

Utformning av stationer i mindre samhällen



LUNDS
UNIVERSITET
Lunds Tekniska Högskola

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg Bygg järnväg

Examensarbete:

Stefan Carlsson

© Copyright Stefan Carlsson

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg

Lunds universitet

Box 882

251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering

Lund University

Box 882

SE-251 08 Helsingborg

Sweden

Tryckt i Sverige

Media-Tryck

Biblioteksdirektionen

Lunds universitet

Lund <2006>

Sammanfattning

Stationen har alltid spelat en viktig roll i städernas utveckling. I Sverige började man bygga järnvägar på 1800 – talet mitt. Staten skulle stå för stambanorna, medan de privata järnvägarna skulle stå för småbanorna. Utbyggnaden av järnvägsbanorna leddes och planerades av militärer, därför ritades stationerna i allmänhet av fortifikationsutbildade militärer. Flera av stationsbyggarna reste utomlands för att studera stationer.

Många av privatbanornas stationshus ritades av lekmän eller förgivna planschverk, som bidrog att flera stationer liknade varandra. De större stationerna fick en ställning som tävlade med kyrkan och rådhuset.

Vid början av järnvägens utbyggnadstid gällde det att få fram en snabb och billig stationsbyggnad som kunde ha tillhanda alla nödvändiga utrymmen, som vestibul, biljettförsäljning, resgoods, expeditioner och väntsalar. Post och telegram fanns också tillgängliga på den tidens stationer.

Järnvägen behöver en rak sträckning med små lutningar. Den bör också dras så att man begränsar intrång, störningar, barriäreffekter och risker. Stationen bör lokaliseras så centralt som möjligt med hänsyn till befintliga och planerade bostäder, arbetsplatser, service, utbildning och befintliga trafiksystem. Särskilt viktigt är det att regionala funktioner ligger nära till stationen

Stationen skall vara en skärningspunkt mellan olika transportsystem, vilket innebär en god tillgänglighet och ofta ett attraktivt läge i samhället. En bra station skall vara lätt att hitta och nå. De tekniska systemen skall vara begripliga och användbara för de personer som skall betjänas. Resenären har behov av service före, under och efter resan som på olika sätt kan kopplas till stationen.

Stationsbyggnaden bör ges en sådan utformning och form att den annonserar stationen som ett resecentrum. Byggnaden skall orienteras och utformas så att resenären lätt kan överblicka trafiken på stationen. Kundkrav som, information, biljettförsäljning, god belysning, parkeringsmöjligheter, anslutningsbussar, angöring för taxibilar, regnskydd är några av kundernas önskemål för att dessa skall känna sig nöjda.

Det är vanligt att man i södra Sverige inte bygger någon väntsal eller att man anser att den bör vara mycket liten. Orsaken till detta är att sådana lokaler lätt blir uppehåll för störande personer. I norra Sverige är detta resonemang mindre vanligt. Där behövs väntsalen på grund av ett bistrare klimat.

Dagens stationer har blivit mer rustade för funktionshindrade. Där behövs ett flertal olika hjälpmedel för att tillgodose dessa människor.

Summary

The station has always played an important role in development. In Sweden, railway building started in the middle of the 1900th century. The government financed the main rail lines, while private railway companies financed the small lines. The expansion of the railway lines was lead and planned by militaries, therefore the stations generally were drawn by trained militaries. Several station construction workers travelled abroad in order to study stations.

Many of the private line's station buildings were drawn by layman or signboard agencies, which contributed that several stations look alike each other. The bigger stations got a position that emulated the church and the council house.

In the beginning of the railway's building time it was important to produce an inexpensive station building that could to supply all necessary services, as vestibule, sale of tickets, luggage storage, offices and waiting room. Post- and telegram offices were also available on stations of that time..

The railway needs a straight line with small inclinations. It should also be drawn so that trespasses, disturbances, barrier effects and risks are limited. The station should be located as central as possible with regard for existing and planned residential areas, workplaces, services, education and existing traffic systems. Special important is it that regional functions are located near the station.

The station will be the point of intersection between different transport systems, which means a good access and an often attractive situation in the town. A well designed station will be easy to find and to reach. The technical systems will be understandable and applicable for the persons that will be served. The travellers have needs of service before, during and after the travel that in various ways can be linked to the terminal.

The station building should be given such a design that it advertises the terminal as a travel centre. The building ought to be oriented and formulated so that the travellers easily can see the traffic on the station. Customer requirements as information, sale of tickets, good illumination, parking possibilities, transfer buses, taxi parking and travellers parking areas, rain protections will please the customers.

In southern Sweden it is common not to build any waiting room or that it is considered to be tiny. The reason for this is that they might be a place for troublesome elements.. In northern Sweden this argument is less common. There, the waiting room is needed due to a harsher climate.

Modern stations have become more equipped for functionally disabled persons. There different aids are needed in order to meet these people.

Innehållsförteckning

1. Inledning	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Syfte	6
1.3 Metod	6
1.4 Avgränsningar.....	7
2. Introduktion till stationer	8
2.1 Järnvägens uppkomst	8
2.2 Järnvägsstationer i Sverige	9
2.3 Järnvägar och bebyggelse	12
2.4 Stationens utveckling.....	12
2.5 Centralstation eller hållplats utanför staden.....	13
2.6 Trafikpolitiska mål	14
3. Utformning av mindre stationer.....	16
3.1 Resande krav.....	16
3.2 Information.....	18
3.3 Biljettköp.....	18
3.4 Serviceinrättningar	19
3.5 Parkeringen	20
3.6 Samhällsservicen för en medelstor station.....	22
3.7 Lokalisering i tätorten.....	22
3.8 Stationsbyggnaden	23
3.9 Funktionshindrade.....	24
3.10 Vid utformning av en terminal bör följande studeras	26
4. Stationerna	27
4.1 Landskrona station.....	27
4.1.1 Landskrona station – historik	28
4.1.2 Landskrona station i nuläget.....	29
4.2 Kävlinge station.....	33
4.2.1 Kävlinge station – historik	33
4.2.2 Kävlinge station i nuläget	35
4.3 Häljarps station.....	38
4.3.1 Häljarps – historik.....	38
4.3.2 Häljarps station i nuläget	39
4.4 Dösjebro station.....	42
4.4.1 Dösjebro station – historik	42
4.4.2 Dösjebro station i nuläget	43
5. Slutdiskussion och slutsats.....	46
6. Källförteckning.....	50
7. Internetlänkar	51
8. Muntliga källor.....	51
Bilaga	52

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Stationen kan växa upp till ett mindre centrum för bygden och kan därför utöka möjligheterna för transporter av såväl gods som människor. Därför kan tillgängligheten öka i takt med att bygden växer upp. Stationen skall vara lätt att nå såväl till fots som med cykel, buss eller bil. I närheten skall det finnas parkeringsmöjligheter för resenärernas bilar och cyklar.

Stationen fullgör sin uppgift som resecentrum bäst med ett centralt läge. Tågtrafiken är viktig för att ge samhället utvecklingsmöjligheter. Samtidigt innebär spåret begränsningar för markanvändningen och bebyggelseutveckling. Ibland kan sådana intressekonflikter lösas med hjälp av ny och bättre teknik. Tunnlar kan erbjuda en möjlighet att nå centrala stationslägen och minska barriäreffekten.

Det finns inga generella regler för hur konflikterna mellan olika intressen bör lösas. Varje tätort är unik och bedömningarna måste göras från fall till fall.

Stadskärnan är själen i de flesta städer och måste hanteras varsamt. En ny eller ombyggd järnväg kan klyva stadskärnan. En flyttning av järnvägsstationen kan leda till utarmning av stadskärnan, genom att stationen drar till sig verksamheter.

En station i ett nytt område som blir tillräckligt attraktiv för resenärerna blir en förändringskraft. Det är angeläget att kommunen tar hand om denna förändringskraft i planeringen så att stationen kan integreras i samhället på ett naturligt sätt.

1.2 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att beskriva järnvägsstationernas historiska utveckling för små och medelstora stationer. Därefter görs undersökningar för varje station i nuläget.

1.3 Metod

Arbetet teoretiska del inleds med en historisk tillbakablick genom litteraturstudier för stationer i allmänt. Därefter utreds vilka krav som bör ställas på en modern station.

Arbetes andra del består av undersökning av stationerna i Landskrona, Häljarp, Dösjebro och Kävlinge. För varje station har det utreds den historiska bakgrunden. Därefter redovisas dagens situation mot bakgrund av den kravspecifikation som tagits fram.

Undersökning har gjorts dels genom olika litteraturundersökningar med koppling till järnvägen och dels genom fältstudier som är gjorda vid varje station, där man kan konstatera att varje station är unik. Genom analys av nuläget och undersökning med en allmän punktlista av varje station är det lätt att förstå den enskilda stationens möjligheter och begränsningar. Alla uppmätningar av beläggning på parkeringsplatser är gjorda vid middagstid på vardag.

1.4 Avgränsningar

Granskning av stationerna är endast gjord för persontrafiken i dagsläget.

2. Introduktion till stationer

I och med järnvägens introduktion blev stationen en av samhällets nya medelpunkter. Genom sin uppgift att hantera det stora flödet av gods och människor blev den från begynnelsen ett viktigt centrum kring vilken det moderna samhället bredde ut sig. Stationen krävde en ny planering, en ny logik i fördelningen av samhällets olika beståndsdelar. Den förändrade i hög grad samhällsbyggnaden

2.1 Järnvägsstationens uppkomst

Otaliga 1800-talsförfattare kallade den moderna tidens järnvägsstationer för katedraler. Järnvägens födelse drev fram ett helt nytt slags byggande för mycket olika funktioner. Man var tvungen att lösa de problem med cirkulationen av passagerare och gods med det nya transportsättet. Då man inte hade någon tidigare erfarenhet, tog det lång tid för stationen att skapa sig en lämplig arkitektonisk identitet.

Stationen var en spegling av ett klassamhälle som var en av de första moderna miljöerna där de olika socialgrupperna blandades. Medelklassen framträdde i flärd och prakt. Den exakta tiden kom med järnvägen. Före införandet av tidtabeller för järnvägen, som påskyndade införandet av enhetlig tid för hela landet, reglerade två olika tider det dagliga livet: lokal tid, d.v.s. efter solens och den teknologiska stationstiden.

Stationerna placerades i begynnelsen i periferin av städerna för att motsvara den militära strategins fodringar för städer i befästningshänseende. Järnvägens införande i hjärtat på en mångfald städer innebar då en öppning i den urbana fortifikationen. Helhet i försvaret ansågs under en kort tid vara viktigare än fördelarna med järnvägstrafiken.

Stationen har ansetts som en föreningslänk och symbol för internationell utveckling. Denna idylliska och i någon mån blåöga vision, som de första anhängarna hade, dolde inte i längden järnvägens verkliga natur. Den omsatte och skapade ett enormt kapital. Bankirerna insåg detta mycket snart och grundade de första järnvägsbolagen. Dessa kom att bli kapitalets beslutande och på drivande kraft. (Nystrand 1996)

2.2 Järnvägsstationer i Sverige

I Sverige började man bygga järnvägar på 1800-talet. Staten skulle stå för stambanorna, medan privata järnvägar tog hand om småbanorna. Liksom utbyggnaden av banorna leddes och planerades av militärer, ritades stationerna i allmänheten av fortifikationsutbildade militärer. Många reste utomlands och studerade stationer. De mest produktiva stationsbyggarna under de första 40 åren var A.W. Edelsvärd, stationsarkitekt på SJ och C.A. Adelsköld, storbyggare på den privata sidan.

En stor del av privatbanornas stationshus ritades av lekmän eller efter planschverk, vilket kom många stationer att likna varandra. Edelsvärd publicerade också en ideallösning som stod förebild för flera stationssamhällen.

Under järnvägens utbyggnadstid gällde det att snabbt och billigt få fram en stationsbyggnad som innehöll alla nödvändiga utrymmen, som vestibul, biljettförsäljning, resgoods, expeditioner och väntsalar. Även post och telegram fanns på stationen. En bostad åt stationsinspektören låg oftast på övervåningen. I och med att stationen var en ny byggnadstyp blev det ett sökande efter arkitektoniska uttryck. Byggnadstekniken utvecklades och man använde nya material som järn, papp och zinkplåt. Fasaderna lånade sitt formspråk från andra institutionsbyggnader och alla då moderna stilar prövades. Stationerna som skulle ha officiell prägel uppfördes i nygotisk, nyrenässans o.s.v. medan lantstationerna var mycket enkla. De byggdes av de material som fanns i hemtrakten. Ofta hade byggnaden snidade detaljer. Edelsvärd menade att en lantstation skulle vara enkel, prydlig, gedigen och vara en förebild för annat lantligt byggande.

Stationens omgivning planerades ofta med samma omsorg som byggnaderna. Träd utmed spåren skulle skydda stationen från ångloken gnistor medan fontäner och parker pryddes platsen framför stationen och gav den värdighet som krävdes av ett statligt verk och institution i staden. SJ har därför kallats för stadens trädgårdsmästare. (Linde 1976)

Stationen skulle ha ett glatt och trevligt utseende med väl studerade detaljer och omsorgsfulla snickerier. Den större stationen hade oftast en enkel volym med sadeltak eller var uppdelad på en högre mittbyggnad för vestibulen och expeditioner. Stationen var ofta försedd med sidobyggnader med väntsalar och ibland dessutom förhöjda sidoflyglar.

På stationen samsades många verksamheter som tillsammans med många resande gjorde stationen levande och händelserik. Den blev en central punkt i staden och träffpunkt även för folk som bara ville höra de senaste nyheterna. Verksamheterna på stationen var alla knutna till tågen, som biljettförsäljning, bagagehantering, eventuell restaurang, hotell, godslossning m.m.

Vestibulen markerades utifrån med stora fönster, livförskjutningar i fasaden eller förhöjt tak. Man öppnade också en passage mellan denna och spåren så att man kunde gå direkt ut till perrongen. Senare blev det ett rum från fasad till fasad. Expeditionerna flyttades åt sidan. Framför stationen kunde hotell och restaurang bilda förplats för att markera stationen som en stadsport.

I början av 1900-talet hade stationerna på landsbygden spelat ut sin roll som förebilder för lantligt byggande och skulle liksom stadsstationerna i stället utmärka sig som stationer. Med en förändrad ekonomi kunde man göra dem inte bara gedigna utan också ståtliga och stolta. De skulle symbolisera järnvägens framskridande.

Det blev viktigt att det skulle synas på utformningen i vilken landsände stationen låg. Dock byggdes en rad småstationer i rödmålat trä med vita knutar på flera platser i Sverige.

Nu fick akademiskt utbildade arkitekter ta sig an uppgiften att stationerna skulle ha tidens stil. Man tittade på vad som byggdes i Europa och Amerika. Man sökte också en svensk nationell stil och tradition. Flera välutbildade arkitekter arbetade med stationshus, som Ferdinand Boberg och Yngve Rasmusen.

Väntsalar för olika klasser började tas bort. Sten, tegel och inhemska material föredrogs och ett nytt populärt material var limträ från Töreboda som användes både till stora bågar i hallar och till små perrongtak.

På 1910-40-talen ersatte elektriska lok efterhand de ångdrivna loken vilket medförde att många av stationsområdets nyttobyggnader som vattentorn och kolupplag byttes mot transformatorhus och omformarstationer. De utformades med omsorg och kunde vara fritt uppförda eller sammanbyggda med stationshuset. Man blev tvungen att ha särskilda postlokaler då arbetet inte längre hann utföras av stationspersonal. Ibland tillkom också resebyråer till stationsservicen.

Då arkitekt Zettervall efterträddes av Birger Jonson på 30-talet var det dags för nya ideal som funktionalismen och internationell stil i svensk tappning. Nu var det åter dyrare tider och få nya stationshus byggdes. Armerad betong var det nya materialet. Slåta ytor, stora volymer och stora fönsterpartier blandat med band av fönster låg i tiden. Vestibulen betonades som förr och stationerna var fortfarande gedigna, stiliga och propra.

Stilen förenklades så till det yttersta att man till slut tappade identiteten. Man byggde enkla anspråkslösa envåningsstationer helt utan karaktär eller utsmyckning. Dessa stationer liknade de allra första längorna under byggnadstiden, men med den skillnaden att 1800-talets stationer i sin enkelhet visade en mycket god hantverksskicklighet.

Bostaden på andra våningen som gav dignitet och höjd åt stationen tas bort och standardiseringar i bygget införs. Det ska vara billigt, snabbt och enkelt. Under 50-talet blir många stationer inte mer än paviljonger, med väntsalar för tåg och buss. Nu utvecklades istället personalens lokaler, bussgarage och verkstäder och man bygger också uthyrningslokaler.

Från mitten av 50-talet då Karl-Axel Bladh tog över efter Jonson var uppgifterna som järnvägsarkitekt inte särskilt lockande. Bladh planerade bl. a. förbindelsen mellan tågen och tunnelbanan vid Stockholms station. Han ritade också buss- och taxistationer. Alla resurser gick till spåren och säkerheten. För att spara pengar asfalterades stationsparker, stationsmiljöer lemlästades och förlorade sammanhanget med staden.

Bilen, bussen, lastbilen och flyget konkurrerade ut tåget och nedläggningarna av banor och stationer började. Järnvägsstationen förlorade sin speciella karaktär och resandemiljön blev densamma som i flyghallar, busstationer och tunnelbanestationer.

1986 lades Statens Järnvägars arkitektkontor ned och sedan dess är det olika konsulter som stått för arbetena. Det saknas en samlande och medveten kraft som kan trygga en enhetlig tanke om stationers resandemiljöer. (Kullander 1994)

2.3 Järnvägar och bebyggelse

Det finns ett starkt samband mellan järnväg och bebyggelse. Det insåg man redan i järnvägens barndom. När stambanorna lokaliserades var en av de principer som följdes att järnvägen skulle bryta bygd. Därmed menade man att järnvägen skulle lokaliseras till underutvecklade områden för att hjälpa dessa till en positiv ekonomisk utveckling. Därför undvek man medvetet etablerade städer, som Kristianstad, Växjö och Eksjö när södra stambanan skulle dras. I stället uppstod järnvägsknutarna Hässleholm, Eslöv m.fl. De blev snabbt livskraftiga nya städer eller samhällen som växte till på järnvägens villkor. Det finns hundratals exempel på dessa järnvägsorter runt om i landet. I många av dem stannar inte tågen längre och sambandet med järnvägen har kanske bleknat i det allmänna medvetandet.

I de befintliga städerna drogs järnvägen så nära staden som ansågs möjligt och en station anlades på bekvämt gångavstånd i utkanten av bebyggelsen. Dessa hade i de flesta fall samma utbredning som nuvarande stadskärna. I dessa städer har normalt centrum dragits mot stationen. Det finns många exempel som Lund, Karlskrona och Linköping. Järnvägsstationerna har i många städer även påverkat lokaliseringen och utformningen av offentliga platser som parker och torg. I de orter som uppstod i samband med järnvägens uppbyggnad blev stationen den naturliga centumpunkten. Dessa förhållanden består fortfarande i t.ex. Hässleholm och Nässjö.

I några städer placerades stationen på mindre avstånd från bebyggelsen. Ett särskilt samhälle kunde då uppstå framför stationsbyggnaden samtidigt som den ursprungliga bebyggelsen riktade hela sin växtkraft mot järnvägsstationen. Sveriges mest tydliga exempel på en sådan utveckling är Falköping, där inte bara bebyggelsen utan även affärslivet har sträckts ut mot stationssamhället i Falköping. Falköping har därför ett två kilometer utdraget affärscentrum. (Johansson 1955)

2.4 Stationens utveckling

Under järnvägens blomstringstid 1850 – 1950 uppfördes flertalet järnvägsstationer ofta med ståtliga byggnader i centrala lägen i städer eller på landsbygden i särskilda stationssamhällen runt vilka tätorter senare växte fram. Stinsarna tävlade ofta om att ha en prydlig station med vackra rabatter och snygga väntsalar.

Under andra hälften av 1900-talet förändrades situationen för järnvägsstationerna:

- Säkerhetssystemet med växlar och signaler automatiserades och kunde fjärrstyras.
- Passagerarna kunde köpa biljetter på resebyråer, i automater eller direkt på tågen.
- Passagerarna kunde inte längre pollettera resgoods och godsvagnarna försvann från persontågen.

Tillsammans gjorde det att personalen på stationen inte längre behövdes och att all styrning kunde utföras från ett fåtal tågklareringsställen i landet. Stationerna såldes eller hyrdes ut till helt andra verksamheter. Endast järnvägsknutar och större stationer blev kvar som tidigare men i nedbantad form.

I början av 2000 – talet fick järnvägen ett uppsving, mycket genom sin miljövänlighet. Man hade även avvecklat monopolen. För passagerarna kunde länstrafik upphandlas från flera operatörer och integration mellan tåg, buss och taxi förbättrades. Stationerna blev nu resecentra där passagerarna kunde byta mellan fjärrtåg, fjärrbussar, regionala tåg, regionalbussar, lokaltåg, lokalbussar, servicebussar samt taxi. (Kullander 1994)

2.5 Centralstation eller hållplats utanför staden

Det är ganska lätt att ange goda principer för lokaliseringen av järnvägsstationer. Järnvägen behöver en rak sträckning med små lutningar. Stationen bör lokaliseras så centralt som möjligt med hänsyn till befintliga och planerade bostäder, arbetsplatser, service, utbildning och befintliga trafiksystem.

Särskilt viktigt är det att regionala funktioner ligger nära stationen. Stationen skall vara lätt att nå såväl till fots som med cykel, buss eller bil. I stationen skall det finnas all den service som kan behövas i samband med resandet. I närheten skall det också finnas parkeringsplatser för resenärernas bilar (Sandelius och Eriksson 1996).

Problemen kommer när principerna konfronteras med verkligheten. De kommer då ofta i konflikt med varandra och med de ekonomiska realiteterna. Stationen fullgör sin uppgift som resecentrum bäst med ett centralt läge. Det är däremot lättast att finna bansträckningar som inte medför allvarliga störningar och andra negativa effekter utanför tätorten. Tågtrafiken är viktig för att ge staden utvecklingsmöjligheter. Samtidigt innebär spåret begränsningar för markanvändning och bebyggelseutveckling.

Det finns inga generella regler för hur konflikterna mellan olika intressen bör lösas. Varje tätort är unik och bedömningarna måste göras från fall till fall, men man kan fastställa vissa riktlinjer som följer i fortsättningen.

Stadskärnan är själen i de flesta städer och måste hanteras varsamt. En ny- eller ombyggd järnväg kan klyva stadskärnan. En flyttning av järnvägsstationen kan leda till utarmning av stadskärnan genom att stationen drar till sig verksamheter.

Marken i anslutning till en station är en viktig resurs som bör användas på ett sätt som främjar samverkan med järnvägen t.ex. för service, undervisning eller verksamheter som är viktiga för regionen. Tydliga sådana exempel är sjukhus och skolor. Ofta finns mark som kan få ny användning även i stadskärnan. Det kan vara fråga om bangårdsområden, hamnområden eller industriområden som inte behövs i sina tidigare funktioner.

En station i ett nytt område som blir tillräckligt attraktiv för resenärerna blir en förändringskraft. Det är angeläget att kommunen tar hand om denna förändringskraft i planeringen så att stationen kan integreras i staden på ett naturligt sätt. (Sandelius och Eriksson 1996)

2.6 Transportpolitiska mål

Mål och riktlinjer för stat och kommun, vad det gäller transporter sammanfattas som trafikpolitik. Man strävar efter goda tidsvinster, högt utnyttjande, hög kapacitet och minskning av trafikolyckor. Traditionellt har målen för trafikplanering framförallt angetts i samhällsinriktade termer som teknisk eller ekonomisk effektivitet. En höjning av levnadsvillkoren är ett bakomliggande mål.

Samhällsutvecklingen efter andra världskriget har medfört en mycket kraftig ökning av trafikarbetet. Trafiken har blivit starkt kritiserad för dess negativa påverkan på samhället som nedsmutsning, buller etc.

Riksdagen har beslutat det övergripande målet för trafikpolitik. Trafikpolitiken skall erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Detta mål har utvecklats i sex delmål:

- Transportsystemet skall utformas så att medborgaren och näringslivet grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- Transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället i helhet.
- Transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.
- Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållningen med transportsystemet främjas.
- Transportsystem skall främjas upp så att det bidrar till regional balans.

(Hydén 1996)

Principen gäller i huvudsak att varje trafikmedel skall bära sina egna kostnader och kostnader de orsakar samhället och att trafikföretagen skall arbeta efter ekonomiska lönsamhetskriterier.

Samhället skall ge den enskilde tillfredsställande transportförsörjning genom att betala för de transporter som trafikföretagen inte önskar tillhandahålla utifrån lönsamhetskriterier, men som ändå bedöms nödvändiga från samhällets synpunkt.

(Hydén 2008)

De flesta järnvägsnedläggningarna ägde rum mellan 1954 och 1971. Ofta var det banor med minst år på nacken och med litet befolkningsunderlag på linjen. Många banor, där trafikekonomin var helt beroende av sockerbetsodling, förlorade sitt existensberättigande när varutransporterna överfördes till landsväg. Flera banor försvann efter det trafikpolitiska beslutet 1963. Det beslutet innebar att varje trafikgren själv skulle svara för de allmänna kostnaderna av trafiksystemet. År 1972 tillsattes en ny trafikpolitisk utredning och i väntan på dess resultat sköts flera planerade nedläggningar upp.

Vid 1979 års transportpolitiska beslut angavs en ny samhällsekonomisk grundsyn och en bättre integrering av trafiken. De nya regionala trafikhuvudmännen som bildades under åren kring 1980, fick en avgörande betydelse. Det var dessa som skulle ta ställning till de trafiksvaga banorna, de så kallade prövningsbanorna. Om järnvägstrafiken lades ner utbetalade staten ett nedläggningsbidrag, medan fortsatt tågtrafik fick bekostas av trafikhuvudmännen själva. Resultatet blev att fler linjer försvann under 1980-talet, bland annat i Skåne. I det trafikpolitiska beslutet 1988 framhölls betydelsen av kraftig minskad miljöpåverkan och förbättrad trafiksäkerhet och ökad satsning på infrastruktur. (Sandelius och Eriksson 1996)

3. Utformning av mindre stationer

Stora ansträngningar görs idag för att utveckla snabbare och bekvämare kollektiva transportmedel. På stationen bör service kunna erbjudas, så att resan upplevs som enkel. Samtidigt skall stationen vara en punkt där transport företagen kan nå sina kunder med information om sina tjänster och där man säljer biljetter.

Stationen kan vara en skärningspunkt mellan olika transport system, vilket innebär en god tillgänglighet och ofta ett attraktivt läge i samhället.

En bra station skall vara lätt att nå och enkel att hitta. De tekniska systemen skall vara begripliga och användbara för de personer som skall betjänas.

3.1 Resandes krav

Resenären har behov av service före, under och efter resan som på olika sätt kan kopplas till stationen. En del av servicen kan också finnas ombord på bussen eller tåget. Stationen torde emellertid i de flesta fall erbjuda de mest kostnadseffektiva möjligheterna att tillgodose resenärskraven.

Stora krav ställs på logisk uppbyggnad och riktig utformning av transportsystem som skall utnyttjas av människor med olika fysiska och intellektuella förutsättningar. Mycket bagage och stress med avgångstider kan leda till att även de mest fysiskt och psykiskt väl rustade människor känner att de inte räcker till.

Behov av service och utrymme i stationen påverkas av vem som reser, hur och i vilket sällskap man reser. Pendlare som resor ofta har andra krav än den ovane semesterresenären som besöker stationen för första gången. Pendlare reser oftast morgon och kväll och privatresenärer vid helger och semestertider. Gruppresenärer med reseledare behöver mer yta och mindre och annan information än ensamresande sällanresenärer med mycket bagage.

Barn, äldre och funktionshindrade har extra höga krav på en trygg bekväm miljö som är lätt att orientera sig i. Resande med små barn behöver också god tillgänglighet och speciell service. Lyckas man att tillgodose dessa grupper får man ofta lösningar som underlättar även för de övriga passagerarna.

Många resor innebär att en station passeras. Det är därför viktigt att resenärerna kan få fullständig information om linjeutbud och avgångstider för hela reskedjan redan i starten av resan. Informationen kan ges på olika sätt med olika tekniska hjälpmedel.

Väntan och byten under en resa upplevs som en negativ faktor och allt bör därför göras för att minska detta obehag genom olika servicearrangemang som kiosk, cafeteria etc. Med tanke på vårt regniga klimat är det nödvändigt att resenärerna får bra skydd i form av tak och uppvärmda väntutrymmen. Övergång mellan olika färdslag ställer krav på samordning såväl rumsligt som tidsmässigt (Gunnarsson och Lindqvist 1988).

En station skall underlätta resandet genom att erbjuda:

- God service och bekvämlighet
- Hög säkerhet och trygghet
- En bra arbetsplats
- En tilltalande miljö.

För att uppnå detta mål måste stationen vara en integrerad del:

- I reskedjan
- I samhällsservicen
- I trafikföretaget.

Generellt kan servicebehovet i anslutning till resan struktureras på följande sätt:

- Planering – information om transportmöjligheter och tilläggsservice, byten, tider och priser.
- Bokning – möjligheter att beställa resor och få bekräftelse och garantier.
- Köp – olika betalningsformer och biljettyper och tilläggsservice.
- Bagage – avhämtning/inlämning och förvaring.
- Kvarglömda effekter – anmälan och avhämtning.

En station som är vänlig mot de äldre och funktionshindrade måste utformas fysiskt så att:

- Gångavstånden blir korta, genom att viktiga funktioner som väntrum, toaletter, bagageboxar placeras intill varandra.
- Nivåskillnader undviks, speciellt i frekventa gångstråk. I- och urstigning i fordon underlättas genom lämplig plattformshöjd.
- Orienteringen underlättas genom logisk och tydlig organisation av stationers funktioner.
- Sittplatser finns i tillräcklig utsträckning, övervakade och städade för bästa funktion.

(Källström 1989)

3.2 Information

Stationen är en självklar punkt för marknadsföring av resan. Den presumtiva resenären utgår från att det här går att få information och köpa biljetter. Det är därför ett grundläggande krav att på stationen tillgodose resenärernas förväntningar i detta avseende. Utbudet av information och service måste göras känt för resenären. Det måste också vara lätt att hitta till och inom stationen.

Alla resenärer behöver information om reseutbudet. Även vaneresenären har ofta begränsade kunskaper om alternativa färd sätt. Bättre marknadsanpassning av reseutbudet innebär en ökad komplexitet, vilket kräver stort informationsutbud

Informationssystemet skall karakteriseras av:

- Enkelhet
- Entydighet
- Tydlighet

Viktig information måste också presenteras med text, bild eller med tal. Att förmedla denna information ställer stora krav på utformning, medieval, lokalisering och innehåll. Information om resandet får inte drunkna i andra typer av information eller reklam.

Den som byter måste få information om var det äger rum och när det äger rum. Resenären måste ha hjälp med att hitta den nya hållplatsen eller perrongen. Stationen måste också vara utformad så att byte underlättas. Det bör finnas skyddade gångvägar med god belysning, helst inga trappor och tillgång till bagagevagnar. Det bör även finnas möjlighet att få upplysning om alternativa resvägar och möjlighet att boka om biljetter. (Gunnarsson och Lindqvist 1988).

3.3 Biljettköp

Det måste vara lätt att hitta biljettförsäljning och enkelt och bekvämt att köpa biljetter. Olika typer av kassor kompletterade med automater ger större möjligheter till hög kapacitet. Även den ovane resenären skall kunna få hjälp med råd och anvisningar för färden.

Information om vilka biljetter som säljs var, samt ett lättbegripligt kösystem och tillräckligt med väntutrymmen förenklar biljettköpet och minskar väntetidens påfrestningar. (Källström 1989)



Figur 1. Ett integrerat biljettsystem och upplysta destinationsangivelser gör tågresan lättare, Kävlinge station.

3.4 Serviceinrättningar

Toaletter är en servicefunktion som numera tillhör de större tågstationer som har förbindelser med övriga linjer inom Sverige. Förvaringskåp har stationer som är avsedda och byggda som knutpunkter, men även på äldre stationer som har kvar sin gamla stationsbyggnad kan skåp tillhöra inredningen. Kiosk och cafeteria förekommer på tågstationer som är anslutna till de större persontågssystemen eller som har stort kundunderlag.



Figur 2. Riktiga gångtunnlar till yttre spåren och en väl fungerande hissanordning för funktionshindrade, servicefordon och barnvagnarna gör stationens funktion bättre. Kävlinge järnvägsstation.

Olika typer av vänteservice kan vara:

- Biljettautomater eller bemannade kontor.
- Toaletter.
- Försäljning av mat, dryck och lektyr.
- Turistinformation och resebyrå.
- Trafikupplysning.

(Källström 1989)

3.5 Parkeringen

Kvaliteten på parkeringsplatser för bil och cykel kan bedömas av möjligheterna till lång och korttidsparkering, avståndet till tågstationen, säkerhet, belysning, avgift mm. Undersökning av dessa kriterier har gjorts i nästkommande kapitel för varje station.

Parkeringsfrågan kan lätt falla mellan stolarna vid planering av stationen. Trafikutövaren har sitt naturliga intresse i själva tågen eller busstrafiken och kan därför ha svårt att engagera sig i de ansträngningar som det innebär att åstadkomma en integrering mellan kollektivt - och individuellt resande.

Parkeringen har direkt samband med fortsatt kollektiv resa, och betjänar sålunda främst resande från det område som stationen betjänar. Resenärerna önskemål om parkeringsservice måste analyseras med avseende på marknad och resandepotential för varje station.

Idag saknas erfarenhetsvärden rörande parkeringsbehov vid tåg- och busstationer. Detta gör att varje anläggning tills vidare måste bedömas individuellt med hänsyn till de lokala förutsättningarna.

Avgörande för dimensionering av parkeringen är:

- Resandeefterfrågan inom stationens upptagningsområde.
- Efterfrågans sammansättning baserad på olika resandekategoriernas behov.
- Resandekategoriernas resvanor i tid och rum.

En analys av framtida resandeutveckling är nödvändig för planering av stationen. Möjligheterna att attrahera nya kunder blir en kärnfråga i parkeringsanalysen.

Bedömning av parkeringsfrågan bör utgå från resandeefterfrågan under dimensionerade tider. Parkeringsbehovet bestäms av veckovariationer, årsvariationer och variationer under dagen. (Gunnarsson och Lindqvist 1988)



Figur 3. Moderna stationer har ofta stort utrymme för cykelparkering. Landskrona tåg- och busstation.

3.6 Samhällsservicen för en medelstor station

Stationen är ett servicecentrum även för icke resenärer. Turistinformation, kommersiell service etc., kan ofta förläggas till stationsbyggnaden. Genom att stationen har öppet under en stor del av dygnet kan även icke resenärer göra inköp, inta måltider etc. Stationen kan därigenom bli en mötesplats för många. Ofta är kommersiella aktiviteter nödvändiga för att stationen skall ha möjlighet att ge service som bemannad biljettförsäljning, effektförvaring, toaletter m.m. Kommersiella aktiviteter kan vara ett sätt att utnyttja lokalerna i äldre stationshus.

Man måste dock beakta följande: Det kommersiella får inte inkräkta negativt på trafikfunktionen och på servicen till resenärerna. Stationen får inte befolkas av störande personer, som skapar osäkerhet och otrygghet för resenärer och personal. (Gunnarsson och Lindqvist 1988)

3.7 Lokalisering i tätorten

En station måste lokaliseras och utformas omsorgsfullt med utgångspunkt från olika behov och krav. Stationen utgör ofta start- eller målpunkt för regionala resor och bör därför placeras nära större service – och arbetsställen så man slipper trafikanhopning av trafiken vid vissa tider av dygnet

Det måste därför finnas direkta och säkra gång- och cykelvägar från stationen till det centrala affärsområdet, större arbetsplatser, skolor etc. Goda anslutningar till gatunätet är nödvändiga för trafiksäkerheten och de olika trafikslagens framkomlighet. Anläggningen bör utformas och regleras så att privatbilar och andra fordon inte kommer in på stationsytorna. Eftersom stationen är ytkrävande och i viss mån miljöstörande måste mark i centralt läge utnyttjas effektivt. (Gunnarsson och Lindqvist 1988)



Figur 4. Närhet till bussen, bilparkeringen, cykelparkeringen eller gångstråken från stationen får fler människor att välja det kollektiva resandet. Kärlinge station.

3.8 Stationsbyggnaden

Anläggningen måste ha en god inpassning i omgivande bebyggelse och miljö. Stationsbyggnaden bör ges en speciell utformning, så att den skiljer sig från annan bebyggelse och annonserar sig som ett servicecentrum för kollektivtrafik. Byggnaden skall orienteras och utformas så att resenärerna lätt kan överblicka trafiken. Speciellt gäller detta påstigningshallplatserna. Avstigningshallplatserna bör ligga inom synhåll för dem som väntar på ankommande resenärer.

För personalen skall byggnaden ligga väl lokaliserad i förhållande till uppställningsplatser för olika trafikmedel. Driftledningen, om det finns en sådan i byggnaden, skall ha god kontakt med vad som händer utanför.

Det är vanligt att man i södra Sverige inte bygger någon väntsal eller att man anser att den bör vara mycket liten. Orsaken till detta är att sådana lokaler lätt blir uppehållsplatser för störande personer. I norra Sverige är detta resonemang mindre vanligt. Där behövs väntsalar i ett bistrare klimat och klagomålen på vandalisering är där mindre.

Förekomst av uthyrningslokaler påverkar byggnadsytans storlek. Möjlighet att få hyresgäster beror på stationens läge, trafik- och parkeringsförhållande vid station samt ortens efterfrågan på lokaler. Även byggherrens inställning till att ha hyresgäster är av avgörande betydelse. (Gunnarsson och Lindqvist 1988)

3.9 Funktionshindrade

Stationen bör utformas för att tillgodose alla resenärers önskemål. Speciell omtanke måste ägnas åt att göra stationen lätt att använda för funktionshindrade.

Följande överordnade krav kan ställas upp:

- Bekväma, vänliga och trivsamma serviceanordningar tillgängliga.
- Enkel, lättfattlig, klar och överblickbar information.
- Korta, säkra och enkla gång vägar till/från respektive inom stationen.
- Bekväm av - och på stigning.

Utformas stationen efter de funktionshindrades önskemål blir den också bra för övriga resenärer, oavsett om man har mycket packning eller leder en barnvagn. Det är dock flera punkter i reskedjan som fortfarande måste förbättras vid många stationer för att den funktionshindrade skall kunna åka kollektivt. Man skall ta sig mellan stationer och hållplatser, få information, hitta rätt, komma på/av tåget eller bussen etc.

Olika typer av funktionshinder ställer olika krav:

Rörelsehindrade

Dessa har svårt att:

- Orka och kunna gå / förflytta sig långa sträckor, röra sig snabbt / hinna i tid till tåget eller bussen.
- Klara hinder som: nivåskillnader, trösklar, gångbanekanter, trappor och lutningar.
- Stå, sätta och resa sig.
- Ta sig på/av tåget eller bussen.
- Klara funktioner och passager som biljettköp, toalett besök, passera spärrar, öppna dörrar etc.

Personer med hörselnedsättning

Dessa har svårt att:

- Höra och uppfatta högtalaranrop och annan muntlig information.

Personer med synnedsättningar

Dessa har svårt att:

- Läsa skyltar och information.
- Orientera sig och hitta rätt.
- Klara hinder, oklar färgsättning, rörig möblering etc.
- Klara av biljettköp, toalett besök, telefonera, öppna dörrar, passera spärrar.

Allergiker

Dessa har svårt om det inte är:

- Rökfritt.
- Rent.
- Rätt material.

Förståndshandikappade

Dessa har svårt:

- Orientera sig.
- Uppfatta och förstå skyltar och annan information.

Det är viktigt att dessa grupper får sin stämma hörd i ett tidigt skede, när man planerar stationer och hållplatser. Det är inte säkert att det går att bygga bort alla problem. Avancerad teknik kan hjälpa, men också stjälpa. Oftast behövs en mänsklig hand för att man skall klara sig. Stationspersonal och förare har en viktig roll i sammanhanget. God serviceanda och allmän medmänsklighet från deras sida är ett måste för att en station skall kunna anses vara handikappanpassad.

Åtgärder för de funktionshindrade som berör stationsutformningen kan delas in i följande grupper:

- Vänthall och byggnader.
- Information – upplysning, hänvisning, anvisning.
- På- och avstigning.
- Förflyttning och gångstråk.

(Hydén 2008)

3.10 Vid utformning av en station bör följande studeras

1. In och utfarter till tåg – och busstationer.
2. Refuger och körvägar
3. Gångvägar och regnskydd
4. Belysning
5. Väntsal med expedition, telefon, toalett etc.
6. Personallokaler
7. Hållplatser för ankommande tåg och bussar
8. Hållplatser för avgående tåg och bussar
9. Parkeringsplatser för uppställda bussar
10. Utrymme för taxi bilar och för angörande bilar
11. Utrymme för cykelparkering
12. Eventuellt utrymme för pendlarparkering
13. Information.

(Holmberg 2008)

Med dessa krav har jag analyserat stationerna: Landskrona, Kävlinge, Dösjebro och Häljarp som kommer att beskrivas i nästa kapitel.

4. Stationerna

I detta kapitel redovisas undersökningen av stationerna. Undersökningen genomfördes under våren 2009. Varje station studerades med avseende på de kriterier som redovisas i avsnitt 3.10. Bedömningen av varje station var gjorda vid middagstid under vardag med personlig granskning och fotografering av varje station.

4.1 Landskrona station



Figur 5. Landskronas nya station har 5980 antal resande per dag och en befolkning på 31677 invånare tillhörande orten.

4.1.1 Historik

Det var den 31 juli 1865 som Landskrona fick sin första järnväg. I invigningstalet vände sig borgmästare Ödmansson främst till Karl XV. På stationens perrong i Landskrona förkunnade den svenska kungen: jag förklarar härmed banan Landskrona – Eslöv öppnad. Senare vid samma dag invigdes även banan Helsingborg – Billeberga.

Utnämnd till den Skånska kommunikationsvägens fader blev vid denna tid landshövding Samuel Gustav von Troil. Det var tänkt att vid trakten av Ringsjön skulle bibanor ledas till de viktigaste punkterna längs kusten till den stora huvudbanan (Sydbanan).

Det framhölls att Landskrona inte kunde räkna med något statsbidrag till de enskilda järnvägsprojekten i Skåne. Landshövding Troil sammankallade till ett möte den 22 september 1855 om järnbanefrågan. Här samlades dåtidens experter på järnvägsbyggande, borgmästarna i de tre städerna Landskrona, Helsingborg och Ystad. Det beslutades att bibanor från Helsingborg och Landskrona till Tågarp samt därifrån en för de bägge städerna gemensam bana till den vid Remmarlöv blivande järnvägsstation till stambanan borde anläggas.

Landskronas knytning till landets järnvägsnät var en angelägenhet inte bara för själva staden utan även för den kringliggande bygden. Det gällde att hitta en lämplig knutpunkt för Landskrona och Helsingborg till södra stambanan. Tågarp slopades, istället blev Billeberga den mest lämpade knutpunkten för anslutning till Södra stambanan.

Det beslutades vid riksdagen 1862 att riksbidrag för anläggande av bibanor från Landskrona och Helsingborg till södra stambanan borde införas. Det beviljades fördelaktiga lån motsvarande två tredjedelar av anläggningskostnaderna. Vid riksdagen 1863 ansågs det att Eslöv var den mest lämpade anknytningspunkten för de bägge banorna till Sydbanan. Det beslutades också att Landskronas järnvägsstation skulle ha goda förbindelser med varvet i södra delen av staden.

Den första tidtabellen för järnvägen mellan Landskrona och Eslöv gällde från den förste augusti 1865. Den hade två dagliga förbindelser med Eslöv och två avgångar till Helsingborg. Järnvägens ankomst var en av de mest betydelsefulla vändpunkterna för Landskrona till en modern stad. (Jönsson 1995)



Figur 6. Landskronas gamla Järnvägsstation var bygdens centrum från början.

Stationsbeskrivning:

Stationshuset byggt 1865 av L&HJ (JiS). Stationshusets arkitekt: C Adelsköld. Tvåvåningsstationshus gjord i tegel. Johannesson C.J. 1926).

4.1.2 Landskronas station i nuläget

En ny sträckning av järnvägen, Västkustbanan drogs via Landskrona år 2001 och en ny tåg - och busstation blev vid samma tidpunkt invigd. Detta gav staden en efterlängtd direktförbindelse med Helsingborg, Köpenhamn och andra orter söderut såväl som norrut längs västkusten. En ny station i stadens östra utkant, ungefär 2 kilometer från centrum ersatte den gamla järnvägsstationen i centrum som var en ändstation för banan, Malmö – Lund – Kävlinge – Landskrona.

I dagsläget har alla regionalbussar sina utgångspunkter från Landskronas gamla järnvägsstation, med ett avstånd på ungefär 300 meter från själva den gamla stationsbyggnaden. När Landskrona fick sin nya järnvägssträckning till Västkustbanan 2001 var man tvungen att flytta järnvägsstationen för att passa Västkustbanan på ett riktigt sätt. Eftersom tätorten har närmare till den gamla järnvägsstationen har man behållit utgångspunkterna för regionalbussarna i de gamla lägena. Skall man transportera sig från Landskrona nya station till anslutning av övrig regionaltrafik med bussar är man tvungen att åka lokalbuss till den gamla tåg- och bussterminalen i Landskrona centrum.

Vid Landskronas nya tåg – och busstation har det byggts bil, buss, cykel och gångstråk för anslutning till stationen. När stationen invigdes 2001 som station på den nya Västkustbanan, anlades nya bussvägar för lokalbussarna till och från den nya stationen. I nuläget anses det inte vara några större problem att komma till eller från stationen med egna eller allmänna trafikmedel.

Granskning av station enligt punktlista:

1. In och utfarter till tåg – och busstationen:

Tillgängligheten har god framkomlighet för resenärerna och för de funktionshindrade har det byggts hissar till och från de yttre spåren.

2. Refuger och körvägar:

Ingår inte i den järnvägstekniska delen.

3. Gångvägar och regnskydd:

Det finns tillförlitliga gångvägar till/från och i stationsområdet. Väl inne på perrongerna till tågtrafiken är regnskyddet helt godkänt, men till busstrafiken är bussskurerna väl trånga vid rusningstrafik.

4. Belysning:

Belysningen är någorlunda ljus vid perrongerna men är delvis dålig vid bil- och cykelparkeringen eftersom belysningsstolparna har avstånd på tio meter eller mer. Belysningen på gångvägarna till och från station har godtagbar standard eftersom det finns upplysta gator i anslutning till station som även täcker gång och cykelbanor.

5. Väntsal med expedition, telefon, toalett etc.:

Vad det gäller väntsalar och dess service är dessa förlagda till Maxi köpcentrums kiosk som ligger ungefär 100 meter från spåren. Gångtiden mellan spår och väntsal ligger på ungefär en minut.

6. Personallokaler:

Lokaler för personal är förlagda i anslutning till Maxi köpcenters kiosk som ger service till de resande.

7. Hållplatser för ankommande tåg och bussar:

Hållplatser för ankommande/avgående tåg och bussar har någorlunda god vägledning vad det gäller destinationsangivelser. Det finns gångtunnel från den närliggande delen av stationen till de yttre spåren. Kontakt med lokalbussarna är lätt att nå vid stationen då bussarnas angöringspunkter ligger i en U – form i anslutning till tågtrafiken med ett avstånd på ungefär 35 meter till spåren. För vidare transporter med regionalbussarna är man tvungen att åka lokalbuss till den gamla järnvägsstationen vid Landskrona centrum. Angöringspunkterna till regionalbussarna ligger i parallellt sicksack mönster och är lätta att nå från tågstationen. Hållplatsen till själva järnvägen ligger i nära anslutning till lokalbussar parkeringsplatser.

8. Hållplatser för avgående tåg – och bussar:

Samma som punkt sju

9. Parkeringsplatser för uppställda bussar:

Ingår inte i granskningen.

10. Utrymme för taxibilar och för angörande bilar:

Utrymme för taxibilar är tre platser och snabbparkeringsplatser för angörande bilar anses vara tillfredställande i dagsläget, men vid rusningstrafik kan de närliggande parkeringsmöjligheterna vara begränsade då de endast är tre till antalet.

11. Utrymme för cykelparkering:

Cykelparkeringen har god kvalitet och är nära ansluten till stationen. Den är försedd med låskablar, men är inte väderskyddad för regn eller blåst och är obebäddad.

Utrymmet för cykelparkeringen måste utökas rejält ganska snart för att uppfylla kraven på en tillfredställande möjlighet att parkera cykeln på ett säkert och acceptabelt sätt i närheten till stationen. I nuläget har cykelparkeringen 350 platser och har en belägningsgrad på närmare 100 %. Avstånd mellan perrong och cykelparkeringen är 3–35 meter.

12. Eventuellt utrymme för pendelparkering:

Parkeringsmöjligheterna för bilar ligger nära anslutna till stationen, med någorlunda god belysning. I nuläget finns det 135 platser för långtidsparkering med en belägningsgrad på 95 % och ett medelavstånd till spåren på 130 meter. Stationen

är också försedd med tre platser för funktionshindrade som har ett avstånd på 90 meter till närmaste perrong. Parkeringen med max två timmars parkeringstid har 60 platser. Det finns också sex vanliga parkeringsplatser och två platser till funktionshindrade med en maximal parkeringstid på 30 minuter. Gångavståndet till dessa platser är 60 meter till perrongen. Till Taxibilarna finns två parkeringsplatser med ett avstånd till perrongen på 50 meter. Dessutom finns två 15 minuters snabbparkeringsplatser ungefär 60 meter från perrongen.

13. Information:

Informationen för tågtrafiken borde vara större och tydligare vid stationen. Det finns endast en mindre display vid angörande tunnel till de yttre spåren och en informationstavla inne i själva i väntsalen. Upplysande informationstavlorna till lokalbussarna är tydliga och anger destinationen lätt och tydligt.

Informationstavlorna till regionalbussarnas angöringspunkter vid gamla stationsbyggnaden är i minsta laget och borde vara större och tydligare. Det saknas ett informationssystem för hela resvägen som anger var och när anslutande trafik är tillgänglig. Service som bagageboxar och toaletter finns inte att tillgå i anslutning till stationen. I nära anslutning stationen har Maxi kvantum en serviceenhet där det finns möjligheter till café, kiosk och manuellt köp av biljetter. Station är försedd med ett integrerat biljettsystem med två biljettautomater för självbetjäning som täcker Skåne och Öresundsregionen med östra Danmark inräknat.

4.2 Kävlinge station



Figur 7. Kävlinge station har 3369 resande per dag och orten har 8724 invånare.

Stationsbeskrivning:

Stationshuset är byggt 1886. Stationen byggdes om 1917 och K-märktes 1986. Stationen anlades 1885-86. En tillbyggnad i tegel i en våning gjordes 1912, där samtliga expeditiionslokaler är inrymda. 1917 uppfördes en liknande tillbyggnad på södra sidan för postverket (Johannesson C.J. 1926).

4.2.1 Historik

År 1886 inträffade något som fick stor betydelse för Kävlinges framtid. Det var nämligen det året som järnvägen mellan Malmö och Billesholm stod färdig. Järnvägen drogs genom Kävlinge, som med tiden skulle bli en viktig järnvägsknut med förbindelser med både Lund, Landskrona, Barsebäcks hamn och Sjöbo.

Järnvägarnas tillkomst innebar att man fick snabba och bekväma förbindelser med städer som Lund, Malmö, Landskrona, Trelleborg och Ängelholm. Härmed lades grunden till att Kävlinge 1902 skulle bli municipalsamhälle med speciella rättigheter och skyldigheter. Samhället utvecklades i takt med att järnvägen byggdes, Lund – Landskrona 1893, Kävlinge – Barsebäck 1907. Vid sidan om Kävlinge by växte nu ett stationssamhälle upp vid järnvägen, vilket medförde att Kävlinges centralpunkt förflyttades norrut.

Järnvägens tillkomst möjliggjorde etableringar av olika industrier längs ån, som var en viktig energikälla. På ett par årtionde omvandlades Kävlinge till en industriort och mellan 1890 och 1903 mer än fördubblades befolkningen från 750 till 1755 invånare.

År 1891 byggdes Kävlinge sockerfabrik AB en råsockerfabrik väster om gästgiverigården. Andra industrier som växte upp längs ån var Kävlinge läder- och skofabrik.

Så sent som 1923 skilde man mellan gamla Kävlinge by och Kävlinge municipalsamhälle som växte upp kring stationen. Mitt emot stationshuset uppfördes ett hotell med skjutsstation. I närheten av stationen anlades ett torg vilket fick marknadsliv och hästhandel att blomstra.

Vid den här tiden fanns i Kävlinge läkare, apotek, epidemisjukhus, landfiskalkontor, post, telegraf, rikstelefon, banker, hotell, många handlare och hantverkare samt flera större eller mindre industrianläggningar.

Då så småningom vägnätet förbättrades och bilismen utvecklades försvann underlaget för järnvägen och under 50- talet lades ett par av järnvägsförbindelserna ner.

Järnvägens centrala betydelse för samhället avspeglas då man på 1800 – talet skulle skapa ett vapen åt kommunen valdes en symbol för järnvägsknuten. Vapnet, som är utfört i guld på grön botten, utstrålar de sex järnvägarna från Kävlinge i mitten. (Kävlingebygden nu och då 1987) Vapnet fastställdes av Kungl. Maj:t 27 juli 1955 för Kävlinge köping. (Kavlinge.se)



4.2.2 Kävlinge station i nuläget

Kävlinge station har förbindelser mot Lund, Malmö, Landskrona. Vid stationen stannar Skånetrafikens Pågatåg på linjerna Malmö – Ängelholm och Malmö – Helsingborg och även vissa Öresundståg. (Skånetrafiken 2009)

Granskning av station enligt punktlista:

1. In- och utfarter till tåg – och busstationer:

In och utfarter till stationen är rymliga eftersom det finns riktiga körbanor för alla trafikslag. Det är lätt att ta sig från och till stationen, då området är väl integrerat med vägar och övrig bebyggelse.

2. Refuger och körvägar:

Ingår inte i den järnvägstekniska delen.

3. Gångvägar och regnskydd:

Området har separata gångvägar till/från och inom stationsområdet. Gångvägar till och från perrongerna är av god kvalité då dessa är gjorda till gångtunnlar under spåren till de inre samt yttre spåren.

4. Belysning:

Belysningen är någorlunda ljus vid perrongerna men är delvis dålig vid bil och cykelparkeringen eftersom belysningsstolparna har avstånd på tio meter eller mer. Belysningen på gångvägarna till och från station är väldigt svag eftersom det är väl långt mellan varje lyktstolpe.

5. Väntsal med expedition, telefon, toalett etc.:

Väntsal med expedition, telefon, toalett etc. finns för närvarande inte att tillgå vid station eftersom denna är helt uppbyggd på självbetjäning. Stationsbyggnaden har numera andra ändamål än den var planerad för under andra halvan av 1800 – talet. Därmed har järnvägsbyggnaden tappat sin ursprungliga betydelse.

6. Personallokaler:

Personallokaler finns inte då byggnaden är obemannad.

7. Hållplatser för ankommande tåg och bussar:

Anslutning till regionalbussarna från/till stationen är inom bekvämt avstånd på ungefär 30 meter. Tåganslutningen från själva järnvägsbyggnaden till perrongerna ligger på ett gångavstånd på 30 till 50 meter.

8. Hållplatser för avgående tåg – och bussar:

Samma som punkt sju

9. Parkeringsplatser för uppställda bussar:

Ingår inte i granskningen.

10. Utrymme för taxibilar och för angörande bilar:

Utrymme för taxibilar är fyra parkeringsplatser i nära anslutning till spåren. Angörande bilar har någorlunda bra utrymme då dessa uppgår till elva parkeringsplatser med ett medelavstånd på 50 meter.

11. Utrymme för cykelparkering:

I nuläget tillhandahåller stationen två cykelparkeringsområden. Den södra har 220 cykelparkeringsplatser och den norra förfogar över 380 platser. Cykelparkeringen är inte försedd med låskablar och/eller regnskydd till cykelparkeringen. Belägningsgraden cykelparkeringen uppskattas till 60 % för den södra och 50 % för den norra.

12. Eventuellt utrymme för pendlarparkering:

Långtidsparkeringsmöjligheterna för privatbilismen är i dagsläget inte acceptabla och bör därför byggas ut eftersom prognosen för pendlare väntas öka ännu mer. Långtidsparkeringen är uppdelad på två parkeringsområden. Den norra har 47 platser, och den södra har 58 platser. Avstånden till långtidsparkeringsplatserna är 70 meter till norra området och 150 meter till södra parkeringsområdet. Belägningsgraden var vid granskningen 95% för den norra och 100 % för den södra parkeringen.

13. Information:

Informationen på Kävlinge station är tyvärr bristfällig vad det gäller upplysning till kollektivresenären. Utanför själva stationsbyggnaden finns inte någon informationstavla för trafiken i bygden och framför allt inte till tågtrafiken. Inne på själva perrongerna finns det däremot goda destinationsangivelser för nästkommande tåg. Biljettsystemet på stationen täcker Skånetrafikens utbud av lokaltrafiken och östra Danmark som tillhör Öresundsregionen.

4.3 Häljarps station

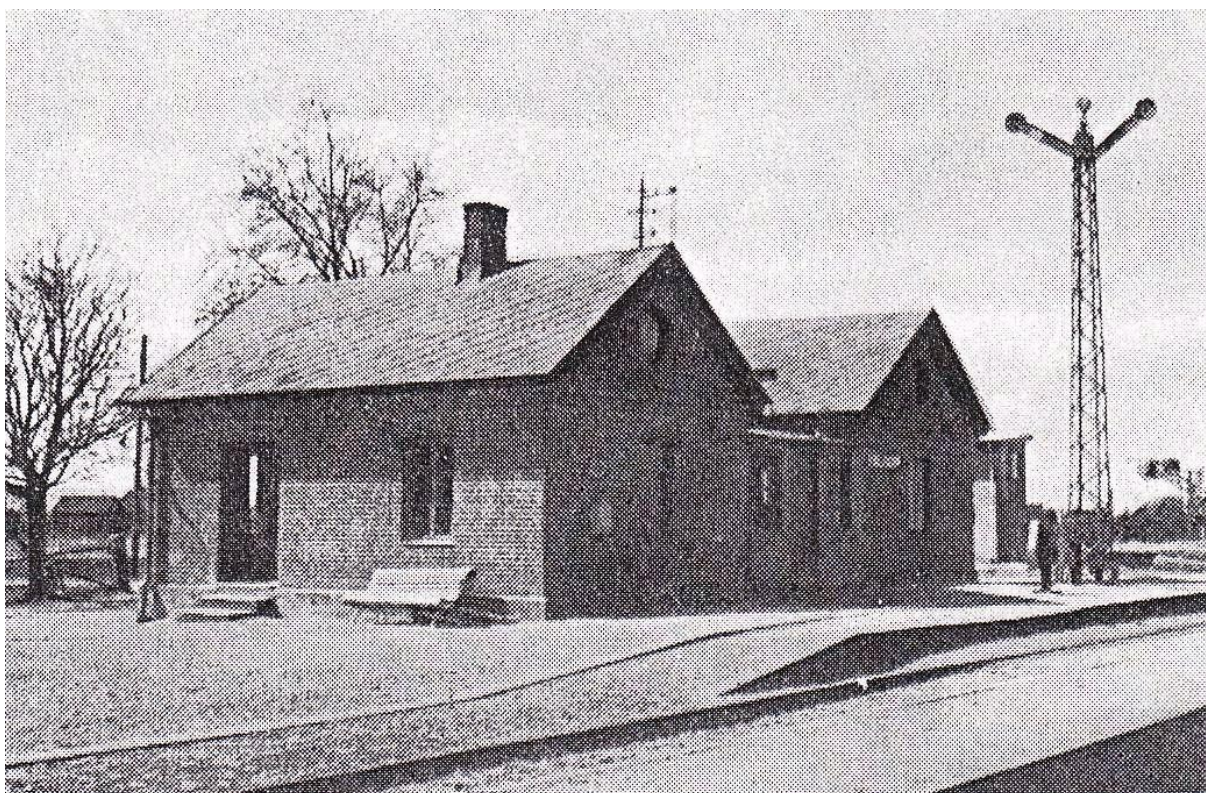


Figur 8. Häljarps nya tågstation har 493 resande per dag och orten har 2818 invånare. Tågförbindelserna utgörs endast av Skånetrafikens tågtrafikförbindelser mellan Malmö – Ängelholm.

4.3.1 Historik

Den åttonde augusti 1893 meddelades det i Korrespondenten Landskrona Tidning att järnvägen mellan Landskrona – Kävlinge hade öppnats samma dag. I tidtabellen angavs att tre turer med returreisor per dag tillämpades. Bygget av den 21 km långa banan hade utförts av järnvägsbyggaren greve Fredrik Posse. Arbetet hade på börjats i april 1892. Stationshuset i Häljarp var uppfört i tegel.

Häljarps järnvägsstation uppfördes 1893 och revs 1972. Den var belägen ungefär åtta kilometer söder om Landskrona. Byggnaden innehöll såväl expeditionslokaler som bostad och var i bruk till 1966. Posten till och från Häljarps station expedierades vid stationen mellan 1893 – 1962. Stationen tillhörde Landskrona – Kävlinge (LaKj) som förstatligades 1940 och blev en del av Statens järnvägar. Stationshuset i Häljarp bestod från början av expeditionslokaler samt rum och kök. Detta blev så småningom för litet utrymme och omkring 1910 tillbyggdes väntsal och expedition. (Häljarp och Saxtorpsbokren 1988)



Figur 9. Hälsjarp järnvägsstation i forna dagar.

Stationsbeskrivning: Stationen i Hälsjarp byggd 1897 av LKJ (JiS). Hållplats anlagd 1897. Stationshus i en våning i tegel med två gavlar mot banan. Mekanisk växelförregling, men elektrifiering pågår 1948. Stationshuset revs 1972 (ÖSJ-B1 1/94). Nedlagd 1982 (GS). (Johannesson C.J. 1926).

Banan byggdes ursprungligen som enskild järnväg. Linjen Landskrona – Kävlinge kom senare att ingå i en förvaltning som kallades Landskrona – Lund – Trelleborgs järnväg. Detta bolag övertogs av staten den förste juli 1938 och införlivades med Statens Järnvägar den förste juli 1940. Den första januari 1949 infördes eldrift på linjen Landskrona – Kävlinge. (Hälsjarp och Saxtorpsboken 1988)

4.3.2 Hälsjarp station i nuläget

När Hälsjarps tågstation anlades vid slutet av 1800 – talet blev hela samhället uppbyggt runt järnvägsstationen. Då var stationen försedd med godsmagasin med tillhörande personal och övrig personal som, stationskarlar, stins, personal till biljettförsäljning m.m. I och med ett minskat tågåkande blev stationen nedlagd vid mitten av 1900 – talet. Den öppnades åter 1984 men då endast som en hållplats för Pågatågstrafiken. Stationen har numera blivit flyttad från sitt ursprungsläge ett hundratal meter österut.

Väntområdet har en någorlunda god belysningsnivå, men hade gärna fått vara kraftfullare, för att resenärerna skall kunna känna sig trygga på alla dygnets timmar. Stationen är helt obemannad och är försedd med upp- och nerkörningsramper för

funktionshindrade som därmed har lätt att transportera sig vidare från eller till stationen. Stationen är försedd med telefon men saknar tyvärr toaletter. Stationen bör inte kunna skapa av någon hög bullernivå för Häljarps samhälle i övrigt då den ligger avsidet från själva samhällets centrum. Stationens informationstavla borde ha varit tydligare. Biljettsystemet på stationen täcker Skånetrafikens utbud av lokaltrafiken och östra Danmark som tillhör Öresundsregionen.

Granskning av station enligt punktlista:

1. In och utfarter till tåg – och busstationer:

In – och utfarter till stationen är av god framkomlighet. Eftersom orten är relativt liten befaras inte någon större trafikanhopning till eller från stationen under någon tid på dygnet.

2. Refuger och körvägar:

Ingår inte i den järnvägstekniska delen.

3. Gångvägar och regnskydd:

Cykel – och gångstråk finns på båda sidor om hållplatsen, där även cykelparkeringarna är förlagda. Det kan uppstå halkrisk på vintern eftersom spåren är förlagda några meter ovanför parkeringsplatsen. Regn- och vindskyddet till hållplatsen bör kunna räcka till för vanlig trafikmängd under rusningstrafik eftersom samhället är relativt litet i nuläget.

4. Belysning:

Belysningen är någorlunda ljus vid perrongerna men är delvis dålig vid bil och cykelparkeringen eftersom belysningsstolparna har avstånd på tio meter eller mer. Belysningen på gångvägarna till och från station är väldigt svag eftersom det är väl långt mellan varje lyktstolpe.

5. Väntsal med expedition, telefon, toalett etc.:

Denna service saknas eftersom station är relativt liten.

6. Personallokaler:

Personallokaler finns inte då stationen är obemannad.

7. Hållplatser för ankommande tåg och bussar:

Anslutning av bussar till tågtrafiken är belägen på ett avstånd av hundra meter från tågstationen.

8. Hållplatser för avgående tåg och bussar:

Samma som punkt sju.

9. Parkeringsplatser för uppställda bussar:

Ingår inte i granskningen.

10. Utrymme för taxibilar och för angörande bilar:

Utrymme för angörande av taxibilar och korttidsparkering har god framkomlighet dygnet runt, eftersom ytorna är relativt stora för denna typ av parkering förhållande till stationens storlek. Avståndet mellan perrong och angörande bilar är ungefär 75 meter.

11. Utrymme för cykelparkering:

Cykelparkeringen är också uppdelad i två områden, norr och söder. Den norra parkeringsytan rymmer över 240 cykelplatser med ett medelavstånd på 85 meter till hållplatsen och den södra med 130 cykelplatser har ett avstånd till närmaste spår på 40 meter. Endast ungefär tio procent av cykelplatserna är utrustade med låsanordning för att förhindra cykelstöld. Beläggningen var på den norra cykelparkeringen 30 % och på den södra 3 %. Anledningen till att beläggningen är större på norra parkeringen torde vara att själva Häljarps samhälle ligger på denna sida av järnvägen.

12. Eventuellt utrymme för pendelparkering:

Långtidsparkering till stationen är förlagd i två områden norr respektive söder om järnvägen. Den norra bilparkeringen har 26 platser med ett avstånd på 90 meter till perrongen och den södra 22 platser och ett avstånd på 60 meter till närmaste spår. Beläggningsgraden var på den norra parkeringen 20 % och på den södra 21 % vid granskning.

13. Information:

Stationens informationstavla borde ha varit tydligare och med kraftfullare belysning. Inne på själva perrongerna finns det däremot goda destinationsangivelser för nästkommande tåg. Biljettsystemet på stationen täcker Skånetrafikens utbud av lokaltrafiken och östra Danmark som tillhör Öresundsregionen.

4.4 Dösjebro station



Figur 10. Dösjebro station har 559 resenärer per dag. Stationen har endast anslutning till Pågatågen mellan Malmö och Ängelholm. Orten har 847 invånare.

4.4.1 Historik

Lunds stad tillsatte år 1884 en kommitté för utredning av möjligheterna att anlägga en järnväg från Lund norrut för att få god anslutning till järnvägen utefter landets västkust.

Koncessionen för anläggning av en järnväg mellan Landskrona och Kävlinge söktes av en del enskilda personer och beviljades av Kungl. Maj:t den fjärde februari 1892. Koncessionen överlämnades till Landskrona – Kävlinge järnvägsaktiebolag som konstituerades den 28 maj samma år.

Landskronas befolkning fick reda på att järnvägen mellan Landskrona – Kävlinge var öppen genom Landskronas tidning. Öppningsåret var fastställt till 1893 och den åttonde augusti öppnades järnvägen för allmän trafik. Dösjebro station anlades 1897. (Johansson Oscar 1950)



Figur 11. Dösjebro järnvägsstation.

Stationsbeskrivning: Stationen byggd 1897 av LKJ (JiS) Stationen anlades 1897. Enochenhalvvånings stationshus i tegel. Pågatågsstation inrättad 1984 (ÖSJ-BI 1/96). (Johannesson C.J. 1926).

I samhället fanns på 1900-talets början flera speceriaffärer och av större företag på den tiden kan nämnas krutfabrik, färg- och fernissfabrik, och diverse småindustrier som smedja, bilverkstad etc. Järnvägsstationen gjorde möjligheterna större för dessa företag att existera genom mer omfattande förbindelser med det övriga samhället. (Johannesson C.J. 1926).

4.4.2 Dösjebro station i nuläget

Orten har en folkmängd på drygt 800 invånare och tillhör Kävlinge kommun. Järnvägsstationen ligger norr om själva samhället. Stationen blev nedlagd vid mitten av 1900-talet, men öppnades åter igen 1984. Vid Västkustbanans ombyggnad 2001 flyttades stationen utanför samhället, men nu obemannad och utan stationsbyggnad. Den ursprungliga stationen tjänstgör numera som bostadshus. Dösjebro har expanderat kraftigt efter Västkustbanans invigning.

Granskning av station enligt punktlista:

1. In och utfarter till tåg- och busstationer:

In – och utfarter för biltrafiken till/ från hållplatsen förlagda både norr och söder om stationen och bör inte skapa någon trafikanhopning eftersom samhället är relativt litet.

2. Refuger och körvägar:

Ingår inte i den järnvägstekniska delen.

3. Gångvägar och regnskydd:

Cykel – och gångstråk finns på båda sidor om hållplatsen, där även cykelparkeringarna är förlagda. Regn- och vindskyddet till hållplatsen bör kunna räckta till för vanlig trafikmängd under rusningstrafik eftersom samhället är relativt litet i nuläget.

4. Belysning:

Belysningen är någorlunda ljus vid perrongerna men är delvis dålig vid bil och cykelparkeringen eftersom belysningsstolparna har avstånd på tio meter eller mer. Belysningen på gångvägarna till och från station är väldigt svag eftersom det är väl långt mellan varje lyktstolpe.

5. Väntsal med expedition, telefon, toalett etc.:

Denna service saknas eftersom station är relativt liten.

6. Personallokaler:

Personallokaler finns inte då stationen är obemannad.

7. Hållplatser för ankommande tåg och bussar:

Anslutning av bussar till tågtrafiken är belägen på ett avstånd på drygt hundra meter från själva perrongen.

8. Hållplatser för avgående tåg – och bussar:

Samma som punkt sju.

9. Parkeringsplatser för uppställda bussar:

Ingår inte i granskningen.

10. Utrymme för taxibilar och för angörande bilar:

Angörande bilar, servicebilar och taxibilar bör kunna ha sin angöringspunkt söder om hållplatsen eftersom hela samhället ligger på samma sida. De funktionshindrade som är rullstolsburna har körvägar för rullstolar till och från hållplatsen. Avståndet från handikapparkeringen till tågen är ungefär 100 meter. Stationen är försedd med tunnel under själva järnvägen som gör förbindelsen god för cyklister och gångtrafikanter från norr till söder. Därmed minskar barriäreffekten för dessa.

11. Utrymme för cykelparkering:

Cykelparkeringen har också sina områden norr och söder om hållplatsen. Den norra har 40 platser och ett gångavstånd på 20 meter och den södra är försedd med 50 cykelplatser med ett avstånd på 15 meter till perrongen. Ungefär tio procent av cykelparkeringsplatserna är försedda med låskabel. Beläggningen var vid granskning 40 % för den norra och 30 % för den södra cykelparkeringen.

12. Eventuellt utrymme för pendelparkering:

Långtidsparkering för bilar är belägna norr och söder om hållplatsen. Den södra har utrymme för 27 bilar med ett gångavstånd på 100 meter och den norra tillhandahåller 18 platser med ett avstånd på 60 meter. Beläggningsgraden uppskattades till 100 % för den södra och 95 % för den norra.

13. Information:

Ett väl integrerat biljettsystem för Skånetrafiken och någorlunda goda informationstavlor finns att tillgå inom hållplatsen när man väl är inne på perrongen för tågtrafiken. Men det borde vara bättre upplyst vilka anslutningsbussar som finns att tillgå i anslutning till stationen.

5. Slutdiskussion och slutsats

Skånes järnvägsnät var från andra halvan av 1800 – talet mycket finmaskigt och krävde många järnvägsstationer. Tågåkandet ökade successivt fram till mitten av 1900 – talet, då bilismen gjorde sitt stora intrång och fick trenden att vända till att en större andel av folket valde bilen framför det kollektiva resandet.

Förr var orter som Landskrona och Kävlinge knutpunkter till flera järnvägslinjer. En järnvägsstation idag har inte samma betydelse som för hundra år sedan, då stationen oftast var en stor knutpunkt i närbygden. Stationerna har blivit färre för regional - och lokaltrafiken.

Förr när järnvägsnätet planerades i inledningsskedet i Sverige var det tätt mellan varje station, mycket beroende av att gemene man inte hade tillgång till bil och att bussförbindelserna inte var fullt utvecklade. Man var helt tvungen att förlita sig på tåget.

Människorna hade oftast sin arbetsplats i närbygden, därför var arbetspendlingen inte lika omfattande vid järnvägens begynnelse. Tågresandet var på den tiden inte lika frekvent, eftersom resandet oftast utgjorde kontakt med omvärlden av släkt, vänner och eventuellt affärsresor. Stationerna hade personlig betjäning, godsfinkor, stationskarlar och stins som oftast bodde i själva stationsbyggnaden. Den tidens tågåkande behövde längre planering eftersom restiden var längre.

Samhällsservicen var för de funktionshindrade i inledningsskedet betydligt sämre genomtänkt än idag. På den tiden hade man sällan bil eller cykel, så stationsområdet var inte planerat för dessa fortskaffningsmedel. När järnvägen gjorde sitt intrång benämndes ofta stationerna som katedraler. Man tvingades lösa problemen med cirkulation av passagerare och gods med det nya transportsättet. Stationen har alltid haft en omfattande roll i städernas utveckling. Järnvägsstationen blev den nya stadens medelpunkt.

Den exakta tiden kom med järnvägen, som påskyndande införandet av enhetlig tid för hela Sverige. Vid järnvägens begynnelse tillkännagavs två olika tider: lokal tid d.v.s. efter solen och den teknologiska stationstiden som var enhetlig för hela riket.

Vid begynnelsen var posten förankrad till järnvägsstationen och kommunikationerna mellan de olika stationerna skedde genom telegrafering. Därför var ofta järnvägsstationen en mer central del av samhället, där många kontakter skedde för de olika serviceslagen.

Det är särskilt viktigt att de regionala och lokala funktionerna ligger nära station. Stationen skall vara lätt att nå såväl till fots som med cykel, buss och bil. I stationen skall det finnas den service som kan behövas för station i samband med resandet. Stationen skall kunna erbjuda service, så att byten upplevs mindre påfrestande för de olika färdssätten. Den skall också vara en naturlig punkt, där transportföretagen kan nå sina kunder med information om sina tjänster och med tillgång till biljettförsäljning.

Den moderna stationen är i större grad planerad för de funktionshindrade än vid järnvägens inledning, mycket beroende på bättre ekonomi och ett mer mänskligt tänkande. Numera är stationsområdet större för att kunna erbjuda parkeringsmöjligheter för bil och cykel, som inte existerade i samma omfattning som för.

Med nuvarande miljö och energiproblem i Sverige bör utformningen av stationer göra det möjligt att binda samman övrig kollektivtrafik på ett mer rationellt sätt, med tätare struktur av knutpunkter, gärna med utökade resurser att kontakta övriga resenärer i närområdet för samåkning. Stationen bör därför kunna erbjuda ett utökat resecentrum för övrig trafik i framtiden.

I nuläget kommer det att byggas längre perronger på ett flertal stationer för att klara längre tåg inom Skåne, enligt Skånetrafiken, för att tillgodose framtida krav från resenären och samhället i övrigt, eftersom arbetspendlingen väntas att öka. Det går i rätt riktning enligt min mening, men hur lång tid har vi på oss innan det blir stort resandeöverskott.

Vid okulär bedömning av de fyra granskade stationerna var in och utfarter till stationerna, gångvägar och regnskydd av godtagbar standard. Belysningen är någorlunda bra vid perrongerna men är delvis dålig vid bil- och cykelparkeringen eftersom belysningsstolparna har avstånd på tio meter eller mer. Belysningen på gångvägarna till och från station är väldigt svag eftersom det är väl långt mellan varje lyktstolpe. Väntsalar finns endast att tillgå i Landskrona, eftersom Kävlinge stationsbyggnad numera har stängt, och Häljarp och Dösjebro har numera inte denna service. Hållplatser för tåg och bussar är väl integrerade i stationsområdet på samtliga stationer. Utrymme för angörande bilar och taxibilar har endast några platser att tillgå vid samtliga stationer. Informationen borde vara tydligare och mer upplyst vid alla granskade stationer, enligt min undersökning.

När jag har granskat bilparkeringsmöjligheterna för bil var beläggingsgraden 90 – 100 % på samtliga stationer förutom Häljarps station som hade en beläggingsgrad på ungefär 20%. Cykelparkeringsmöjligheterna var fulla till bristningsgränsen i Landskrona station, men hade många lediga platser i Kävlinge, Häljarp och Dösjebro. Därför krävs enligt min mening större samarbete mellan kommuner, stationsförvaltare, banläggare och tågoperatörer, för eftersträva en bättre framförhållning. Om fler människor väljer tåget kommer kapacitet inte att räcka till. Dessa framtida pendlare får ingen möjlighet till bilparkering. Det måste ske snabb planering för att klara framtida kundbehov och ett omfattande samarbete mellan intressenterna.

Om man jämför Landskronas gamla järnvägsstation med den nya är det lätt att konstatera att den gamla stationen har tappat sin ursprungliga betydelse som centralt servicecentrum, då den nya stationen har blivit flyttad till utkanten av samhället för att passa in i den nya Västkustbanan. Serviceenheterna är numera utspridda i staden.

Kävlinge järnvägsstation utgör en stor järnvägsknut där järnvägen förgrenar sig i flera riktningar. I dagsläget är turtätheten större som medför mindre väntetid mellan varje avgång, jämfört när stationen byggdes. Billjetservicen har flyttats ut till perrongerna som också gjort det lättvindigare att köpa billjett. Stationshuset är numera stängt och har därmed minskat sin roll som servicecentrum, men är fortfarande ett mindre centrum för bygden, eftersom en del restauranger, vårdshus, bibliotek och taxi finns i närheten.

Till de rörelsehindrade har det byggts hissar, breda gångstråk till de yttre spåren, med små lutningar till samtliga stationer förutom Häljarp där lutningarna är väl stora och kan göra en halkrisk under vintertid. Handikappbussar har någorlunda god möjlighet att angöra vid spårens ytterkant och gångtunnel. Personer med hörselnedsättning har dåliga möjligheter tillgodogöra sig information som berör stationens förbindelser, vid högtalaranrop. Det borde finnas en mer visuell angivelse för dessa inom stationsområdet, typ dataskärm där man kan göra sin egen sökning för sin personliga resväg och få den beskriven på ett lättfattligt sätt. Resenärer med synnedsättning borde få möjligheter till en personlig beskrivning för sin resväg genom hörbrevlåda inom stationsområdet. Allergiker kan få problem, eftersom rökning är tillåten inom området. Avstånd till handikapparkering är oftast väl långa och kan utgöra ett smärre hinder vid anslutning till stationen.

6. Källförteckning

Arbetarnas Bildningsförbund. (1988). *Häljarp och Saxtorpsboken* Landskronas: Libris. ISBN 91-7970-133-7

Dethier Jean (1982). *Stationer: en resa genom 150 år*, Libris, Stockholm: Tekniska museet i samarbete med Statens Järnvägar.

Eriksson, Ove och Sandelius (1996). *Centralstation eller hållplats utanför staden*, Boverket. ISBN 91-7147-164-2

Gunnarson, Olof och Lindqvist, Håkan (1988). *Principer för lokalisering och utformning av busstationer*. Libris, ISBN 91-87246-28-7

Holmberg, Bengt och Hydén, Christer, red(1996). *Trafiken i samhället*, studentlitteratur. ISBN 91-44-00077-4

Hydén, Christer red, m.fl. (2008) *Trafiken i den hållbara staden*, studentlitteratur. ISBN 978-9144-05301-1

Johannesson, C.J.(1926). *Sveriges järnvägsstationer*, Ahlströms och Nordbergs förlag. Stockholm.

Johansson, Oscar (1950) *Sveriges järnvägsstationer*, bokförlaget Orbis.

Jönsson, Åke (1995) *Historien om en stad. Del två: Landskrona 1805 – 1899*, Libris. ISBN 91-639-2099

Kullander, Björn (1994) *Sveriges järnvägshistoria*. Bra Böcker. ISBN 91-7119-713-3

Källström, Lars m.fl. (1989) *Finansiering och drift av buss- och järnvägsterminaler*. Libris, ISBN 9186944-34-7

Kävlinge kulturnämnd, (1987). *Kävlingebygden, nu och då*. En årsbok från Kävlinge,.

Linde, Mats(1976) *Järnvägsstationer i Skåne*, Frank Stenwalls förlag. Libris. ISBN 91-7266-019-8

7. Internetlänkar

<http://www.jvmv.se/bandelsregister/LOK-reg/Alla/jvgStnA.htm>> Hämtad 2009-03-12

www.kavlinge.se<http://www.kavlinge.se/>> Hämtad 2009-03-12

8. Muntliga källor

Bakken Camilla, Trafikutvecklare Skånetrafiken

Johansson Eivor, Landskrona kommun

Bilaga

Resandeutvecklingen
på tågen (på- och
avstigande en
normal höstvardag)
Summa av samtliga
tågslag

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dösjebro	190	344	399	415	471	545	553	522	559
Häljarp	91	256	310	383	380	437	420	418	493
Kävlinge	2 940	2 146	2 406	2 380	2 719	2 849	3 274	2 997	3 369
Landskrona	1 491	2 766	3 213	3 647	4 189	4 943	5 293	5 431	5 980
Totalt Skåne	80 755	100 242	113 678	29 844	29 080	144 528	147 886	160 826	175 928