



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

# Reflektion från seminarium 1

Jonas Borglund

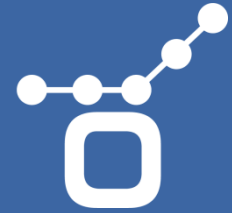
Projektledare för GOS-projektet



# Viktiga budskap

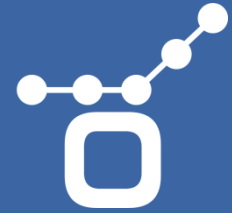
*- Peter Uneklint, Trafikverket*

- "Det skarpa arbetet med ny nationell plan sker under 2016 och då gäller det för er att vara på tå!"
- 2016 sätts de politiska referensgrupperna för Åtgärdsvalsstudierna Linköping-Borås och Jönköping-Malmö. De ska vara klara under första kvartalet 2018.



# Fortsatta frågor

- Vad gäller det att vara på tå om i stråket Linköping-Borås kopplat till nationell plan under 2016?
- Ur ett systemperspektiv och på flera års sikt kan det bl.a vara:
- Götalandsbanans dragning?
- Stationernas placering?
- Anslutande infrastruktur?
- ÅVS Linköping-Borås?
- ÅVS Jönköping-Malmö och kopplingen mellan systemen i Jönköping?
- Hur håller vi isär storregional trafik och höghastighetståg?



# Viktiga budskap

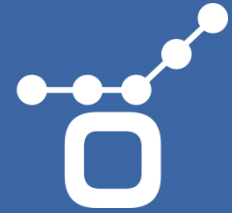
- *Leif Sjögren, Motala kommun*

- Motala var tidigare en stark industristad. Trots minskad sysselsättning i staden så ökar befolkningen och invånarna vill bo kvar.
- Pendlingsutbytet har ökat, främst till Linköping. Det är lika långt till Linköping som Norrköping men tidsavståndet är längre.
- Kommunerna behöver hjälp med att hantera alla hinder som försvårar förtätning kring noder.
- Kommunen funderar över att bygga stationsnära eller strandnära.
- Området "Södra stranden" i Motala är både stationsnära och strandnära men har buller, förorenad mark och splittrad ägarbild.
- Forskning visar att det som får mindre städer att växa är att de är väl integrerade i en större lokal arbetsmarknadsregion. Staden ska också ligga nära en storstad och boendekvalitén ska vara hög.



# Fortsatta frågor

- Hur når vi de attraktiva boendemiljöerna utan att vara bilberoende?
- Hur gör vi de goda kollektivtrafiklägena till attraktiva boendemiljöer?
- Vilka är de hinder som försvårar att kommunerna förtätar kring noder?



# Viktiga budskap

*- Lars Petersson, Högskolan i Jönköping*

- Känsligheten för restidsförändring är som störst i intervallet 15-50 min restid.
- Det behövs ett kompletteringsperspektiv i de stora noderna. Utbudet måste vara tillräckligt diversifierat mellan städerna samtidigt som man måste ha ett tillräckligt stort basutbud. Det innebär att städerna måste börja prata med varandra.

För att skapa utveckling krävs följande:

## **Tillgänglighetsförbättring**

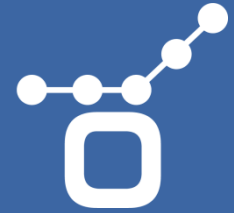
*- Måste bli tillräckligt stora för den lokala situationen.*

## **Integration av marknader**

*- Tänk nätverk och system med noder och kopplingar till dessa. Korta väntetider.*

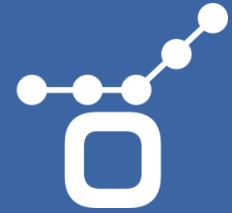
## **Tillvarata potential för utveckling i planeringen**

*- Var hamnar stationerna och hur tänker vi oss markutvecklingen runt dessa.*



# Fortsatta frågor

- Vad krävs för att ett system med sammanlänkande noder skall fungera i praktiken?
- Vilka goda exempel finns det att studera och lära av?
- Hur bör kunskapen om vår känslighet för restidsförändring i intervallet 15-50 min påverka vår planering?



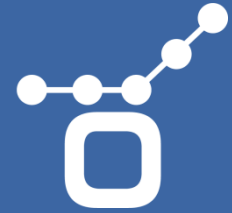
# Viktiga budskap

*-My-Linda Lorensen, Borås Stad*

Borås har formulerat kriterier för stadsbyggnad kopplat till Götalandsbanan.

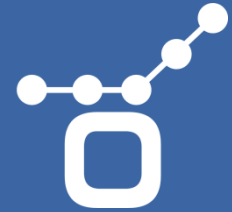
- Stationsområdet är en del av centrum och enkelt att nå från hela kommunen. Personalintensiva verksamheter ska finnas närmast stationen.
- Borås ska vara en startpunkt, målpunkt, bytespunkt och mötesplats.
- De hållbara trafikslagen prioriteras i stadsrummet.
- Bebyggelseutveckling i stråket.
- Attraktiva knutpunkter för kollektivtrafik ska underlätta för ett hållbart resande.
- Borås betydelse som regionens andra stora stad och regionalt nav i Sjuhärad.
- Investeringen i ny järnväg bör ge kortare restider än vad det idag tar att åka med bil och buss till Göteborg.





# Fortsatta frågor

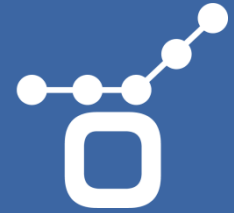
- Hur väger man på bästa sätt nationella, regionala och kommunala/lokala aspekter mot varandra vid val av sträckning och stationsläge?
- Nyckelfrågor att avväga är:
  - Tillgängligheten till stationerna?
  - Funktionen på järnvägen i form av hastighetsstandard och trafikeringsmöjligheter för nationella och regionala tåg med avseende på turtäthet och restider?



# Viktiga budskap

*- Katarina Bröms, Jönköpings kommun*

- Götalandsbanans dragning och stationsläge i Jönköping studeras av Trafikverket men det finns ännu inget beslut. Jönköping arbetar trots det målmedvetet för en ny station med kringliggande stadsbebyggelse vid Södra Munksjön.
- En internationell idéävling skall genomföras för hur stationen och kringliggande områden kan se ut.



# Fortsatta frågor

- Vilka aspekter är avgörande för att lyckas binda samman två stationer i en stad till en välfungerande enhet i järnvägs- och övriga kollektivtrafiksystemet?
- Hur hanterar man stadsbild, bullerstörningar m.m. med en höghastighetsjärnväg på bro genom stadsbebyggelse?