

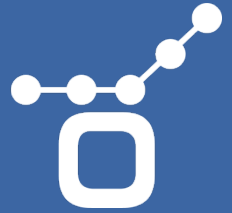


ETT SAMVERKANSPROJEKT MELLAN  
GÖTEBORG • BORÅS • JÖNKÖPING • LINKÖPING  
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

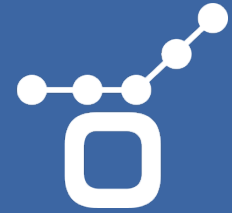
# Reflektion från seminarieserien

Jonas Borglund

Projektledare för GOS-projektet

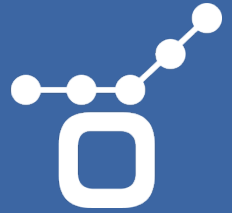


# Erfarenheter från GOS projektets 6 seminarier



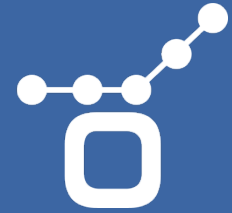
# Sammanhängande fysisk struktur

- Integration av marknader beror helt på hur systemet byggs. Måste tänka nätverk och system med noder och kopplingar till dessa. Viktigt med korta väntetider. Väntetid är minst dubbelt så stor olägenhet som tid vi sitter på tågen.
- Region Östergötland har börjat arbetet med kategorisering och värdering av orter samt försiktigt börjat rita på en Ortsstruktur.
- Region Östergötland vill inleda en regional rumslig planering. Skall vi exempelvis lägga pengar på en fin omstigningsplats i Åtvidaberg vill vi att kommunen ordnar cykelbanor, bebyggelseutveckling m.m.



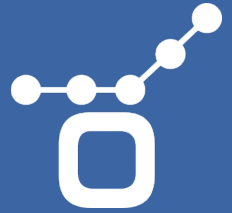
# Sammanhängande fysisk struktur

- Det krävs 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 i Linköping hitta väldigt kostnads effektiva åtgärder för att öka tillgängligheten till resecentrum.
- Det gäller att kombinera regional tillgänglighet med lokal tillgänglighet för att den regionala tillgängligheten skall bli till nytta.



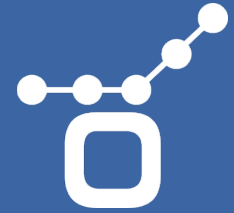
# Effektivt och sammanhängande trafikeringssystem

- 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.
- Taktidtabell används i Schweiz och innebär:
  - Fasta minut tal
  - Samma bytestider åt varje håll i knutpunkter.
- Framgångsfaktorer i Schweiz och Danmark
  - Gör infrastruktursatsningar där det behövs för att få till en bra knutpunktstrafik (inte där det är samhällsekonomiskt mest lönsamt).
  - En centralt belägen knutpunkt i varje större stad
  - Kraftfull styrning av tåglägestilldelning. Inga undantag!
  - All lokal och regional kollektivtrafik matar till knutpunkterna.



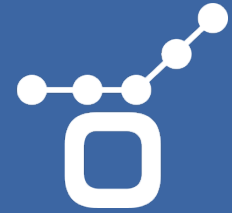
# Stationsplacering

- Erfarenhet från bl.a. Sverige, Tyskland, Holland, Danmark visar på vikten av ett centralt stationsläge.
- Vi skall välja punkter för resecentra där människor naturligt vill vara i staden.
- Vad som är centralt stationsläge avgörs inte bara ett avstånd utan även av hur människor som rör sig upplever integration med stadslivet i centrum.



# Hållbar bebyggelseutveckling och stadsstruktur

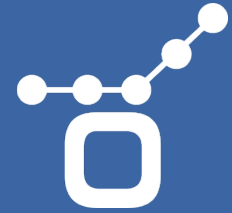
- Decentraliserad koncentration (flerkärnighet)
  - ett kraftfullt byggande i stationsnära lägen ger förutsättningar för att skapa tillgängliga, rättvisa och gröna samhällen
- Service närmast stationen
- Arbetsplatser och bostäder i cirkel runt
- Bostäder i cirkeln utanför det
- Nära stationen är: 600-1000 m (arbetsplatser 600 m)
- 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.



# Stationers utformning och innehåll

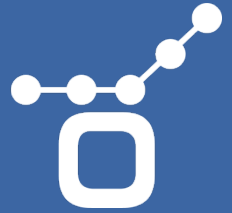
- Trafikverkets rapport Gestaltad stationsmiljö är en fortsättning av Stationshandboken
- Förändrat beteende påverkar utformning
- Det skall vara lätt att hitta dit man skall på stationen
- Utformningen av tak och ljus är viktig för orientering, trygghet och trivsel
- Service behöver inte vara kommers. Det finns stationer som har bibliotek, blodgivning och turistinformation under samma tak
- Norrköping 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 med bra utbud av restauranger och butiker bl.a. under järnvägen.





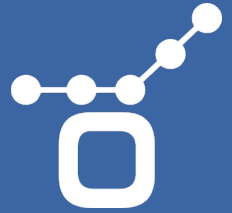
# Samspel och samarbete

- Citytunneln: Av totalkostnaderna på 10 miljarder för projektet betalade Malmö Stad 1 miljard. 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!”
- Västlänken: Flera aktörer delar på ägo och ansvarsfördelningen för den totala stationsanläggning som resenären möter. För att den skall fungera måste vi samverka.



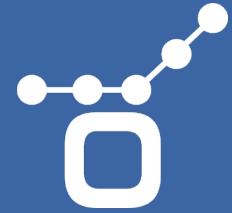
# Samspel och samarbete

- Länsstyrelsen missar p.g.a. resursbrist ofta att delta i processens tidiga skeden som har stor påverkan på slutresultatet.
- Länsstyrelsen anser att nya planeringsprocessen är lite luddig ibland. Viktigt att Trafikverket ser till att beslut på vägen blir tydliga och konsekvenserna av dessa beslut blir tydliga.
- Kommunikation måste avspegla verksamheten. Det som sägs måste också levereras annars uppstår ett förtroendeglapp.



# Svårigheter och möjligheter

- Få som pendlar till en mindre ort som Motala bor nära stationen.
- Kommunerna behöver hjälp med att hantera alla hinder som försvårar förtätning kring noder.
- Många väljer i dag bilen i sin pendling trots att förutsättningarna att åka med kollektivtrafik är goda.
- Trafikverket vill använda överskottsmassor från byggande av HH järnväg till landskapsmodellering en bit ut som ser naturligt ut och som ger
  - visuell avskärmning
  - lägre bullernivå
  - maximalt brukbar yta
- Framgångsfaktorer vid Svealandsbanan genom Strängnäs:
  - Nära och bra samarbete mellan kommun och Trafikverk
  - Mycket arbete med samordning
  - Kommunen fick vara med och påverka förfrågningsunderlaget vid upphandling av entreprenör
  - Kommunen lagt mycket tid på att skapa en bra dialog med närboende.

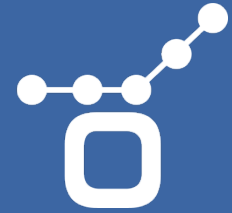


# Viktiga budskap

## *Från workshop*

Vilka är de viktigaste tillgänglighetsfrågorna i stråket?

- En centralt placerad station
- Effektiva bytespunkter
- Korta restider
- Bra kopplingar till befintliga järnvägar och andra transportslag
- Utbudet kring stationen i form av arbetsplatser, service m.m.
- Stationen skall vara väl integrerad i staden.



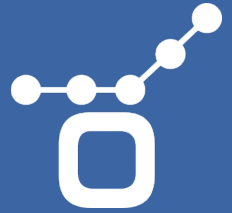
# Några centrala målkonflikter vid byggande av ny järnväg

Avseende fysisk struktur:

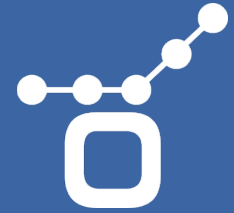
- Nära och tillgängligt – På rimligt avstånd från bebyggelse p g a risker och störningar
- Stationen mitt i staden – järnvägslinjen där ingen bor
- Kortaste och billigaste sträckning – Sträckning som på bästa sätt når flest människor och undviker större miljöpåverkan.

Avseende transportsystemets funktion:

- Hög tillgänglighet genom många stationer – Kort restid genom hög hastighet och få stopp
- Nationell trafik prioriterad och många turer – Regiontrafik prioriterad och många turer.

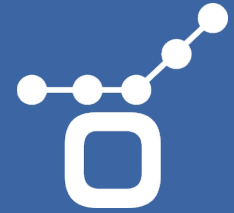


# Fortsatta frågor



# Hur kombinerar vi tillgänglighet och attraktivitet?

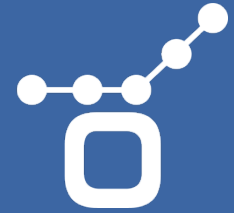
- Varför är det få av de som pendlar till en mindre ort som bor nära stationen?
- Hur når vi de attraktiva boendemiljöerna utan att vara bilberoende?
- Hur gör vi de goda kollektivtrafiklägena till attraktiva boendemiljöer?
- Vilka är de hinder som försvårar att kommunerna förtätar kring noder?



# Hur skapar vi attraktiva kollektivtrafiksystem?

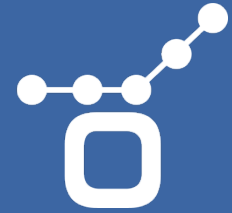
- Vilka är problemen som måste lösas om man skulle vilja införa knutpunktstänkande och taktidtabell enligt Schweizisk modell för Götalandsbanan och anslutande kollektivtrafik?
- Vad krävs för att två stationer i en stad skall fungera tillsammans som delar i ett väl fungerade kollektivtrafik system?
- Hur utvidgar vi stadskärnan så att den hänger samman med en ny station utanför dagens stadskärna?
- Vad krävs för att flertalet pendlare skall välja kollektivtrafiken i en resrelation?





# Hur skapar vi hållbar bebyggelse- och stadsutveckling?

- Vilka är de största kvaliteterna i vår kommun och hur utnyttjar vi dem för ny attraktiv bebyggelse med god koppling till närmaste station?
- Hur stor andel bostäder är önskvärd i en blandstad kring ett stationsläge?
- Vilka är generellt de största svårigheterna med att skapa många nya attraktiva bostäder i centrala stationsnära lägen?
- Vad krävs för att marknadens intresse för att bygga nytt centralt i en ort som exempelvis Nässjö skall öka?



# Hur utvecklar vi vår samverkan?

- Hur skapar de olika aktörerna en bra helhet av stationsmiljön med:
  - Gemensam målbild
  - Tydlig ansvarsuppdelning avseende såväl byggande som förvaltande
  - Gemensam samverkande strategi för genomförandet i tid och rum
- Hur samverkar kommuner och regioner på bästa sätt med en kommersiell aktör som Jernhusen i utveckling av stationsmiljöer och anslutande stad?
- Hur samverkar berörd kommun, Trafikverket och Länsstyrelsen så att spårnära ytorna under och vid sidorna av en upphöjd järnväg/station i staden kan användas till publika verksamheter?
- Vad kan kommuner och regioner samt Trafikverket göra för att Länsstyrelserna genomgående skall delta mer aktivt i tidiga skeden av infrastrukturprocessen?