



LUND UNIVERSITY

Planering för kollektivtrafik – Hur Triangeln i Malmö blev till

Koglin, Till; Ekblad, Hampus

2016

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Koglin, T., & Ekblad, H. (2016). *Planering för kollektivtrafik – Hur Triangeln i Malmö blev till*. Abstract från Nationella transportkonferens, Lund, Sverige.

Total number of authors:

2

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Planering för kollektivtrafik – Hur Triangeln i Malmö blev till

Inledning och bakgrund

Kollektivtrafik är en viktig del av ett hållbart transportsystem och ska i samklang med gång- och cykeltrafik bidra till mindre utsläpp och ett mer hållbart samhälle. Därför anses ofta satsningar på kollektivtrafik som en viktig del i omställningen till hållbar mobilitet (Banister 2008).

Citytunneln i Malmö var ett av de största kollektivtrafikprojekten i Skåne. Man ansåg att det var nödvändigt att bygga en tunnel under Malmö då Malmös centralstation enbart var en säckstation där tågtrafiken alltid behövde vända. Med citytunneln skulle detta problem lösas. En av de stora frågorna var då vilka andra, nya stationer det skulle byggas och var dessa skulle placeras. Att en station skulle placeras vid Hyllie blev redan i början klar då man hade planer för att utveckla detta område. Men den andra stationen var inte självklart var den skulle ligga. Det fanns lite olika förslag, men till slut blev beslutet att stationen skulle placeras i centrala Malmö vid Triangeln (Malmö Stad 2010).

Med detta beslut följde en rad andra stadsutvecklingsbeslut, som att bygga ut köpcentrum Triangeln och att bygga flera bostäder i närheten. Samtidigt lade man om busstrafiken från Södra Förstadsgatan till Rådmansgatan. Med andra ord blev det en stor förändring i centrala Malmö. Frågan är dock vad som var syftet med denna typ av planering. Hade man enbart ett hållbart transportsystem i åtanke eller ville man uppnå något annat, något mer? Vidare kan det undras varför Triangelstationen inte lades i anslutning till Busscentralen Södervärn med Skånes Universitetssjukhus som en stor arbetsplats i närheten. Dessa frågor är utgångspunkten i denna undersökning. Med andra ord vill vi svara på följande frågeställningar:

- Hur gick planeringen av Triangelstationen till?
- Vad var utgångspunkten i densamma och vad påverkade besluten?
- Hur ser kopplingen ut mellan de olika hållbara transportslagen?

Metod

För att kunna svara på frågorna i inledningen har det genomförts ett antal intervjuer med tjänstemän och planerare som är verksamma vid Malmö Stad och Skånetrafiken för att kunna bygga upp en djup förståelse av hur planeringen gick till och vad som påverkade den. Sammanlagd genomfördes 9 intervjuer. Datainsamlingen skedde mellan november 2015 och januari 2016. Då detta är ett kvalitativt datamaterial kan det inte göras några generaliseringar.

Resultat

Intervjuerna visade på att olika intressen spelade in i planeringen, inte minst att önskan om att utveckla Malmö som en attraktiv stad. Vidare kom det fram att det var få personer som styrde hela planeringen i den riktning de ville. Kopplingen med andra hållbara transportmedel löstes i princip först i efterhand och lösningarna verkar vara nödlösningar som kom till efter det mesta redan var klar. Stor fokus lades därmed på stadsutvecklingen i stället för på kollektivtrafik och hållbara lösningar för att öka den hållbara mobiliteten i Malmö. Att stora projekt har en tendens att vara just personberoende och drivna av ett fåtal individer är något som tidigare forskning har visat (Koglin 2013; 2015, Fainstein 2001).

Referenser

- Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*, Vol. 15, pp. 73-80
- Fainstein, S. (2001) *The City Builders –Property Development in New York and London, 1980–2000*. Blackwell, Oxford
- Koglin, T. (2013) *Vélobility – A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Traffic and Roads, 2013, Bulletin 284
- Koglin, T. (2015) Vélobility and the politics of transport planning, *GeoJournal*, Vol. 80, pp. 569-586
- Malmö Stad (2010) *Att Göra En Tunnel*. Holmbergs Malmö AB, Malmö