

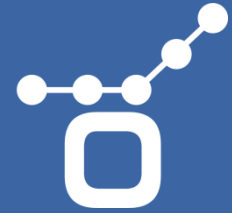


ETT SAMVERKANSPROJEKT MELLAN
GÖTEBORG • BORÅS • JÖNKÖPING • LINKÖPING
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Reflektion från seminarium 2

Jonas Borglund

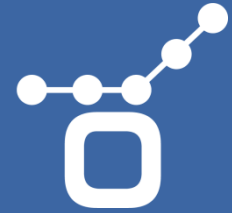
Projektledare för GOS-projektet



Region Skånes arbete med tillgänglighet och tillväxt

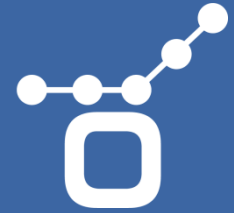
-Stina Nilsson, Region Skåne

- Processen bakom strukturbild Skåne:
 - Ett långvarigt (10 år) processinriktat arbete
 - Alla nivåer i systemet såväl på tjänstemanna nivå som på politisk nivå.
 - En politisk styrgrupp och omtag efter exempel val för att få med sig nya politiker
 - Bygga upp förtroendet och samverka mellan Region Skåne och kommunerna
 - Bygga kunskap - arena för dialog om fysisk planering - gemensamma strategier
- Strukturbilden:
 - Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor
 - Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
 - Växa effektivt med balanserad och hållbar markanvändning
 - Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
 - Stärka Skånes relationer inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön
- Skånebild: (Inför Sverigeförhandlingen)
 - Höghastighetsbana med stationer i Malmö-Lund-Hässleholm
 - Avlasta södra stambanan och utveckla regionala trafiken på denna bana
 - Skånebanan Helsingborg-Hässleholm (30 min) – Kristianstad (15 min) – Blekinge
 - Utvecklad västkustbana
 - Metro Malmö-Köpenhamn och HH förbindelse Helsingborg-Helsingör



Fortsatta frågor

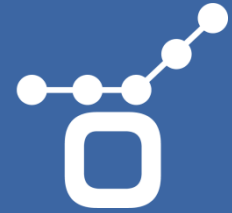
- Vad är viktigast att tänka på om man vill försöka efterlikna Skånes sätt att arbeta?
- Vilka är de största svårigheterna?
- Hur utvecklar vi socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet i vårt stråk?



Region Östergötlands arbete med tillgänglighet och tillväxt

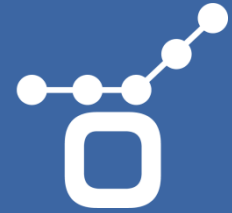
- *Mats Helander, Region Östergötland*

- Infrastruktur och förflyttningar är inget självändamål. Kvalitén mäts i vad vi uppnår och då är hela kedjan avgörande för de kvaliteter som uppnås.
- Stockholmstrakten viktigast i omvärlden med dragning ned mot Jönköping
- Viktigt att stärka en flerkärnig struktur. Tror inte på stora volymer resande på reseavstånd på över 1 timme.
- Vi har börjat arbetet med kategorisering och värdering av orter samt försiktigt börjat rita på en Ortsstruktur.
- Vi vill inleda en regional rumslig planering. Skall vi exempelvis lägga pengar på en fin omstigningsplats i Åtvidaberg vill vi att kommunen ordnar cykelbanor, bebyggelseutveckling m.m.
- I nuläget är en viktig fråga för oss om en regional strukturbild skall vara styrande eller stödjande



Fortsatta frågor

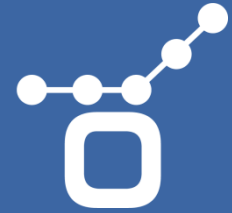
- Vilka restidsmål mellan orterna på sträckan Stockholm-Göteborg finns uttalade?
- Vilka restider skulle vi önska mellan de olika orterna?
- Vilka fördelar och nackdelar finns om en strukturbild är styrande respektive stödjande?



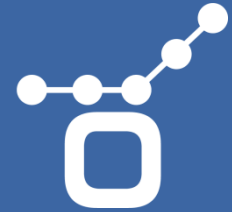
Hur skapar man ett effektivt trafiksystem med sammanhängande noder i praktiken

- *Mats Arméen, Trivector*

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

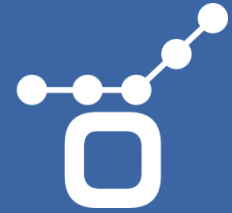


- Utmaningar
 - Enklare med ett järnvägsföretag.
 - Kräver eventuellt nya direktiv till Trafikverket.
 - Förutsätter hög punktlighet!
- Ord på vägen
 - Bättre med lite färre tåg i knutpunktstrafik än många tåg i oregelbunden trafik.
 - Ju närmare kapacitetstaket, desto sämre punktlighet.
 - Lokal och regional trafik behöver integreras i systemet. Full effekt av knutpunktsupplägg förutsätter att all trafik anpassas



Fortsatta frågor

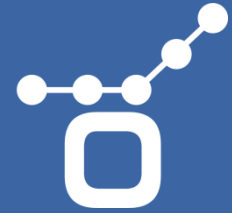
- Vilka är problemen som måste lösas om man skulle vilja införa knutpunktstänkande och taktidtabell enligt Schweizisk modell för Götalandsbanan och anslutande kollektivtrafik?
- Vilka förändrade direktiv behöver Trafikverket få?



Workshop

Fråga 1 – Vilka är de viktigaste tillgänglighetsfrågorna i stråket och varför?

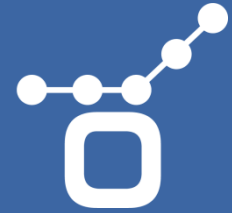
- En centralt placerad station
- Effektiva bytespunkter
- Korta restider
- Bra kopplingar till befintliga järnvägar och andra transportslag
- Utbudet kring stationen i form av arbetsplatser, service m.m
- Stationen skall vara väl integrerad i staden



Workshop

Fråga 2 – Vilka åtgärder behöver ske för att förbättra tillgängligheten?

- Kartlägga behov före vi bygger infrastruktur
- Samarbete mellan alla instanser och regioner
- Långsiktig planering av infrastrukturen
- Funktionell region. Knyta samman stora och små orter, boende och arbeten
- Stationsnära mark behöver rymma p-platser, bostäder och personalintensiva verksamheter
- Regional expresstrafik
- Triangelspår JKPG-bana
- Politiskt mod



Workshop

Fråga 3 – Hur kan kommuner och regioner i stråket bidra till ökad tillgänglighet?

- Processa/träffas
- Identifiera knutpunkter
- Planera runt knutpunkter. Frigöra ytor och exploatera dessa
- Enkla och enhetliga betalningssystem över länsgränser
- Göra det bästa av läget även om man ligger vid sidan av sträckningen
- Samordning av kommunernas bebyggelse från en övergripande struktur