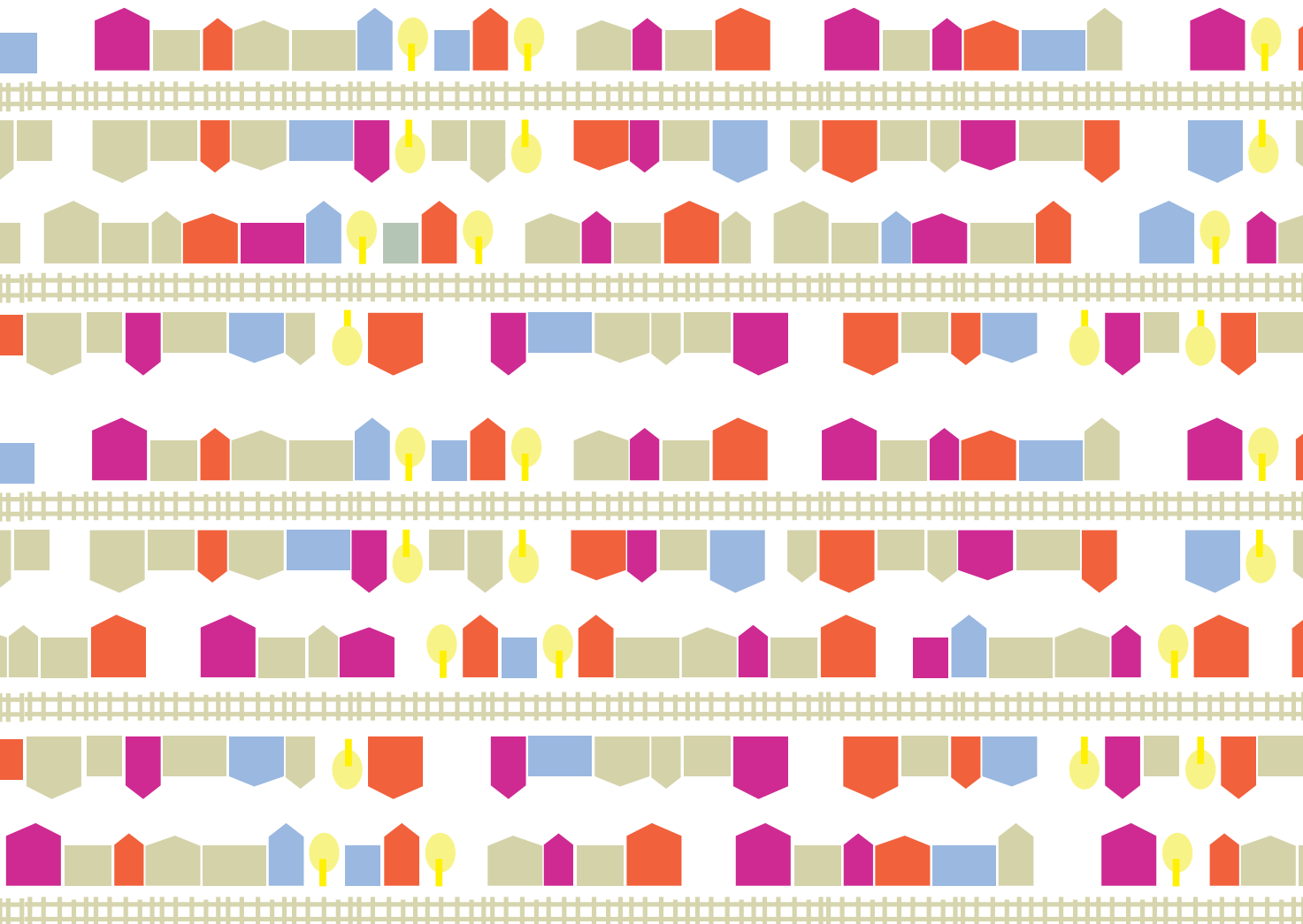


DALABANAN PRESENTERAR:

# GODA EXEMPEL

PÅ STATIONSNÄRA STADSUTVECKLING





Falu station, Foto, Elin Henriksson, White



DALABANAN PRESENTERAR:

# GODA EXEMPEL PÅ STATIONSNÄRA STADSUTVECKLING

AVESTA KOMMUN / BORLÄNGE KOMMUN / FALU KOMMUN / GAGNEFS KOMMUN / HEBY  
KOMMUN / HEDEMORA KOMMUN / LEKSANDS KOMMUN / MORA KOMMUN / ORSA  
KOMMUN / RÄTTVIKS KOMMUN / SALA KOMMUN / SÄTERS KOMMUN / UPPSALA  
KOMMUN / ÄLVDALENS KOMMUN / LÄNSSTYRELSEN I VÄSTMANLAND / LÄNSSTYRELSEN I  
DALARNAS LÄN / LÄNSSTYRELSEN I UPPSALA LÄN / REGION FALUN/BORLÄNGE /  
REGIONFÖRBUNDET UPPSALA LÄN / FALUN BORLÄNGE-REGIONEN / REGION DALARNA



# FÖRORD

Pendlingen längs Dalabanan visar, liksom det kollektiva resandet i övrigt, visat en positiv utveckling. Man reser mer och man reser längre. Forskning visar tydligt på att regioner med bra kommunikationer uppvisar en positiv befolkningsutveckling och tillväxt.

Men hur kan man i de enskilda kommunerna påverka kollektivtrafikresandet och benägenheten att pendla med tåg? Hur får man till ett väl fungerande resecentrum, med bra omstigning och god komfort? Hur motverkar man den barriärverkan som spåren utgör? Kan man förtäta tätt intill spåren och vad ska man tänka på då? Hur får man till en blandad bebyggelse med både handel, service och arbetsplatser i stationsnära läge som underlättar pendlarens vardag och får fler att välja hållbara transportsätt? Hur får man till ett befolkat stationsområde där man kan känna sig trygg? Dalabanans intressenter har i rapporten "Dalabanan, idéer för utveckling av stationsorter" (2011) visat på möjligheten till stationsnära förtätning i orterna längs järnvägen. Den här broschyren kan ses som en fortsättning. Ett sätt att visa på möjliga lösningar på typiska problem.

Det är frågor som kräver brett engagemang och samarbete med många aktörer för ett lyckat resultat. Här visar vi smakprov på hur andra kommuner har brottats med samma utmaningar och nått fram till intressanta och i vissa fall innovativa sätt att tackla problematiken.

Så varsågod, vi hoppas att denna skrift kan inspirera till kreativa lösningar i stort som smått. Kan dom kan vi!

Borlänge, 11 oktober 2012

Abbe Ronsten  
*Ordförande Dalabanans Intressenter*

Magnus Landström  
*Projektledare Dalabanans Intressenter*



# STATIONER OCH JÄRNVÄGAR, -MÖJLIGHETER OCH DILEMMAN FÖR STADSUTVECKLING

## FLÖDEN, BARRIÄRER OCH MÖJLIGA KOPPLINGAR

Järnvägen är en länk till omvärlden men den kan också utgöra en barriär i orten. Att jobba med att utveckla passager över/under järnvägen kan bli ett sätt att binda ihop existerande stadsdelar, men också skapa möjligheter att väcka liv i den "andra sidan".

Det har också betydelse hur väl integrerad stationen är i orten som helhet. Hur långt är det till ortens centrum? Hur långa sträckor måste man förflytta sig för att komma till stationen? Genom att utveckla kopplingen mellan stationen och centrum kan man i viss mån förändra eller förstärka rörelser till och från stationen. Genom att förstärka en finmaskig och gen gatustruktur i orten och kanske hitta nya kopplingar över spåren kan man göra att fler och mer kommer nära stationen.

Exempel från Sala, Bollnäs, Falun och Kävlinge.

## RISK OCH NYTTA MED

### STATIONSNÄRA UTBYGGNAD

Att exploatera nära järnväg innebär risker, men det medför också stora vinster ur ett hållbarhetsperspektiv. Biltrafiken är mycket mer olycksdrabbad än järnvägstrafiken, så kan vi flytta över resenärer från väg till järnväg finns stora säkerhetsvinster att göra.

Järnvägen transporterar både gods och människor. Kan man lösa den skrymmande och riskfyllda godshanteringen på ett sätt som inte hindrar utbyggnad nära stationen? Hur kan man jobba innovativt för att förebygga risker? Kan man utveckla området intill stationen för att före-

bygga buller och risker i orten som helhet?

Exempel från Växjö.

## DEN GODA BOENDEORTEN

En hel del orter har inte möjlighet att erbjuda arbetstillfällen till alla boende. Genom att planera för fler bostäder i anslutning till stationen kan man skapa förutsättningar för hållbar arbetspendling.

Exempel: Hässleholm, Alingsås

## STATIONSOMRÅDET SOM OFFENTLIGT RUM OCH MÖTESPLATS

Stationsområden blir ofta till öde mellanrum i orten. Något man skyndar förbi, en transportsträcka. Förutom att utveckla service och exploatera kring stationen finns mycket att vinna på att utveckla mellanrummet till en plats att stanna upp på – en aktiv, social mötesplats för hela orten.

Exempel: Måløv i Danmark

## PLANERA FÖR PENDLING

För att man ska välja att ta tåget till jobbet är det viktigt att arbetsplatsen ligger nära stationen. Erfarenheter från Danmark visar att de bör ligga inom 600m från stationen.

En helt färsk studie från TMR (Stockholms Läns Landsting) visar att kollektivtrafik är helt avgörande för etablering av kontorslokaler. Man jämförde över 500 faktorer och de som tydligt visade sig påverka betalningsviljan var:

- Tillgänglighet med kollektivtrafik
- Närheten till urbana verksamheter
- Kontorets modernitet och reno-

veringsnivå

- Kluster av branscher
- Andelen vakanser i området

Tillgänglighet med kollektivtrafik visade sig vara den absolut viktigaste faktorn och kan förklara 70 procent av hyreskostnaden. I alla undersökta områden i Stockholms län är den viktigare än tillgänglighet med bil. Studien ger en tydlig bild av var det är lönsamt att bygga kontor, och hur man kan utveckla områden för att attrahera kunskaps- och tjänsteintensiva branscher. Hur kan man dra nytta av dessa erfarenheter i orterna längs Dalabanan?

Exempel: Umeå Östra, Åre

## DEN SMARTA BYTESPUNKTEN

Det är många trafikslag som ska samsas kring en station. För att resan ska upplevas som positiv bör byten och övergångar ske så smidigt och snubbelfritt som möjligt.

Gång, cykel, kollektivtrafik, angöring med bil och pendlarparkeringar – hur ska allt få plats och vad vill vi prioritera?

Exempel: Trelleborg, Härnösand





Falu station, Bild: White





MÖJLIGHETER OCH  
DILEMMAN FÖR  
STADSUTVECKLING



# FLÖDEN, BARRIÄRER OCH MÖJLIGA KOPPLINGAR



Bild: Sala kommun

**“Torget  
samlar alla  
viktiga gator och  
stråk norrifrån till  
en ny passage  
under spåren”**

Plan: Sala kommun



Bild:Vectura

## SALA

I Sala ser man en utveckling av stationen som en chans att öppna upp en passage i staden och knyta ihop centrum med Norrmalm. Kommunen har samlat tankar kring utvecklingen i “Målbild Norrmalm - pendlingsnära boende”.

På Norrmalm ska en tät blandad innerstad växa fram. Kvarteren ska vara varierade och ha plats för grönytor. Stadsdelen ska

passa barnfamiljer och närheten till resecentrumet gör det praktiskt för att bo här och pendla med kollektivtrafiken. Norrmalm blir också en bra plats för handel och företag.

Den tätaste delen av bebyggelsen föreslås ligga direkt väster om Norrängsgatan som byggs om till en esplanad och fungerar då som huvudentré till området.

I esplanadens sydöstra ände placeras ett nytt torg som blir Norrmalms viktigaste offentliga stadsrum. Torget samlar alla viktiga gator och stråk norrifrån till en ny passage under spåren för gående och cyklande.





**“Anläggningen är inbjudande och det är tydligt att utgångspunkten har varit människan.”**



Foto: Trafikverket, Kasper Dudzik

I Bollnäs har man byggt en säker passage under väg och järnväg, ett vardagsprojekt där man ansträngt sig lite extra och resultatet har blivit riktigt bra.

Anläggningen är inbjudande och det är tydligt att utgångspunkten har varit människan. Syftet har varit att det ska vara smidigt att använda transportsystemet, till exempel i övergången mellan cykel och tåg.

Samtidigt har det varit viktigt att öka trygghetskänslan med förhoppningen att det kan bidra till ett ökat kollektivt resande.

Ett fint samarbete med en inre dialog fick alla parter med på tåget, vilket genererat ett inbjudande och vackert resecentrum. För detta tilldelades man Trafikverkets arkitekturpris 2011. "Samordning" var temat på arkitekturpriset och det

innefattar infrastruktur som avänds av flera transportslag, av flera trafikantkategorier eller av bådadera med de tre överordnade kriterierna skönhet, hållbarhet och funktion.

Utöver trafikfunktionen har man lyckats knyta ihop två stadsdelar genom passagen.

## BOLLNÄS



# FLÖDEN, BARRIÄRER OCH MÖJLIGA KOPPLINGAR

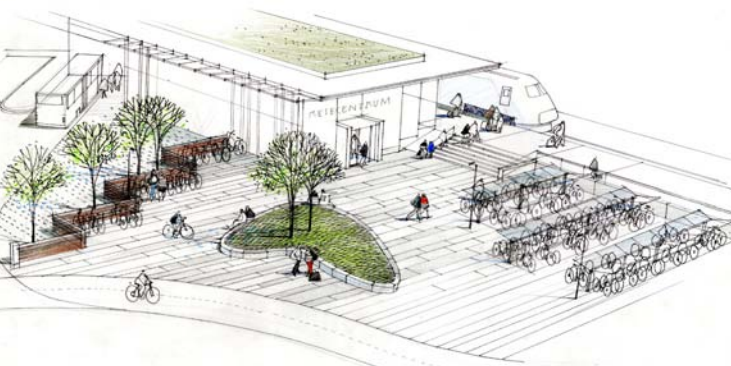


Illustration över terminaltorget, Falun kommun, SWECO



Illustration över stationen och terminalen, Falu kommun, SWECO



illustrationsplan över södra centrum och stationsområdet, Falu kommun, SWECO

## FALUN

I Falun har man länge levt med att stationen glidit från centrum. Fågelvägen ligger stationen relativt nära med det stämmer dåligt överens med det faktiska gångavståndet som är betydligt längre. Den planskilda Korsnäs vägen utgör en barriär som skär av den visuella kontakten och som passeras med hjälp av en lång gångtunnel. Nu har man på allvar börjat planera för en helt ny lösning som skapar

en bättre bytespunkt mellan olika trafikslag och även tar ett större grepp om den södra delen av centrum. Plattformarna förlängs vilket skapar förutsättning för av och påstigning närmare centrum. Korsnäs vägen flyttas närmare spåren och marken där den gamla vägen gick jämnas mot angränsande markhöjder. På vägens gamla plats förlängs staden med ytterligare ett kvarter. Man arbetar

också med kopplingen mellan stationen och regementet.

Det är viktigt att skapa visuell kontakt mellan stationen och centrum. En 3D-modell har varit ett bra visualiseringsverktyg. Den finns på Google earth via projektets hemsida och är också ett sätt att kommunicera planerna med allmänheten.





Användning i stadsrummen:  
Kävlinge kommun, Gehl Architects,



Användning i kvarteren: Kävlings kommun,  
Gehl Architects,



Illustrationsplan: Kävlings kommun, Gehl Architects, SWECO, TYRENS

# KÄVLINGE

I Kävlingsområdet dominerades området öster om järnvägsstationen tills för ett par år sedan av Scans stora anläggning. När nedläggningen blev ett faktum inleddes arbetet med omvandlingen till en attraktiv del av centrala Kävlings.

Här eftersträvas en tät, trivsamt blandstadsstruktur med bostäder i kombination med service, handel, verksamheter och parker.

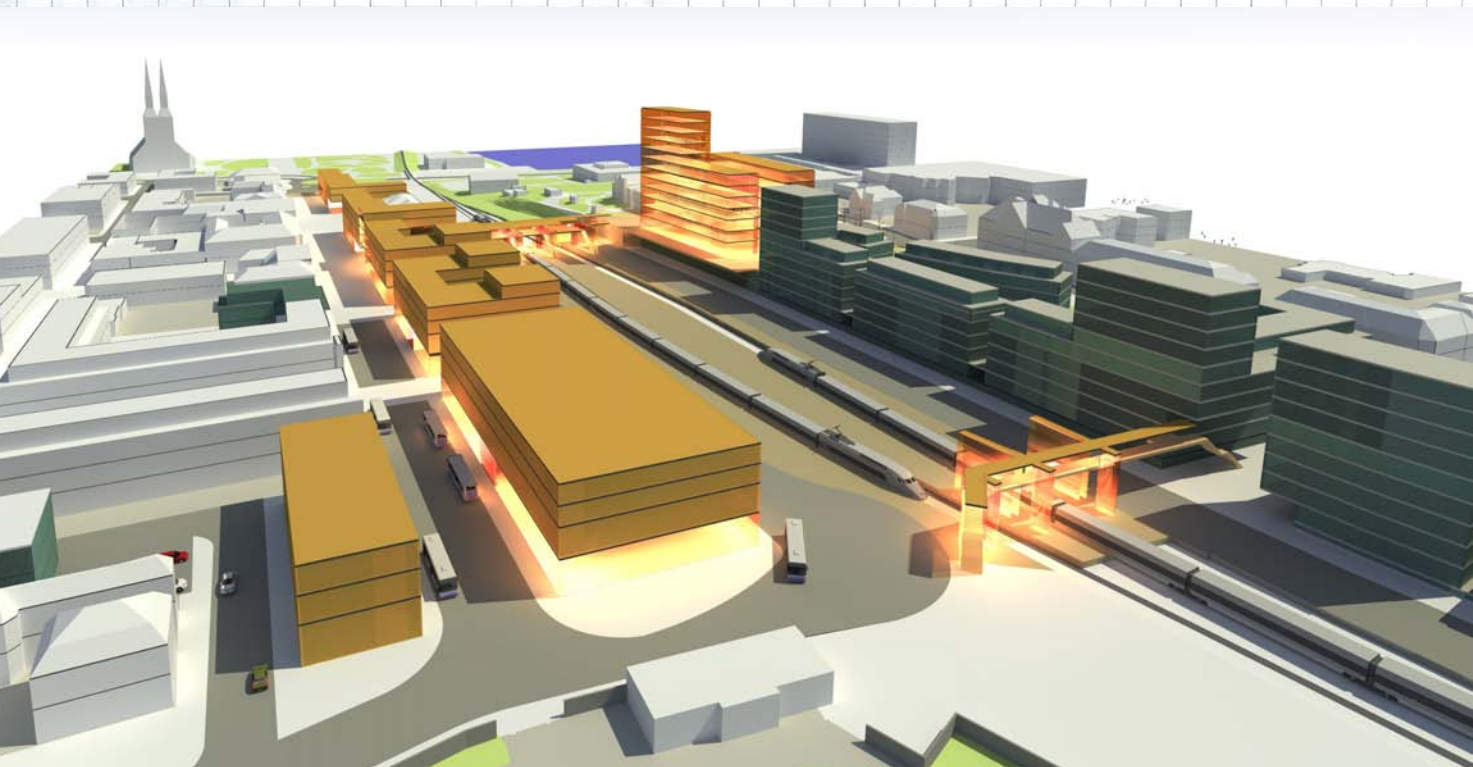
Öster om stationen skapas ett torg med tillhörande pendelparkeringar. Planområdet bedöms rymma cirka 1300 bostäder och cirka 35000 m<sup>2</sup> våningsyta för renodlade verksamheter. Utöver detta tillkommer de verksamheter som etableras i den integrerade stadsmiljön.

Man menar att läget i Kävlings ger goda förutsättningar för en attraktiv stadsomvandling. Området ligger

precis intill järnvägsstationen (med god kollektivtrafikförsörjning) och befintligt centrum (med handel- och serviceutbud) samt Kävlingsån som erbjuder tillgång till generösa grönområden.



# RISK OCH NYTTA MED STATIONSNÄRA UTBYGGNAD



Flygperspektiv över spår och ny bebyggelse i Växjö, Växjö Stationsområde Planprogram, ArkitektBolaget

## VÄXJÖ

Växjö har långt gångna planer på att låta staden växa hela vägen fram till järnvägen på båda sidor om stationen. På norra sidan planerar man att låta de blandade stadskvarteren växa vidare och man testar en innovativ struktur med bus-sangöring som skapar förutsättningar för en hög urban densitet. Se planerna 0-5.

På södra sidan frigörs mark när man flyttar godshanteringen till

Alvesta. Här planeras staden att växa tätt in på spåren med främst kontor.

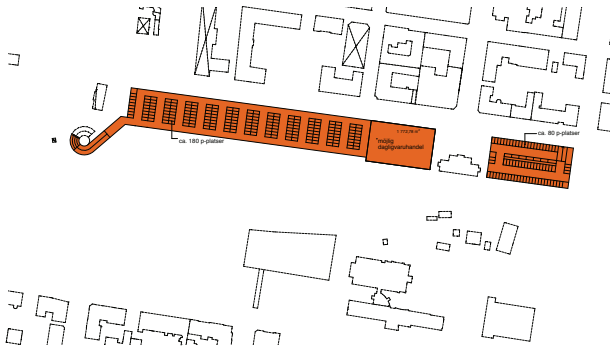
Med den nya bebyggelsen vill man förbättra kopplingen mellan den södra- och den norra delen av staden. Det nya resecentrumets funktion som knutpunkt förbättras för alla trafikslag med fokus på gång-, cykel- och busstrafik. I och med den planerade bebyggelsen

hoppas man på att omvandla genomfartsgator till levande stadsgator genom publika lokaler i bottenvåningarna. På de övre planerna planeras för både kontor och bostäder.

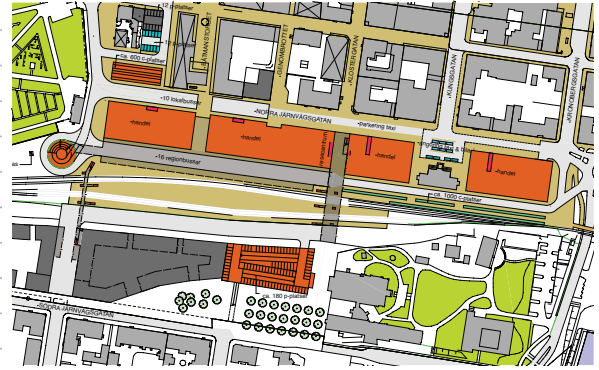
Intresset för moderna kontorslokaler i centralt läge är stort och man planerar därför ett world trade center i 9 våningar direkt närhet till stationen, vilket kan stärka Växjö



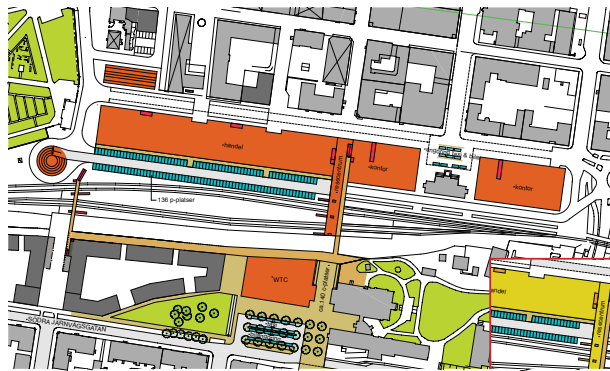
0 | Parkering i källarplan samt dagligvaruhandel



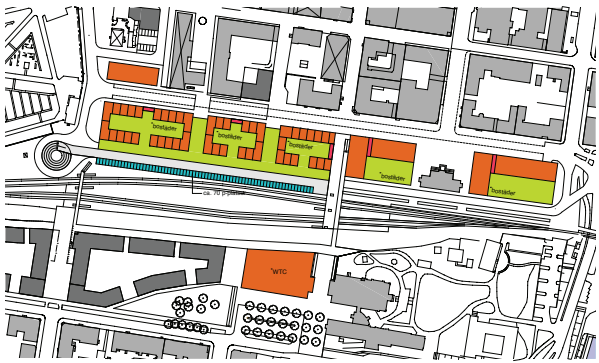
1 | Handel i bottenplan som låter staden växa fram till spåren. Bussar längs gatorna. Cykelparkering. Angöring för taxi.



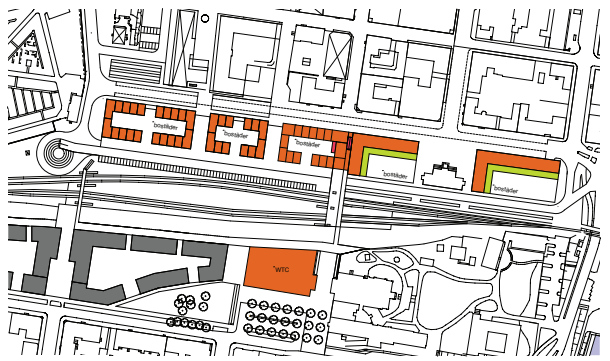
2 | Resecentrum, handel, kontor och bilparkering. World Trade Center på andra sidan spåren.



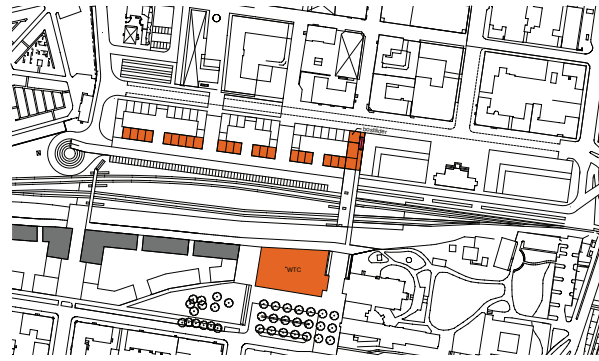
3 | Bostäder med gårdar och bostadsparkering. WTC.



4 | Bostäder. WTC.



5 | Bostäder. WTC.



Planer, Växjö Stationsområde Planprogram, ArkitektBolaget

**“det centrala läget med närhet till allt överväger de tänkbara negativa effekterna av ett boende nära spåren”**

som inpendlingsort.

Kommunen har gjort omfattande buller, luft och riskutredningar. Nya bostäder byggs i helt slutna kvarter där varje lägenhet har en tyst sida mot gården och inglasade balkonger. Man har resonerat så att det centrala läget med närhet till allt överväger de tänkbara negativa effekterna av ett boende nära spåren.

Projektet har finansierats genom EU-medel, Regionförbundet, Växjö kommun och Trafikverket, sammanlagt ca 160 miljoner där Regionförbundet står för den största delen på ca 70 miljoner.





Gagnefs station, Bild: White





JAG HAR BOTT VID EN  
~~LANDS~~JÄRNVÄG  
I HELA MITT LIV ...



# DEN GODA BOENDEORTEN



Foto, Norra stationsområdet, Jens Christian



Foto, Kulturhuset, Johan Funke



Foto, Johan Funke



Foto, Norra stationsområdet, Jens Christian

## HÄSSLEHOLM

När garnisonen lades ner i Hässleholm fick man hitta nya strategier. Att stärka stadskärnan och de centrala delarna blev en viktig del. I enlighet med detta ville man omvandla den norra sidan av spåren, ett nedlagt industriområde till en kunskapsby. Man anordnade en arkitektävling och 2001 började man bygga. Satsningen har resulterat i en högskolefilial, studentbostäder, inkubatorverksamheter,

konferenslokaler, en restaurang mm. Kommunen har byggt i etapper och sålt av allt eftersom. Nu är man inne på den tredje och sista etappen. Ett kulturhus, med bl. a biograf och bibliotek har byggts centralt ett stenkast från stationen, är en annan medveten satsning. Nyligen arrangerades också en arkitektävling med uppgiften att skapa ett attraktivare centrum.

Närheten till naturen hör till Hässleholms stora förtjänster och många väljer att bo på rena landsbygen. Däremot är det svårare för några av de mindre samhällena i kommunen där befolkningen minskar. Med den nya Pågatågssträckningen Nordost ett antal nya stationer att byggas och med den förändringen kan dessa samhällen stärkas.

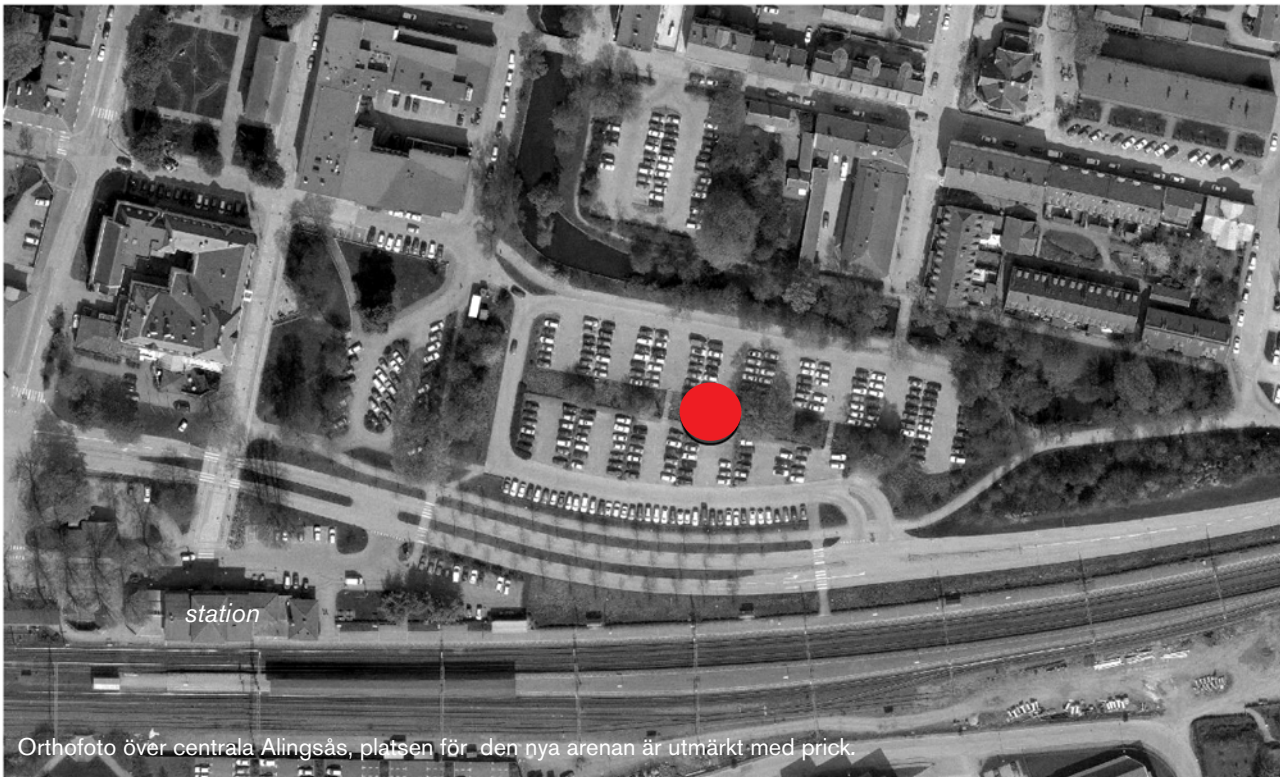




Foto, Hans Nerstu



Foto, Hans Nerstu



Orthofoto över centrala Alingsås, platsen för den nya arenan är utmärkt med prick.

## ALINGSÅS

Alingsås har tagit fram ett visionsdokument där man formulerat att Alingsås ska bli "en modern mötesplats med småstadens fördelar och storstadens möjligheter". Den viktigaste insatsen för att nå dit är att göra Alingsås till en bra bostadsort. Man vill satsa på ett brett utbud av bostäder för människor med olika behov och förutsättningar. I enlighet med det målet förtätar man nu i centrala

lägen, främst industritomter och dåligt utnyttjade parkeringsplatser. Man har också rustat upp de centrala torgen och satsar nu på att upprusta Alingsåsparken.

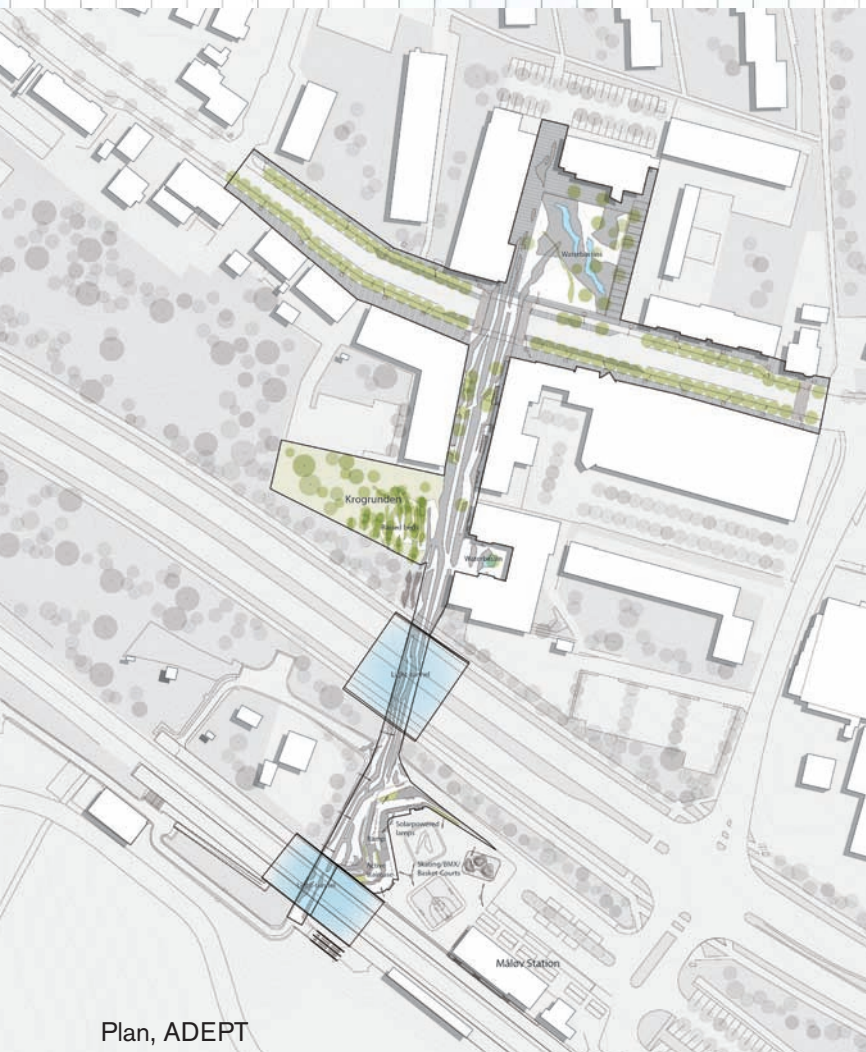
För att sätta fokus på bostäder anordnas årligen Bodagar, en bostadsmässa med syfte att "öppna ögonen för Alingsås". Alingsås har också blivit känt på senare år för den årliga ljus-

festivalen "Lights in Alingsås" då byggnader och offentliga rum ljussätts av namnkunniga ljusdesigners.

Nu byggs en eventarena bredvid spåren, direkt bredvid stationen kulturhuset och ett hotell.



# STATIONSOMRÅDET SOM OFFENTLIGT RUM OCH MÖTESPLATS



Plan, ADEPT

foto Kaare Viemose ADEPT

## MÅLØV

Vid Måløvs station i danska Bal-  
lerup har man tagit ett stort grepp  
för att skapa en tryggare, mer  
attraktiv passage under väg och  
järnväg och till stationen.

Arkitektonisk kan det beskrivas som  
en axel med liv och aktivitet som  
förutom orten också kopplar på  
angränsande gång- och cykelstråk  
som leder ut i naturen.

Stationsområdet har blivit ett aktivt

stadsrum och en mötesplats.

För att skapa en levande plats har  
man anpassat aktiviteterna efter  
den brukargrupp som kan tänkas  
sig att detta är intressanta platser  
att vara på, nämligen ungdomar.

”För att ändra den otrugga atmos-  
fären som finns inte bara här men i  
många andra liknande stadsrum, är  
det nödvändigt att tänka i aktiviteter

som skapar liv på platsen. Vi vände  
oss därför specifikt till brukargrup-  
per som är intresserade att vara  
i stadsrummet”, Anders Lonka  
(ADEPT architects).

Här har man utnyttjat rummets  
dynamik för att vända sig särskilt till  
unga människor, via aktiviteter och  
urban lek. Man har velat rikta aktiv-  
iteterna mot en brukargrupp som  
man fann det troligt kunde tänka sig





Axeln dagtid, foto Kaare Viemose ADEPT



Axeln kväll foto Kaare Viemose ADEPT

**“för att ändra den otrygga atmosfären är det nödvändigt att tänka i aktiviteter som skapar liv på platsen”**

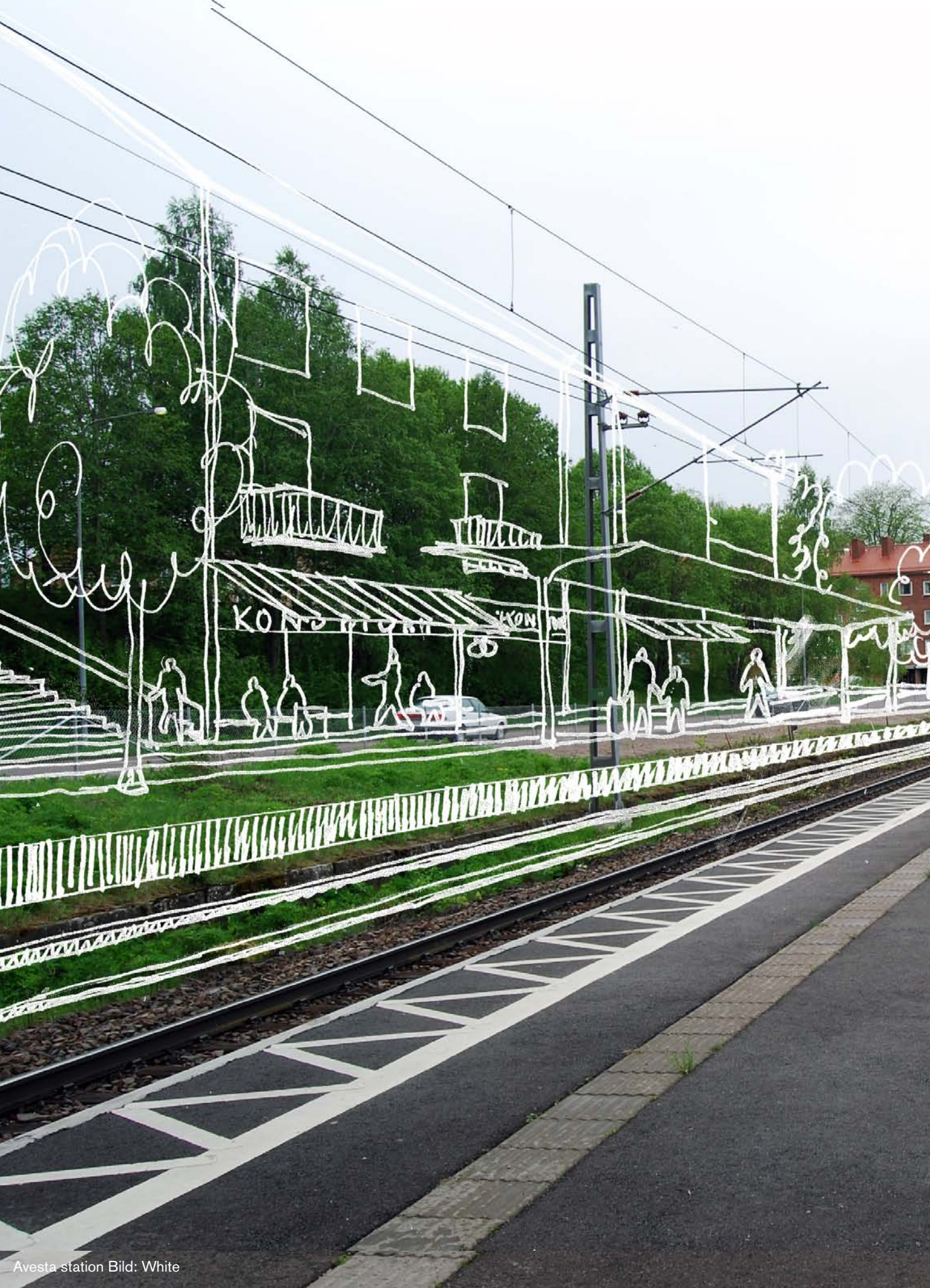
att vistas i de rum som skapas mellan vägen och järnvägen.

Arkitekterna har formmässigt gjort en tolkning av områdets ursprungliga moränlandskap där stadsrummet blir en smältvattendal. På det sättet blir axeln ett rörelsestråk genom staden och ut i det landskap som gör området så attraktivt.

Projektet tilldelades “Danish

Landscape Award” 2010. Hans Peter Svendler, direktör på Realdania, säger så här om vinnarprojektet: “Det är inspirerande och metodiskt föredömligt att se hur det vinnande projektet ‘Smältvattendalen - Floating Landscapes’ vänder bilden av det negativa, dvs tunneln till något positivt. Samtidigt visar projektet en fin helhetstanke, där barriärproblematiken uppfattas som både fysisk, mental och social”.





Avesta station Bild: White

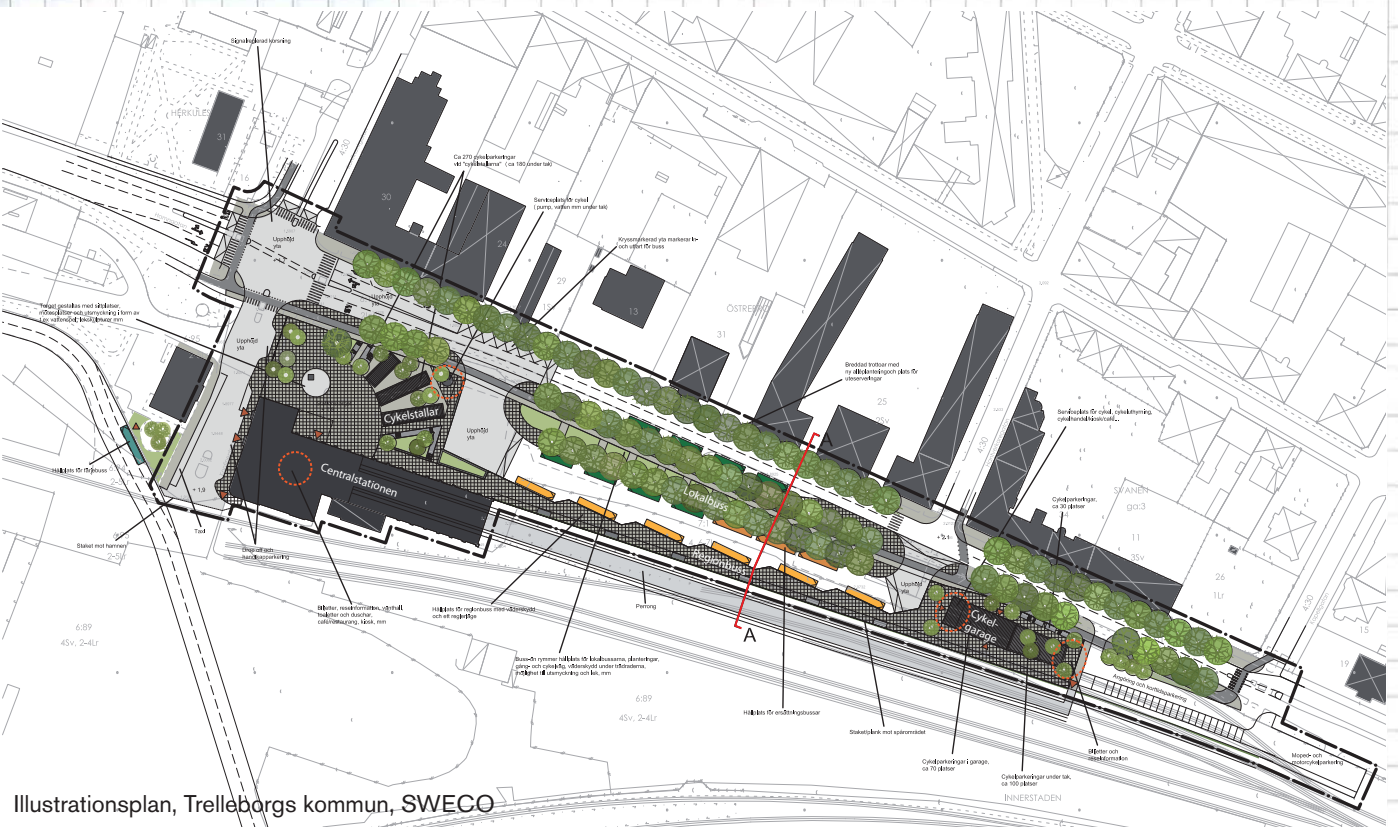




PLANERA FÖR  
PENDLING



# DEN SMARTA BYTESPUNKTEN



Illustrationsplan, Trelleborgs kommun, SWECO



Centralstationen, foto Trelleborgs kommun



Rörelser för olika trafikslag, Trelleborgs kommun, SWECO

## TRELLEBORG

Trelleborgs centralstation har inte trafikerats sedan 70-talet, men 2015 ska pågatågen börja rulla. Kommunen står för kostnaden för utformningen av stationsläget, men man har haft en hel del gratis. Den gamla stationsbyggnaden har kunnat återanvändas och spåren behövde bara dras om ca 400m.

I planarbetet har nyckelfrågor varit:

- Bred konsultgrupp där alla

delar väger tungt och är med på samtliga arbetsmöten.

- Avstämningar med huvudaktörer; hamnen, skånetafiken, Trafikverket + internt inom kommunhuset
- Att arbeta med att göra en barriär, huvudled väg 9, till en korsbar stadsgata med 40km/h - att inte se några korsningspunkter som enskilda problem att lösa utan ta ett helhets-

grepp.

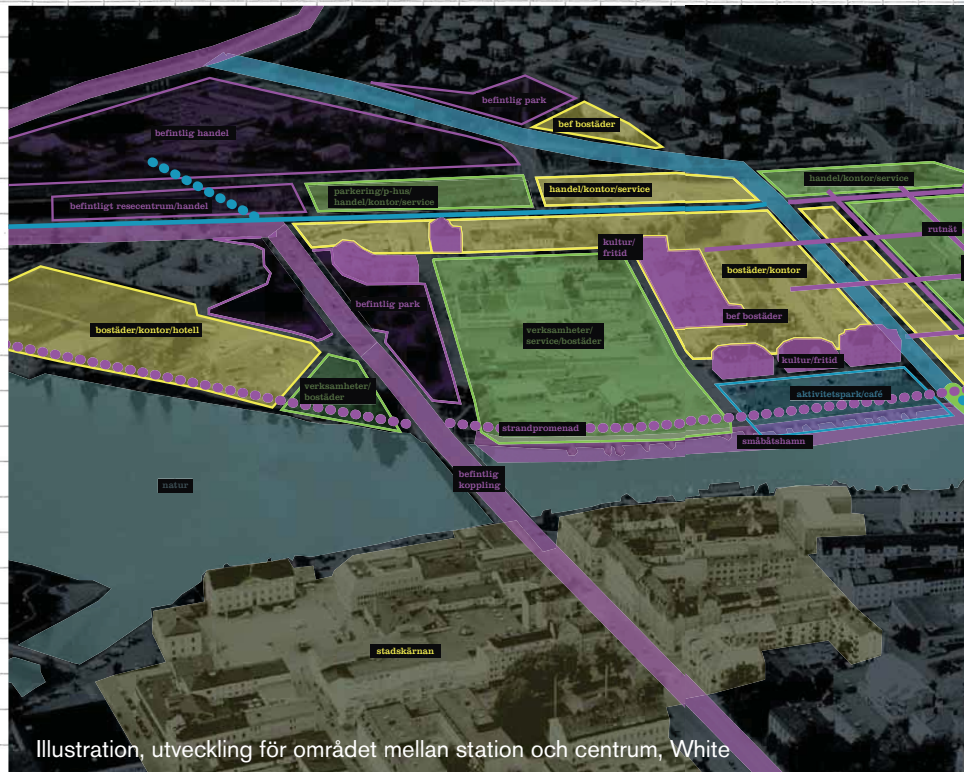
- Att prioritera bland trafikslagen gång, cykel, tåg, buss, färja, taxi, bil och då säga att bilparkering får hamna längre ifrån stationen.
- Att arbeta aktivt med ledorden; trygghet, tillgänglighet, attraktivitet, liv, identitet





Illustration nya vänthallen, Abako

**“gånganalyser gav oss förståelse för hur man rör sig på platsen och hur man kan skapa ett smartare rörelsemönster”**



Illustration, utveckling för området mellan station och centrum, White



Illustration, Resecentrum Härnösand, Abako

## HÄRNÖSAND

I Härnösand arbetar man för att minska stationsområdets barriäreffekt och samtidigt stärka stationen som bytespunkt mellan olika trafikslag. Genom flera planskilda korsningar inklusive en välgestaltad gång- och cykeltunnel vid stationen, har man skapat förutsättningar för handel på den förut slumrande nordvästra sidan av spåren. För att förbättra omstigning och komfort för busspendlare byg-

ger man en ny vänthall samt nya bussuppställningar. I den processen har man tagit ett helhetsgrepp om rörelsemönster, angöring och parkering för att skapa ett optimalt resecentrum. Man har genomfört gånganalyser för att se hur man kan röra sig inom området. Detta har bland annat resulterat i att man anlagt en trappa genom en stödmur så att man slipper gå en omväg. Cyklar parkeras under tak nära buss och tåg. Pendlarparkering

med motorvärmare är gratis. Man arbetar också med att öka stationsområdets koppling till centrum och har tagit fram ett program för Nybrogatan som skapar en tydlig axel genom centrum. Man har också tagit fram ett visionsdokument för en stationsnära stadsdel i centrala Härnösand, "Det nära livet-Kronholmen och Torsvik".



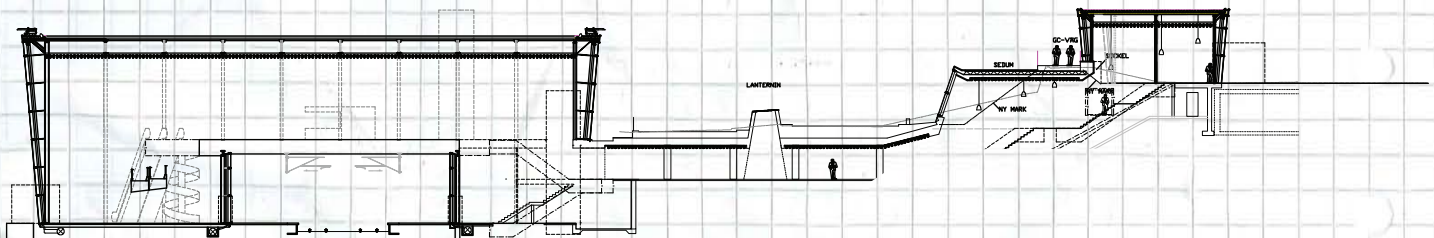
# PLANERA FÖR STATIONSNÄRA ARBETSPLATSER



**“Ambitionen har varit att skapa ett nytt signum för Umeå, ett lättillgängligt resecentra”**



Foto Umeå Östra, White



Sektion stationbyggnaden med spår och förbindelsen mellan den östra och västra sidan, White

## UMEÅ ÖSTRA

I Umeå fick man möjlighet att utveckla ytterligare en station i ett centralt läge i samband med utbyggnaden av Bottniabanan, Umeå Östra.

Med sin placering och utformning knyter den ihop två stadsdelar, den östra sidan med främst bostäder och den västra med stora arbetsplatser som Universitetssjukhuset och Universitetet. Den nya

stationen ligger med gångavstånd till Konstnärligt campus och centrum. Man räknar med att stationen dagligen kommer att ha 35 000 resenärer varav en stor del är pendlare till de stora arbetsplatserna i närheten.

Nya operatörer som Norrtåg trafikerar sträckor som t. ex Umeå-Lycksele, vilket underlättar för tågpendling i de mindre orterna utmed

sträckan.

I direkt närhet till den nya stationen pågår en förtätning med bostäder, handel och service. Den gamla stationen, Umeå C finns kvar och byggs delvis om för att få en förbättrad funktion som bytespunkt.





Foto Tengbom



Foto Åre komun, Magnus Dahlin



Foto Åre komun, Magnus Dahlin

## ÅRE

I Åre har man tagit ett helhetsgrepp och skapat ett resecentrum som blivit en viktig plats i centrum utöver sina resefunktioner. Stationen innehåller också kommunalt bibliotek, turistinformation och handel samt parkeringsgarage.

En passage över spåren skapar en förbindelse mellan centrum, sjön och ett hotell beläget på den västra sidan av spåren.

När man kommer till Åre med tåg är känslan att man landar mitt i centrum. Till ortens skidanläggningar har man god kommunikation via kollektivtrafik och man arbetar hårt för detta inom kommunen. Detta har gjort Åre till centrum för skidturism via järnväg.

Den väl utbyggda kollektivtrafiken är en förutsättning för ortens många unga säsongsarbetare som inte

alltid har tillgång till eget fordon. Åre resecentrum kostade 150 miljoner för 460 kvm inkl. p-garage.

**“När man kommer till Åre med tåg är känslan att man landar mitt i centrum”**



# REFERENSER

## ALINGSÅS

Bostadsprogram 2011-2016  
2011.08.15

*Beställare:*

Alingsås kommun

*Konsulter:*

## BOLLNÄS

Bollnäs resecentrum -  
Willhelminapassagen

*Beställare:*

Bollnäs kommun, Göran Göransson  
och Göran Unger Trafikverket, Anders  
Östblom och Keith Bergström

*Konsulter:*

WSP, Mathias Ahlgren, Erik Kajo  
och Marcus Lundström, Michael  
Hallbert LjusDesign AB

## FALUN

Resecentrum Falun-Program  
juli 2012

*Beställare:*

Per Grundström, Falun kommun

*Konsulter:*

SWECO architects  
Mathias Ahlgren, PeGe Hillinge,  
Rob Kirkham, Margareta Diedrichs,  
Andreas Olérs

Trafikplanerare:

SWECO infrastructure

Claes Johansson, Charlotte Berglund,  
Johan Hallberg, Kristina Mattsson

Kalkyl:

SWECO infrastructure Björn Forsberg

SWECO management Torbjörn Drake

[www.falun.se/resecentrum](http://www.falun.se/resecentrum)

## HÄRNÖSAND

Härnösands Resecentrum

*Beställare:*

Staffan Gilliusson,  
Härnösands kommun

*Konsulter:*

Abako arkitekter

Det nära livet-Kronholmen och  
Torsvik

*Beställare:*

Härnösands kommun

*Konsulter:*

White arkitekter

Nybrogatan, Härnösand - program  
för upprustning (utkast)

*Beställare:*

Härnösands kommun

*Konsulter:*

Karavan arkitektur och landskap  
Struktur

## HÄSSLEHOLM

Hässleholm nästa, vinnande förslag  
för utveckling av Hässleholms stad-  
skärna 2012

*Beställare:*

Hässleholms kommun

*Konsulter:*

Nivå, ansvarig Åsa Drougge

Insite, vinnande tävlingsförslag för  
Norrastationsområdet. 2001

*Beställare:*

Hässleholms kommun,

*Konsulter:*

Metro, Claes R Janson

## KÄVLINGE

Kävlinge östra centrum, dp För Ex-  
porten 15 m fl, Kvalitetsprogram

*Beställare:*

Kävlinge kommun, Marianne Nilsson

*Konsulter:*

Tyréns, Sweco, Ramböll &  
GEHL architects

David Sim, Lin Skaufel, Anna  
Modin, Louise Didriksson, Fredrik  
Garpenfeldt, Sebastian Pauly,

## MÅLÖV

"Målöv axis - Fluent landscape"

*Beställare:*

Ballerup kommune & Realdania

*Konsulter:*

ADEPT architects

Anders Lonka &

Martin Krogh Hansen

## SALA

"Plan för Sala stad",

Föp samråd 2012

Sala kommun, Anna Jägvald

"Målbild Norrmalm"

*Beställare:*

Sala kommun, Anna Jägvald

*Konsulter:*

Sweco Infrastructure AB

Jenny Widell, Bertil Malmström,

Susanna Broström, Sverker Hanson

"Resecentrum"

*Beställare:*

Sala kommun, Anna Jägvald

*Konsulter:*

Vectura Consulting AB

Karin Jansson/Karin Ahlbom

## TRELLEBORG

Trelleborgs C, detaljplan

*Beställare:*

Trelleborgs kommun, Ann-Katrin  
Sandelius, Charlotte Hägg Reader

*Konsulter:*

Sweco

Boel Andersson, Jennie Fager-  
ström, Patrik Wilén, David Edman,  
Kristina Nilén, Anne-Lie Mårtensson

## UMEÅ

Umeå Östra

*Beställare:*

Åre kommun

*Konsulter:*

White arkitekter

Lennart Sjögren - ansvarig arkitekt

Fördjupning för Universitetsstaden  
med miljökonsekvensbeskrivning

MKB

*Beställare:*

Åre kommun

## VÄXJÖ

Växjö Stationsområde Planprogram  
2009

*Beställare:*

Växjö kommun

*Konsulter:*

Arkitektbolaget

<http://www.stationsområdet.se/>

Projektledare, Peter Rydell

## ÅRE

Åre Resecentrum

*Beställare:*

Åre kommun


*Konsulter:*

Tengbom



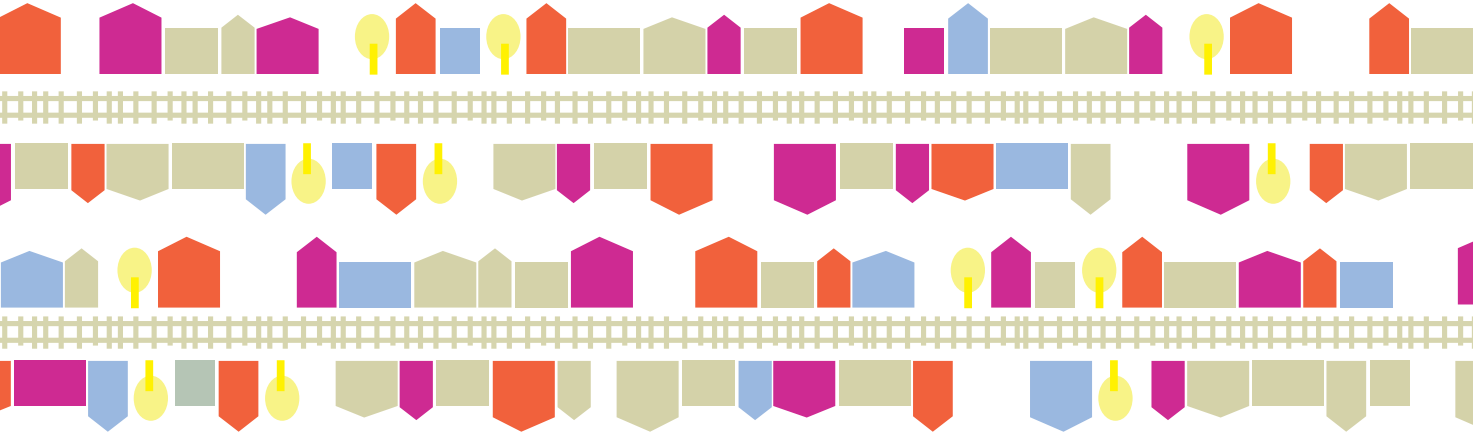


Om DU genar över  
spårområdet, begår DU ett  
brott enligt järnvägslagen,  
kap. 9 och 10

 Banverket

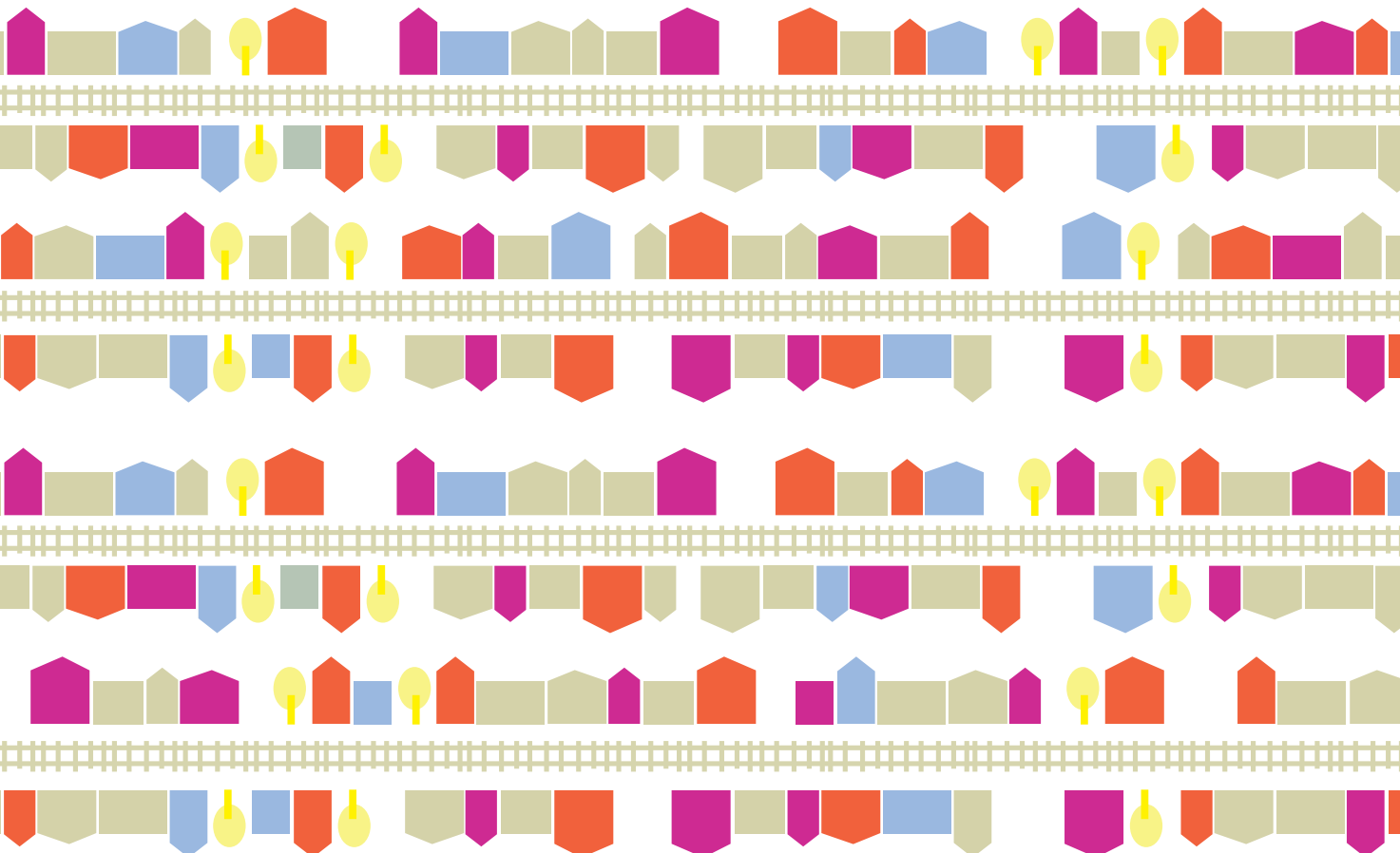






DALABANANS  
INTRESSENER

FRAMTAGET PÅ INITIATIV FRÅN:



En investering för framtiden



REGION DALARNA

