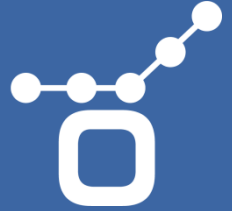
- Stationsläge södra Munksjön
- Bibanelösning (Sverigeförhandlingens bud)
- Uppkoppling till bef. infrastruktur
- Trafikeringsystem

Utmaning med två stationslägen

- Hur överbryggas man avståndet mellan dagens centrum och södra Munksjön? Riktigt täta miljöer är normalt inte så långa.
- Nära 70 procent av alla resenärer (2008) har sin målpunkt inom gångavstånd från Jkp C.

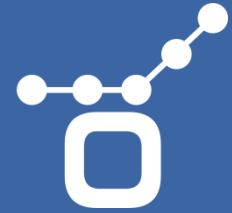
Slutsatser om olika stationslägen:

- Centrum innebär den starkaste tillväxtpotentialen när det gäller arbetstillfällen
- Munksjön innehåller mark för stadsutveckling och för utrymmeskrävande anläggningar för idrott, kultur m.m
- Svårt med två olika centrumpunkter men uppvägs av stark utvecklingspotential i Munksjön



Fortsatta frågor

- Vad krävs för att två stationerna i en stad skall fungera tillsammans som delar i ett väl fungerade kollektivtrafik system ur ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv?



Centralt eller perifert stationsläge i Linköping. För- och nackdelar.

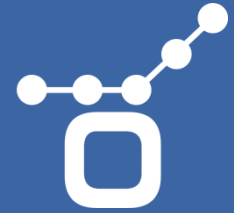
- *Oscar Lindgren, Linköpings kommun*

Linköping och Norrköping gemensam översiktsplan:

- Viktigaste strategi "Ett nätverk av städer"
- ½ miljon invånare
- Noder
- Länkar
- Samspel som kräver att man både gör åtgärder på länkar och i de noder som kopplas samman annars blir det bortkastat.
- "När trafikverket lägger miljarder på att spara minuter mellan städer, kan vi här hitta väldigt kostnads effektiva åtgärder för att öka tillgängligheten till resecentrum

Stadskvaliteter en konkurrensfråga

- Efterfrågan på stadskvalité är hög. Linköping kan genom ny station över Stångån utvidga bef. stadskärna till östra sidan och skapa stadskvaliteter för ytterligare 30 000 invånare.
- Inte bara ett avstånd som 600 m utan även hur människor som rör sig upplever integration med stadslivet i centrum som avgör vad som är centralt stationsläge.



Fortsatta frågor

- Hur utvidgar man en stadskärnan så att den hänger samman med en ny station utanför dagens stadskärna?
- Hur stor utvidgning är realistiskt att räkna med inom rimlig tid i vår stad/ort?



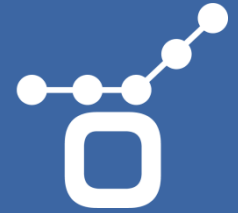
Tankar om stationsläge i Tranås

- Anders Rosén, Tranås kommun

- En knutpunkt mellan Götalandsbanan och södra stambanan
- Sverigeförhandlarnas bud är ett externt stationsläge.

Tranås vill helst ha ett centralt stationsläge och hävdar med stöd av egna utredningar att en bana via centralt läge i Tranås är fördelaktig ur flera aspekter:

- Knutpunkt, ger fler resenärer, högre nyttor
- Är inte ett dyrare alternativ än att bygga järnvägen väster om Tranås
- Påverkar inte restiden negativt mellan ändpunkterna



Fortsatta frågor

- Vad händer med nyttan för kommunen och regionen i ett externt stationsläge?