



# Potential för kollektivtrafikresande och bebyggelseutveckling i stråket Göteborg – Borås

---

En fortsättning på *Landvetter flygplats som regional kollektivtrafikknutpunkt.*

Våren 2024

# Stråket GbgBorås



Stråket Göteborg-Borås är ett samarbete mellan stråkets kommuner, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen. Vi hanterar infrastruktur- och samhällsbyggnadsfrågor gemensamt för att skapa mervärden och regional nytta. Tillsammans med andra aktörer verkar vi för ett hållbart, sömlöst stråk med en enkel vardag och ett livskraftigt näringsliv.

**Författare:** Emmy Nicander och Anna Widman, Göteborgsregionen.  
Johanna Björkmalm och Lisa Nilsson Boråsregionen.  
Med bidrag från tjänstepersoner i stråkets medverkande organisationer. Swedavia och Västtrafik.

**Illustrationer:** Göteborgsregionen  
**Bilder:** Mostphotos

# Innehåll

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Inledning</b> .....   | <b>4</b>  |
| <b>Bakgrund, syfte och mål</b> .....   | <b>4</b>  |
| <b>Förutsättningar och avgränsning</b> .....   | <b>5</b>  |
| <b>Attraktiv kollektivtrafik</b> .....   | <b>6</b>  |
| <b>Byten</b> .....   | <b>6</b>  |
| <b>Avstånd mellan hållplatser</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>Avstånd till hållplats</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>Befintlig infrastruktur i stråket</b> .....   | <b>7</b>  |
| <b>Bärande trafiknät</b> .....   | <b>7</b>  |
| <b>Stödjande trafiknät</b> .....   | <b>8</b>  |
| <b>Bytespunkter</b> .....  | <b>8</b>  |
| <b>Kompletterande system</b> .....   | <b>10</b> |
| <b>Cykelinfrastruktur</b> .....  | <b>10</b> |
| <b>Service</b> .....   | <b>10</b> |
| <b>Resandeunderlag och bebyggelseutveckling</b> .....                                  | <b>11</b> |
| <b>Underlag för kollektivtrafik</b> .....  | <b>11</b> |
| <b>Tätorter</b> .....  | <b>12</b> |
| <b>Förtätningspotential</b> .....  | <b>13</b> |
| <b>Framtidsbilder: Stråket 2050</b> .....  | <b>14</b> |
| <b>Vilka av stråkets delar kan kollektivtrafikförsörjas av respektive system?.....</b> | <b>14</b> |
| <b>Var finns potential för förbättrat kollektivtrafikunderlag?.....</b>                | <b>15</b> |
| <b>Möjliga åtgärder</b> .....  | <b>16</b> |
| <b>Kartbilaga</b> .....  | <b>17</b> |

## Inledning

### Bakgrund, syfte och mål

Denna studie bygger vidare på det tidigare caset om *Landvetter flygplats som regional kollektivtrafikknutpunkt*. Enligt analyser gjorda inom det caset finns det stor potential för flygplatsen att i framtiden fungera som knutpunkt för lokal, regional, nationell och internationell trafik. För att knutpunkten ska fungera optimalt och fylla sin fulla potential krävs att man jobbar brett med såväl kollektivtrafik- och infrastrukturplanering som gestaltning, bebyggelseplanering, service och markanvändning. I caset identifierades ett antal knäckfrågor och kompletterande åtgärder som behöver hanteras för att stärka flygplatsens attraktivitet som knutpunkt, däribland:

- Anslutande busstrafik till flygplatsstationen.
- Markanvändning och utformning vid stationen och dess resecentrum som gör byten attraktiva.
- Kompletterande infrastrukturåtgärder för ökad tillgänglighet till flygplatsstationen.
- Anpassning av andra regionala knutpunkter så att kollektivtrafikresor underlättas i hela stråket.
- Harmoniering av kollektivtrafikens biljett- och zonstrukturer för att underlätta resor i stråket.
- Bebyggelseplanering i kollektivtrafiknära lägen längs stråk och orter i närområdet.

Med avstamp dessa punkter har det övergripande målet för denna studie formulerats som är att ta fram en stråk- och funktionsbeskrivning för kollektivtrafiken i stråket år 2050. Den kan användas som ett underlag i den kommunala planeringen. Studien ska belysa:

- Vilka av stråkets delar som kollektivtrafikförsörjs av respektive system nu och i framtiden.
- Resandeunderlag och bebyggelseutveckling.

## Förutsättningar och avgränsning

Studien fokuserar på området mellan Göteborg och Borås längs Kust till kustbanan, riksväg 40 och 156:an, samt ny järnväg med omnejd, det som benämns stråket. Resor med mål- eller startpunkt utanför detta område, har inte studerats närmare. Inte heller tas nya förutsättningar som ligger utanför stråket upp, även om det kan finnas indirekt påverkan på resor inom stråket. Studien tar inte hänsyn till förutsättningar som ändrats årsskiftet 2023-2024.

Studien bygger dessutom på följande antaganden:

- Ny järnväg mellan Göteborg-Borås etableras enligt planerad byggstart 2025–2027 och färdigställande under perioden 2035–2040.
- Stationer längs den nya järnvägen i Göteborg, Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.
- Stationen vid Landvetter flygplats lokaliseras under nuvarande flygterminal.
- Flygplatsens station kommer erbjuda 15-minuterstrafik till Göteborg, Mölndal och Borås.
- Ökad turtäthet på Kust till kustbanan. 15-minuterstrafik på sträckan Göteborg – Landvetter Backa (möjlig ny station i södra delen av befintlig tätort) respektive 30-minuterstrafik på sträckan Landvetter Backa – Borås.
- Västlänken färdigställs - ny järnväg mellan Göteborg och Borås skulle kunna ansluta till Västlänken norr om Mölndal C, vilket skulle möjliggöra fler bytesfria resor.

## Attraktiv kollektivtrafik

Om det är attraktivt att resa kollektivt eller ej beror på en rad olika faktorer. Till stor del ligger attraktiviteten i förutsägbarhet för resenären men även i att det hållbara resandet är så smidigt och snabbt som möjligt.

### Byten

För att upprätthålla ett attraktivt resande är det viktigt att sträva efter så få byten som möjligt, eftersom byten gör att resan tar längre tid. Alla reserelationer kan dock inte genomföras som direktresor. Då är byten nödvändigt för att skapa ett ekonomiskt och miljömässigt hållbart transportsystem. Det gäller särskilt där underlaget för kollektivtrafik inte är tillräckligt stort för att få till flera olika kollektivtrafiklinjer. Vanligen är detta i glesare geografier där byten ofta en förutsättning för det kollektiva resandet. Då blir betydelsen av smidiga byten än mer viktigt. En attraktiv bytespunkt kan möjliggöra att resenären, trots bytet, vinner på att resa kollektivt.

Nedan följer ett antal faktorer som skapar mervärde vid byten:

- Så kort bytestid som möjligt.
- Fungerande anslutning även från andra trafikslag, t.ex. genom infrastruktur och parkering för cykel och bil.
- Att bytet upplevs bekvämt, tryggt och säkert för alla resande oavsett ålder eller eventuell funktionsnedsättning.
- Service och tjänster i anslutning till bytespunkten som underlättar vardagslivet för resenären.
- Hållplatser som är säkra för gång- och cykeltrafikanter.

### Avstånd mellan hållplatser

För att en resa med kollektivtrafik ska bli attraktiv behöver restiden vara konkurrenskraftig jämfört med restiden med bil. För att och komma upp i en hög medelhastighet under resan behöver vissa trafikkoncept ha längre avstånd mellan hållplatserna. Däremot när det gäller linjer i tätare miljöer med syfte att skapa tillgänglighet, tillåts kortare avstånd mellan hållplatserna.

### Avstånd till hållplats

Ytterligare en central faktor för kollektivtrafikresandet är avståndet till hållplatsen eller hållplatsens upptagningsområde.

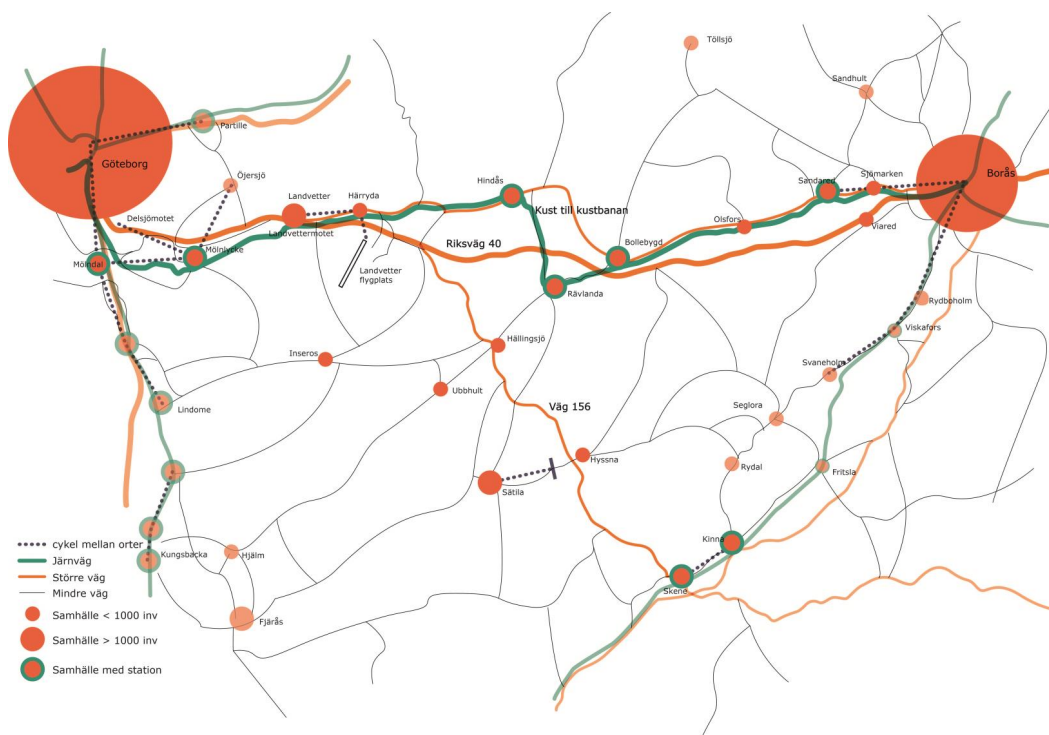
Hur långt avstånd mellan hållplatser och bostäder eller olika målpunkter som kan räknas som acceptabelt varierar beroende av typ av kollektivtrafik och vilken typ av bebyggelse som det handlar om. Vanligt förekommande är antagandet att det kollektiva resandet är som högst ifall du bor eller är verksam inom 500 och 1000 m från en station eller hållplats. Genom en god cykelinfrastruktur kan även upptagningsområdet vara större.

## Befintlig infrastruktur i stråket

Stråket Göteborg-Borås binds ihop av riksväg 40 och Kust till kustbanan som huvudsaklig bärande infrastruktur. Kust till kust-banan, är en enkelspårig järnväg från 1800-talet med låg standard och begränsad kapacitet som följd. Den möter Västkustbanan, Bohusbanan, Norge-Vänerbanan och Västra Stambanan i Göteborg samt Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan i Borås.

Andra större vägar är till exempel väg 156 som knyter ihop riksväg 40 med Kinna och Skene samt väg 41 mellan Borås och Varberg via Marks kommun. Framför allt längs väg 156 finns mindre vägnät som leder till kringliggande mindre tätorter.

Den befintliga järnvägen, riksväg 40, 156:an och de mindre vägnäten bildar en hierarki av system i stråket som kommer att beskrivas närmre i kommande kapitel.



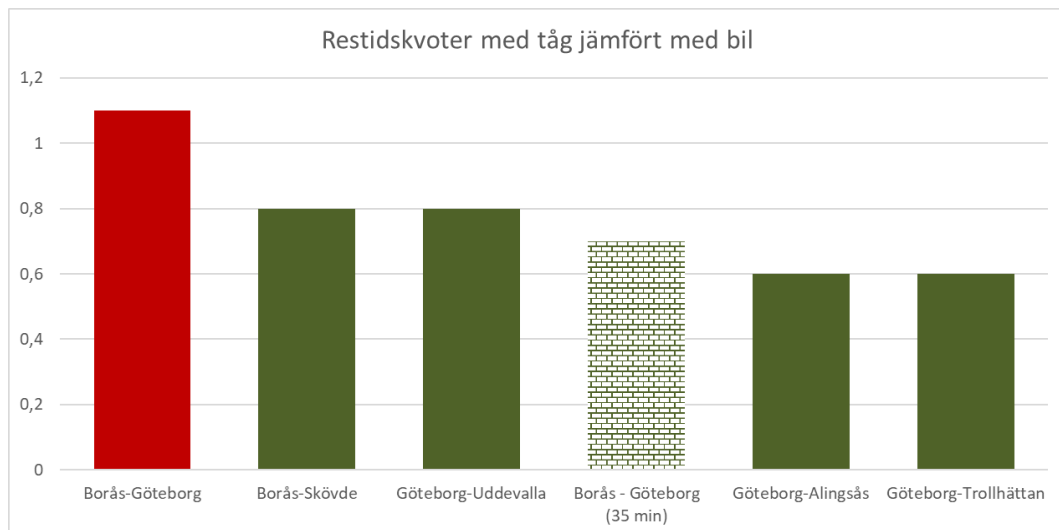
Figur 1. Kartan visar de viktigaste väg och järnvägsstråken i området samt stiliserad cykelinfrastruktur där det är möjligt att cykla mellan samhällen.

## Bärande trafiknät

Idag utgör buss den huvudsakliga kollektivtrafiken i det bärande trafiknätet. Dock är framför allt riksväg 40 hårt belastad, i synnerhet vid infarten till Göteborg, samt anslutande vägar genom Göteborg. Det krävs stor överflyttning från väg till järnväg för att frigöra utrymme och motverka trängseln i Göteborg och på riksväg 40.

Till följd av bristande kapacitet och standard på Kust till kustbanan hanterar den idag inga stora resandevolymer utan fungerar i praktiken endas som ett komplement till busstrafiken.

Restidskvoten för tågtrafikresor mellan Göteborg och Borås är idag dålig i stråket, så även i det bärande trafiknätet. För att överflyttning från bilresor ska ske behöver restiden minska kraftigt. Se bild för jämförelse med andra motsvarande sträckor.



Figur 2. Restidskvot med tåg jämfört med bil. Restidskvot under 1 innebär att restiden är kortare med tåg jämfört med bil. Är restidskvoten över 1 tar resan istället längre tid med tåg. Den potentiella restidskvoten med ny stambana visas i stapel 4. Källa: Västra Götalandsregionen.

## Stödande trafiknät

Det stödande trafiknätet, det vill säga de vägar som ansluter till det bärande trafiknätet och som är av betydelse för kollektivtrafiken fyller också en viktig funktion. Längs dessa vägar återfinns ofta mindre tätorter och geografin är generellt glesare.

Att resa via det stödande trafiknätet innebär oftast omvägar och byten, inte sällan mer än ett byte. Att resa mellan Hällingsjö och Rävlanda kräver exempelvis byte i Landvetter vilket är en omväg på över tre mil. Det skapar dåliga restidskvoter och resor inom stråket samt mellan mindre orter blir oattraktiva att genomföra med kollektivtrafik.

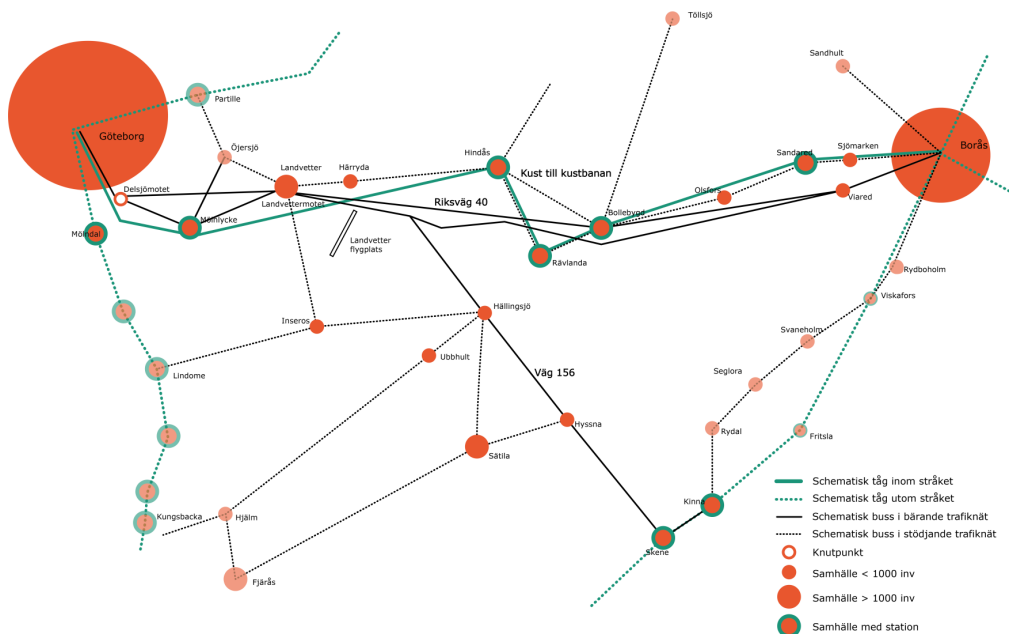
Kollektivtrafikens upptagningsområde kan utökas i glesare geografier genom en kombination av bil och kollektivtrafik, där man vanligtvis nyttjar en pendelparkering i anslutning till station eller hållplats för att sedan ta sig vidare med kollektivtrafiken.

## Bytespunkter

Idag är stråkets olika infrastruktursystem främst sammankopplade i ändpunkterna, Göteborg och Borås, vilket skapar få bytespunkter inom stråket. Exempelvis är Riksväg 40 och Kust till kust-banan helt separerade från varandra och har idag inga gemensamma bytespunkter utöver ändpunkterna Göteborg och Borås. Landvettermotet är den enda bytespunkten längs 40:an där bussar ansluter från andra vägar.



För att skapa attraktivitet för kollektivt resande i hela stråket behöver systemen fungera i harmoni med varandra.

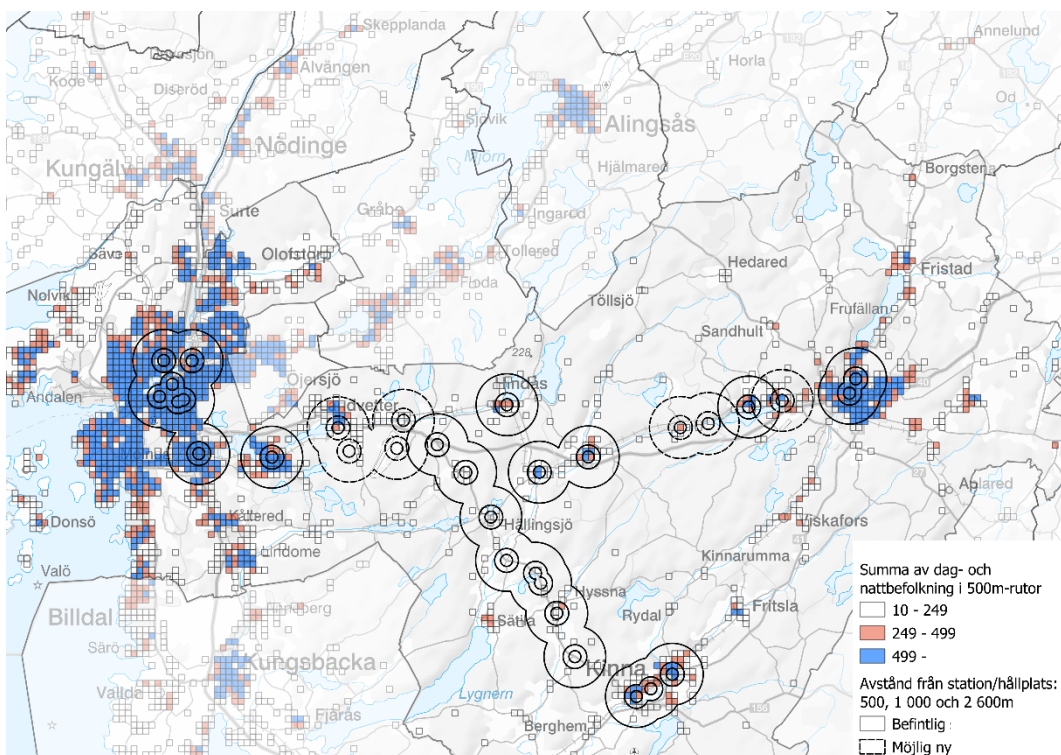


Figur 3. Illustrationen ovan visar att det är samhällena längs de större vägarna i stråket som är bäst sammankopplade med varandra men att det finns få tvärförbindelser mellan dessa vägar som trafikeras med kollektivtrafik. Nordöst om 156:an går ingen kollektivtrafik. Flera av de busslinjer som ansluter till någon av de större vägarna i stråket har väldigt få turer eller är anropsstyrda.

## Kompletterande system

### Cykelinfrastruktur

Stödstrukturer som cykelinfrastruktur och service kan göra kollektivtrafiken tillgänglig för fler och förstärka nyttorna med den. Ofta talas om 2,6 km som ett rimligt cykelavstånd (motsvarar ca 10 minuters cykling). Kartbilden nedan visar att den allra största delen av stråkets dag- och nattbefolkning befinner sig inom 2,6 kilometer till hållplats/station och därmed rent teoretiskt har cykelavstånd.



Figur 4. Kartan visar befolkningstätheten i stråket och dess omland i förhållande till stations- och hållplatslägen.

Cykelinfrastruktur finns inom de större orterna i stråket. Mellan orterna finns det dock endast cykelmöjligheter på ett fåtal ställen. Exempelvis är Mölnlycke, Mölndal och Göteborg förbundna med cykelbana liksom Sandared och Borås. Från Sätilla finns cykelbana längs Hyssnavägen nästan hela vägen till 156:an (men ingen cykelparkering vid närmaste busshållplats). Med förbättrade kopplingar skulle fler kunna cykla hela eller delar av arbetsvägen. Många av de mindre vägarna i stråket är emellertid slingrande och saknar både vägren och belysning, vilket gör dem olämpliga för cykel. Vägnetet ägs delvis av Trafikverket och delvis av kommunerna i stråket, vilket ibland kan försvåra en utbyggnad av cykelnätet.

### Service

En faktor som kan underlätta kollektivtrafikresande är service i anslutning till hållplats eller station. Att kunna passa på att uträtta ärenden i samband med att man går av bussen/tåget kan underlätta vardagslivet för många. I området finns ett antal knutpunkter där busslinjer från olika håll möts. På dessa platser finns också vanligen någon form av service. Inom gångavstånd från samtliga stationer på Kust till

kustbanan finns centrumfunktioner eller service i någon utsträckning, till exempel livsmedelsaffär, samt pendelparkering för bil, några med laddstation för elbilar. De flesta har även pendelparkering för cykel vilket underlättar för byten mellan trafikslag.

## Resandeunderlag och bebyggelseutveckling

### Underlag för kollektivtrafik

Förutsättningar för olika typer av kollektivtrafik skiljer sig åt beroende på geografi, demografiska förutsättningar, ekonomiska ramar samt utvecklingen av bebyggelse och samhället i stort.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft är beroende av bebyggelsestruktur och markanvändning eftersom det skapar förutsättningar för resandeunderlag. En spridd bebyggelsestruktur kan ge sämre förutsättningar för kollektivtrafik som behöver koncentrerade resandevolymer som ger underlag för hög turtäthet. Genom att planera samhällsutbyggnad i kollektivtrafikstråk kan större resandevolymer skapas.

| Nivå | Invånare | Utbud  |
|------|----------|--|
| 1    | 200–499  | 2 dubbelturer per vardag + närtrafik                 |
| 2    | 500–999  | 5 dubbelturer per vardag                             |
| 3    | 1 000+   | 10 dubbelturer per vardag, 3 dubbelturer per helgdag |

Utbudsnivå mellan tätort och kommunhuvudort. Källa: "Så planerar vi för en attraktiv kollektivtrafik". Västtrafik, 2022.

| Nivå | Invånare        | Utbud  |
|------|-----------------|--|
| 4    | 5 000 – 14 999  | Grundutbud och tätortstrafik i områden med 500 boende och arbetande. |
| 5    | 15 000 – 29 999 | Grundutbud och tätortstrafik i områden med 500 boende och arbetande. |
| 6    | 30 000 – 69 999 | Grundutbud och tätortstrafik i områden med 500 boende och arbetande. |
| 7    | 70 000 – 99 999 | Grundutbud och tätortstrafik i områden med 500 boende och arbetande. |
| 8    | 100 000+        | Grundutbud och tätortstrafik i områden med 500 boende och arbetande. |

Utbudsnivå inom tätort. Endast Områden som har 500 invånare/arbetande per 500x500 meter omfattas av grundutbudet. Källa: "Så planerar vi för en attraktiv kollektivtrafik". Västtrafik, 2022.

Det finns olika typer av utbudsnivåer som Västtrafik utgår ifrån beroende på, se tabell. Grundutbudet handlar om hur mycket kollektivtrafikresenärerna minst kan förvänta sig. Utbudet påverkas i första hand av storleken på orten men också av hur tätbebyggd den är. Även om en tätort når ett visst invånarantal och tillhör en viss kategori, påverkar tätheten i tätorten möjligheterna för attraktiv kollektivtrafik. En högre täthet underlättar för kollektivtrafikplanering och placeringen av hållplatser. I

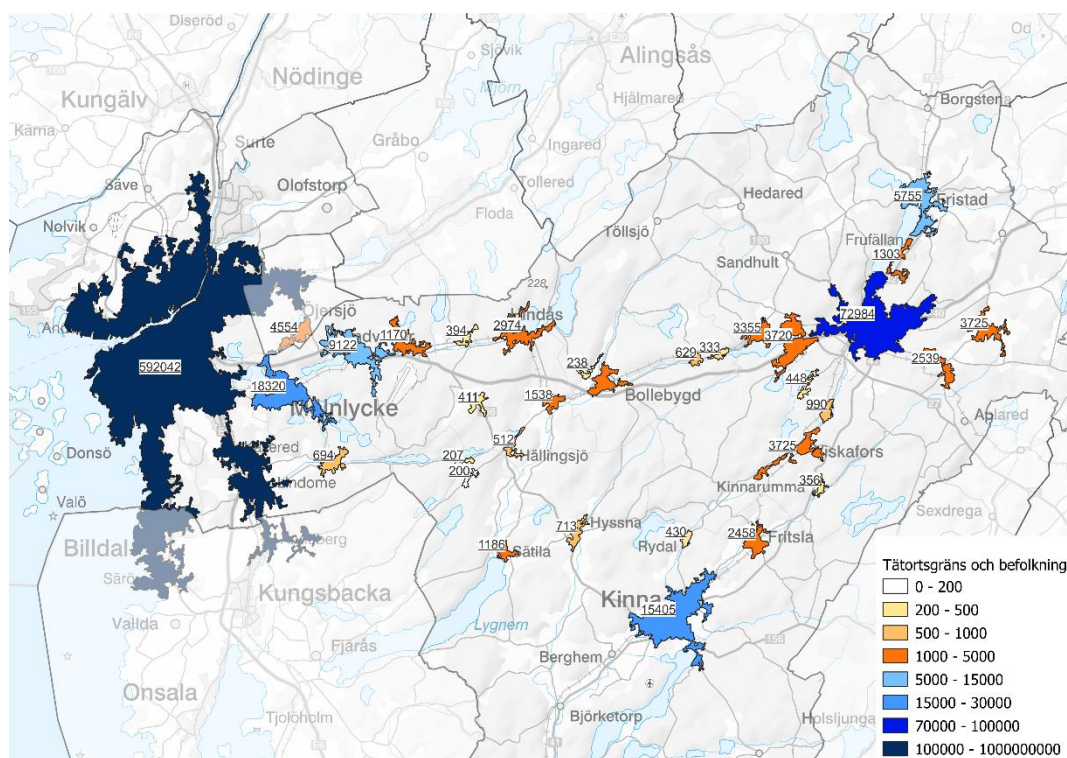
en gles tätort kan det vara svårare att hitta ett bra läge för till exempel en hållplats och nyttjandegraden kan bli lägre.

Tanken är att två lika stora tätorter ska ha samma grundutbud oberoende av var i regionen orten ligger. Men en orfs geografiska närhet till en större ort kan också påverka resandet lika mycket som antalet invånare. Flera mindre orter utmed samma linje skapar t.ex. en större efterfrågan på kollektivtrafik än varje ort var för sig och kan på så vis få bättre utbud.

Kollektivtrafiken i glesbefolkade områden är ofta anpassad till skoltider eller till att ett visst antal dagar i veckan kunna åka till huvudorten och uträtta serviceärenden. Det är svårt att arbetspendla och det går inte att åka till kvällsaktiviteter med denna typ av trafik.

Där det inte finns underlag för traditionell kollektivtrafik testar nu flera regioner andra typer av lösningar, så kallad dynamisk kollektivtrafik. Det är en trafik som passar i mindre tätorter och på landsbygd och bygger på ett resande inom ett upphämningsområde men utan hållplatser och tidtabeller. Resenären beställer sin resa digitalt och får ett besked om när bussen kommer. Bussen kör ingen förutbestämd rutt utan anpassas efter resenärernas start- och målpunkter.

## Tätorter



Figur 5. Kartan visar tätorters avgränsning och befolkning i stråkets kommuner år 2020.

Västrafik har en strukturerad indelning av tätorter baserat på orternas behov av kollektivtrafik. Inom stråkets tätorter finns ett antal som befinner sig nära gränsvärden, se karta. Teoretiskt sett skulle dessa tätorter, även med en liten befolkningsökning, kunna få bättre kollektivtrafik eller hör till en kategori med förbättrat utbud. Huruvida en befolkningsökning är realiserbart eller inte beror på

olika faktorer. Inte minst har det att göra med det generella utbudet på tätorten så som tillgång till service och arbete samt vilken markanvändning kommunen planerar på orten. Det kan även ha att göra med tätortens attraktionskraft.

För att läsa mer om potentialen i stationssamhällena i stråket – läs rapporten *Potential och nytta med ny och förstärkt järnväg*.

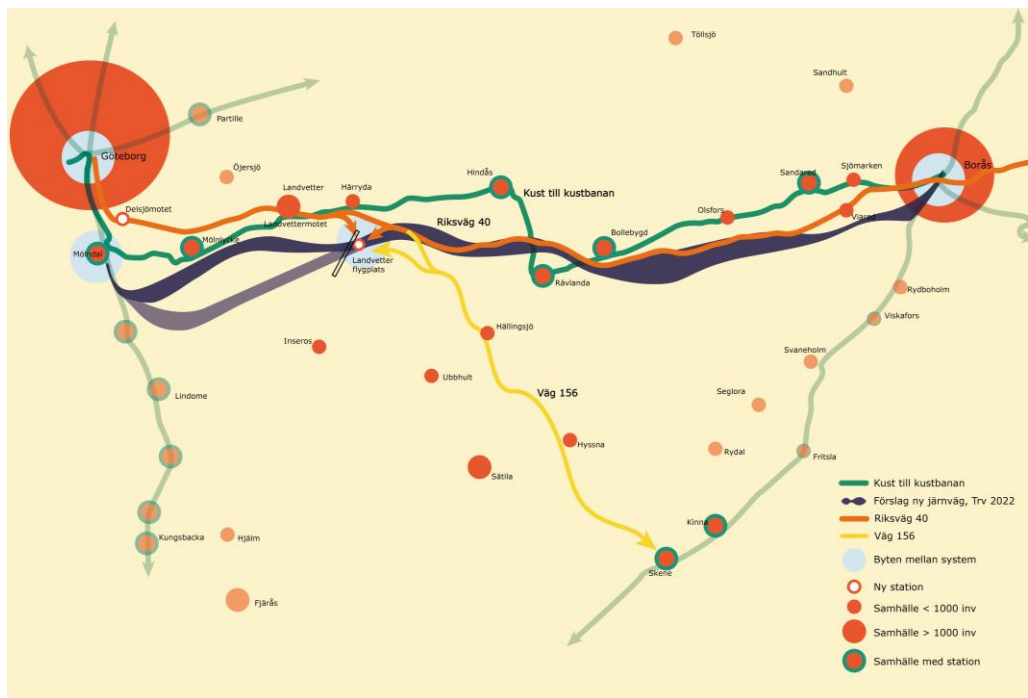
Tätorter med över 5000 invånare har även tillgång till kollektivtrafik inom tätorten (inte bara mellan tätorter). Tillgången till kollektivtrafik gäller dock inte inom alla områden i tätorten utan endast inom de områden som är tillräckligt täta. Ett tillräckligt tätt område definieras som ett område om 500\*500 meter med en dag- och nattbefolkning över totalt 500 invånare eller verksamma. Fördelningen av dessa områden i stråket ses på nedanstående bild. Även om dessa värden endast används för trafik inom tätorter över 5 000 invånare kan det vara intressant att se var dessa områden förekommer i stråket som helhet. Det kan antas indikera en täthet som stöttar en attraktiv kollektivtrafik.

## Förtätningspotential

Analys av tätheten i stråket som helhet visar att det finns flera områden med flera sammanhängande rutor som är nära gränsvärdet. Det väcker tankar på vad som egentligen är avgörande för kollektivtrafikunderlaget. Till exempel, kan två områden bredvid varandra, med en dag- och nattbefolkning på 250 vardera men tillsammans totalt 500 invånare, motsvara ett område med en sammanlagd dag- och nattbefolkning på 500?

## Framtidsbilder: Stråket 2050

Framtidsbilderna syftar till att på schematisk nivå beskriva hur kollektivtrafiken i stråket skulle kunna ordnas 2050, förutsatt en ny järnväg Göteborg-Borås och en kollektivtrafikknutpunkt i anslutning till den nya järnvägsstationen vid Landvetter flygplats. Framtidsbilderna ska svara på vilka av stråkets delar som kan kollektivtrafikförsörjas av respektive system samt på var det finns potential för ökat kollektivtrafikunderlag.



Figur 6. Illustrationen visar en framtidsbild över hur de olika systemen för kollektivtrafiktransporter står i förhållande till varandra, samt var de överlappar. Ny järnväg är illustrerad enligt Trafikverkets lokaliseringstudie från 2022 med två alternativa sträckningar.

### Vilka av stråkets delar kan kollektivtrafikförsörjas av respektive system?

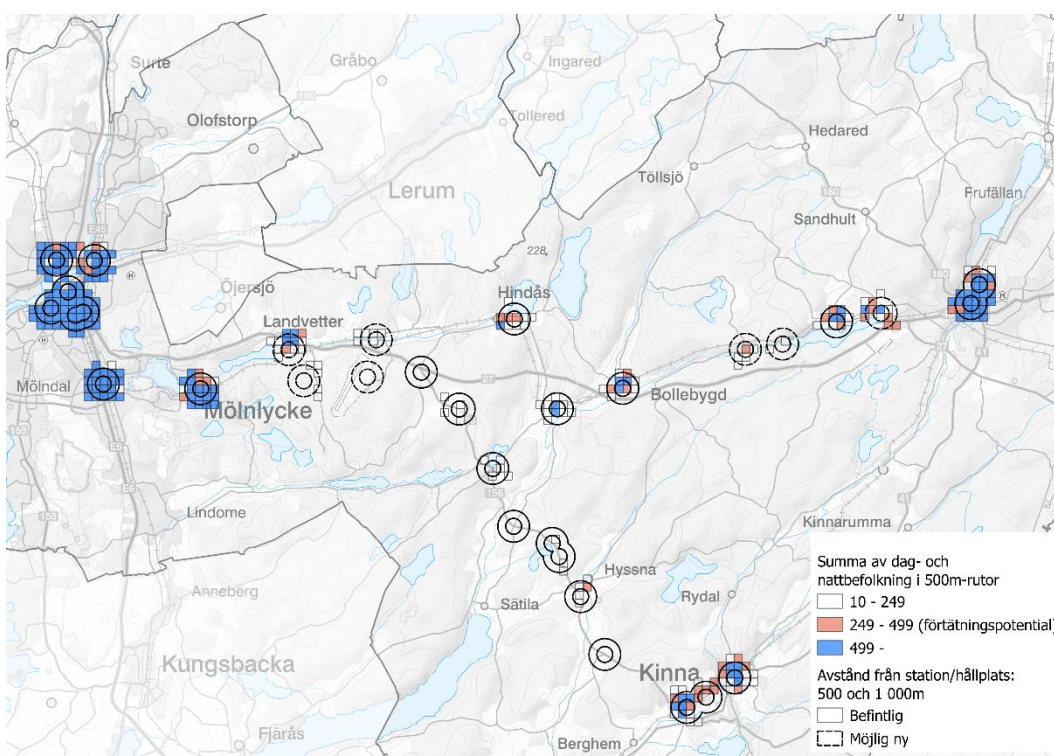
- Ny stambana försörjer direkt orterna med station längs banan. Indirekt försörjer stambanan hela stråket.
  - Med en ökad turtäthet längs kust till kustbanan förbättras förutsättningarna att kollektivtrafikförsörja stationsorterna längs banan. Med en kopplingspunkt mellan Mölndal och Mölnlycke förstärks nyttorna ytterligare (se mer i *Potential och nytta med ny och förstärkt järnväg*).
- Med en Knutpunkt på Landvetter flygplats kopplas systemen samman och skapar nytta även för övriga orter i stråket. Inte minst tätorterna längs 156:an och Kinna/Skene.
- För att nyttorna även ska nå orterna i det stödjande trafiknätet behövs kompletterande strukturer som förstärker kopplingarna.

Det kan till exempel bestå i linjelagd kollektivtrafik. Underlaget för kollektivtrafik är dock litet och områdena är svåra att kollektivtrafikförsörja på ett attraktivt sätt. För att underlätta kollektivtrafikresandet i det stödjande trafiknätet kan därför satsningar på att öka tillgängligheten genom bland annat matning till det bärande trafiknätet göras.

- Övriga geografier i stråket är ofta glesa och därmed också svåra att kollektivtrafikförsörja med linjelagd kollektivtrafik. I dessa områden kan därför andra lösningar för kollektivtrafik tillämpas.
- Åtgärder på kompletterande system såsom cykelinfrastruktur kan öka upptagningsområdet för kollektivtrafik. Genom att utveckla cykelbanor och cykelparkeringar m.m. kan en sammanhängande väv av hållbart resande skapas. Ett exempel på länkar som saknas skulle kunna vara vägen mellan Hällingsjö och Rävlanda, samt kopplingen mellan Sätilla och väg 156.

## Var finns potential för förbättrat kollektivtrafikunderlag?

En strategisk planering som möjliggör en ökning av dag- och nattbefolkningen genom förtätning skulle kunna förbättra förutsättningarna för attraktiv kollektivtrafik.



Figur 7. Kartan visar befolkningstätheten i områden inom 1000 m från station/hållplats.

De områden i kollektivtrafiknära lägen som ligger nära tröskelvärden för kollektivtrafik kan ge en vägledning för var det kan vara strategiskt att investera eller etablera för att förbättra kollektivtrafikens underlag (se karta). I det faktiska genomförandet behöver detta självklart avvägas mot andra intressen och hur användningen av marken på platsen ser ut men det kan ändå vara vägledande.

En strategisk planering av markanvändning i tätorterna som leder till en ökning av dag- och nattbefolkningen genom förtätning där man är nära gränsvärden skulle i kombination kunna förbättra förutsättningarna för attraktiv kollektivtrafik.

## Möjliga åtgärder

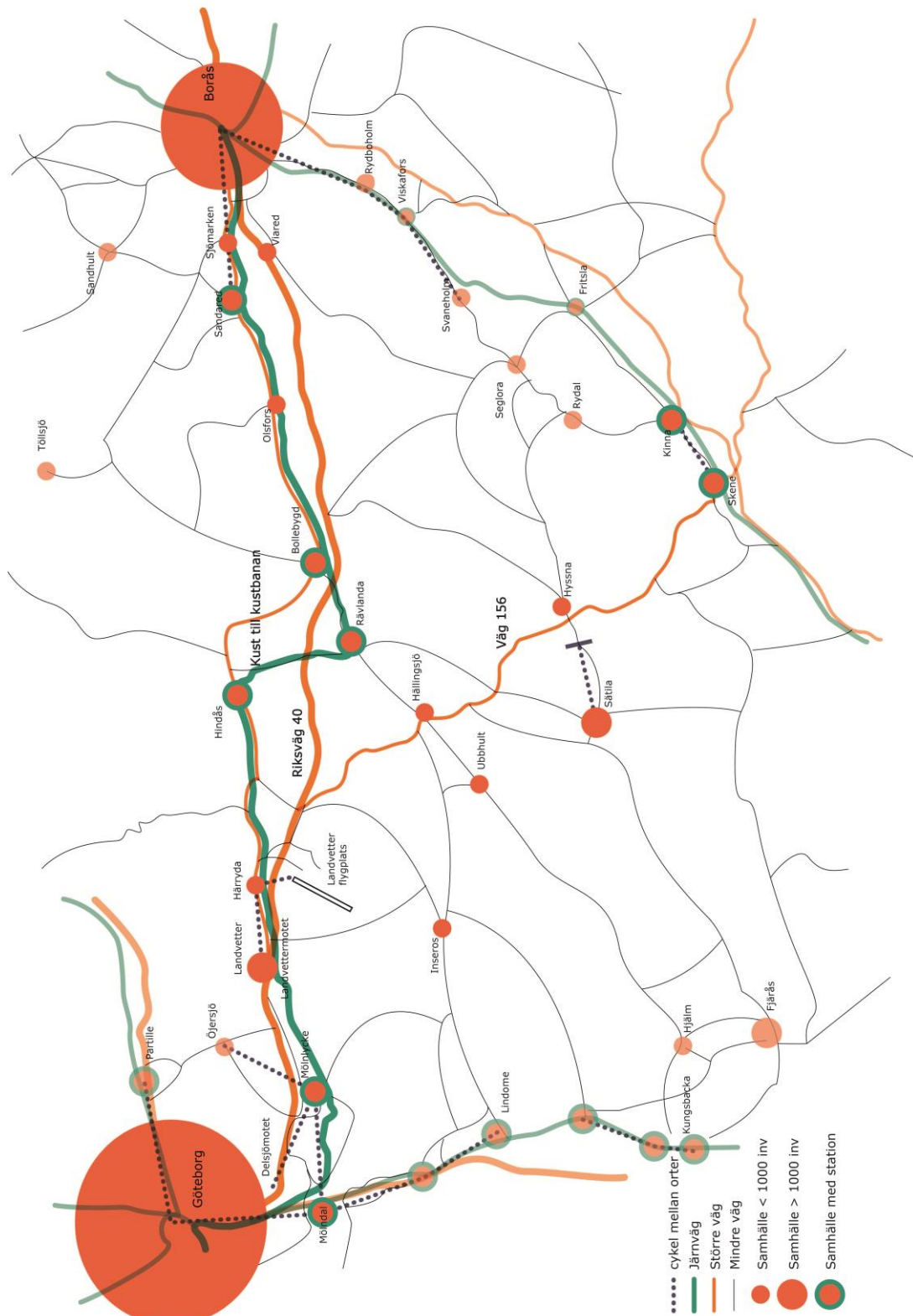
För att förbättra och tillgängliggöra den befintliga kollektivtrafiken samt stärka nyttorna av en ny järnväg när den är på plats, kan man jobba med kompletterande åtgärder för att främja hållbart resande. Under arbetet med caset genomfördes en workshop med kommunerna kring detta som redovisas i tabellen nedan.

| Stråk               | Allmänna åtgärder   | Gång  | Cykel   |
|---------------------|---|---|---|
|                     |   | Zon 1 (0–500 m)<br>Zon 2 (501–1000 m)   | Zon 2 (501–1000 m)<br>Zon 3 (1001–2600 m)   |
| Järnväg             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Byggnation av ny järnväg</li> <li>• Service, handel, post</li> <li>• Pendelparkeringar, laddmöjligheter</li> <li>• Co-working</li> <li>• Förtätning</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tillgänglighetsanpassat</li> <li>• Gena gång- och cykelstråk</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättra cykelinfrastrukturen</li> <li>• Cykel/mobilitetsförvaring, tryggt och säkert</li> </ul>              |
| Bärande trafiknät   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendelparkeringar, laddmöjligheter</li> <li>• Co-working</li> <li>• Förtätning</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tillgänglighetsanpassat</li> <li>• Gena gång- och cykelstråk</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väderskydd cykel-P</li> <li>• Cykel/mobilitetsförvaring, tryggt och säkert – anpassat efter storlek</li> </ul> |
| Stödjande trafiknät | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Involvera lokalbefolkningen</li> <li>• – bygger på intresse</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• En trygg hållplats</li> <li>• Trygg väg till hållplats (viktigt)</li> <li>• Väderskydd</li> <li>• Gena gång- och cykelstråk</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykelställ, möjlighet att kunna låsa fast</li> <li>• Trygg cykelväg till hållplats (viktigt)</li> </ul>        |
| Övrigt              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Involvera lokalbefolkningen</li> <li>• – bygger på intresse</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...</li> </ul>   |

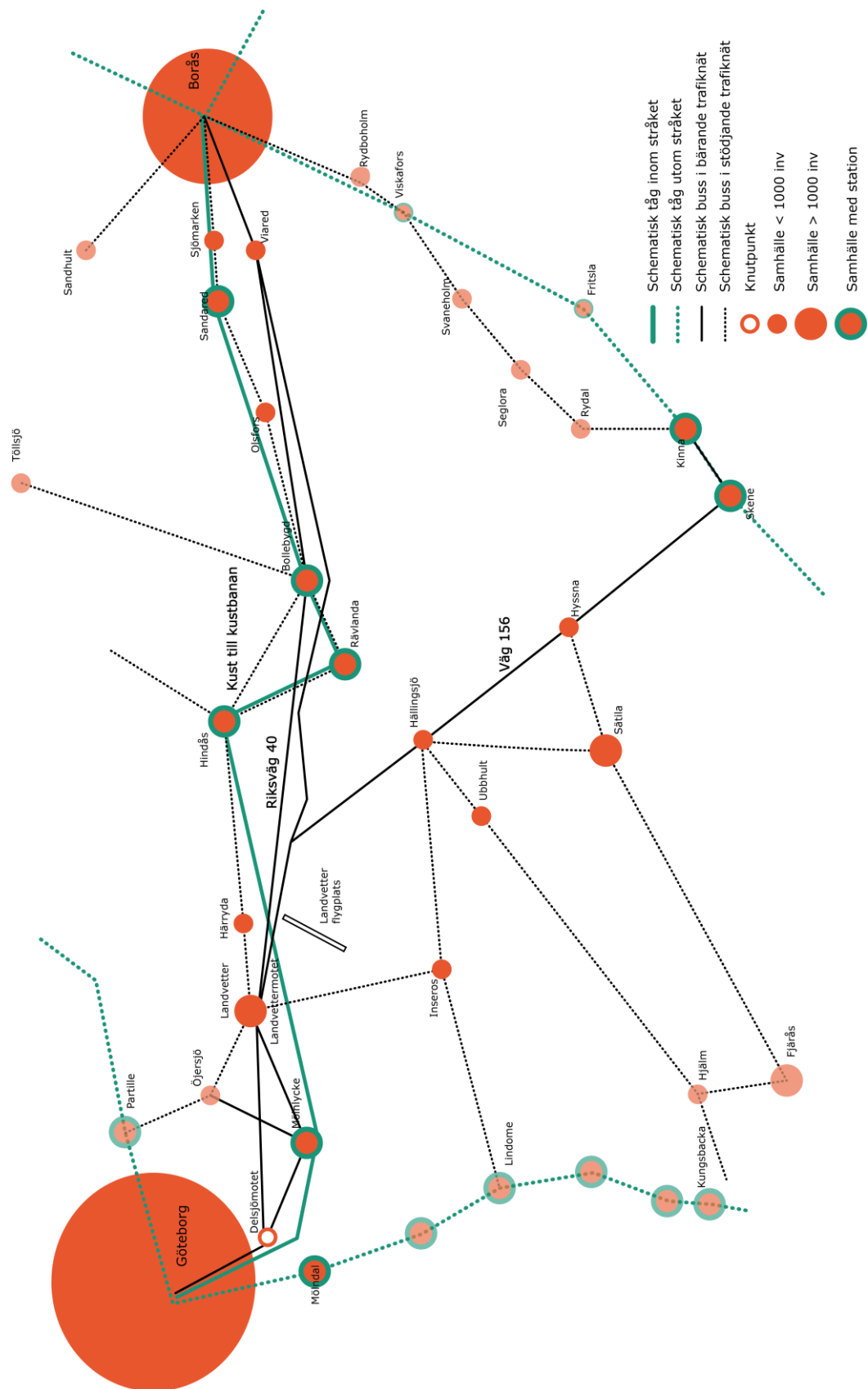


# Kartbilaga

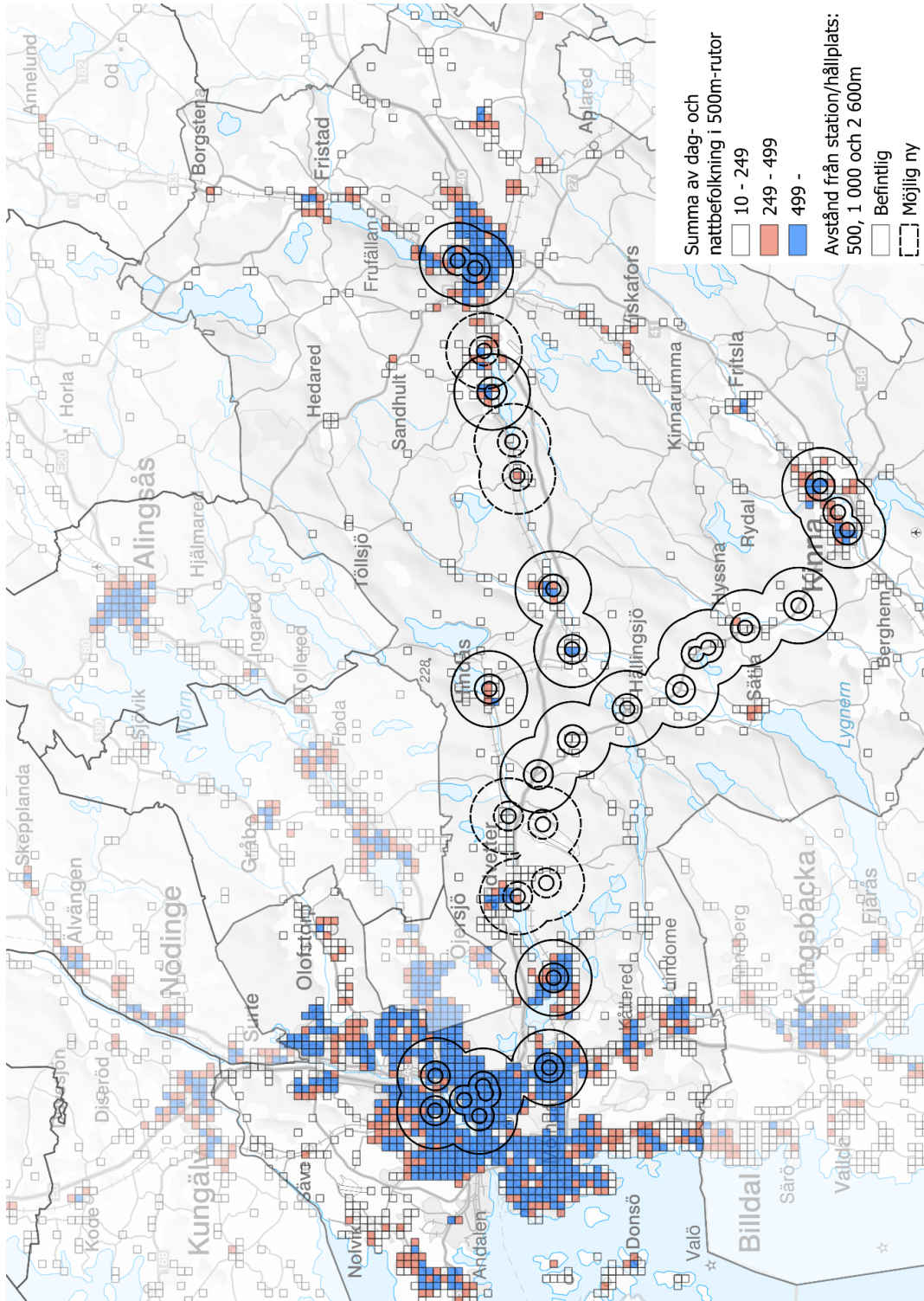
## Befintlig trafikinfrastruktur



## Stiliserad karta över befintlig kollektivtrafik

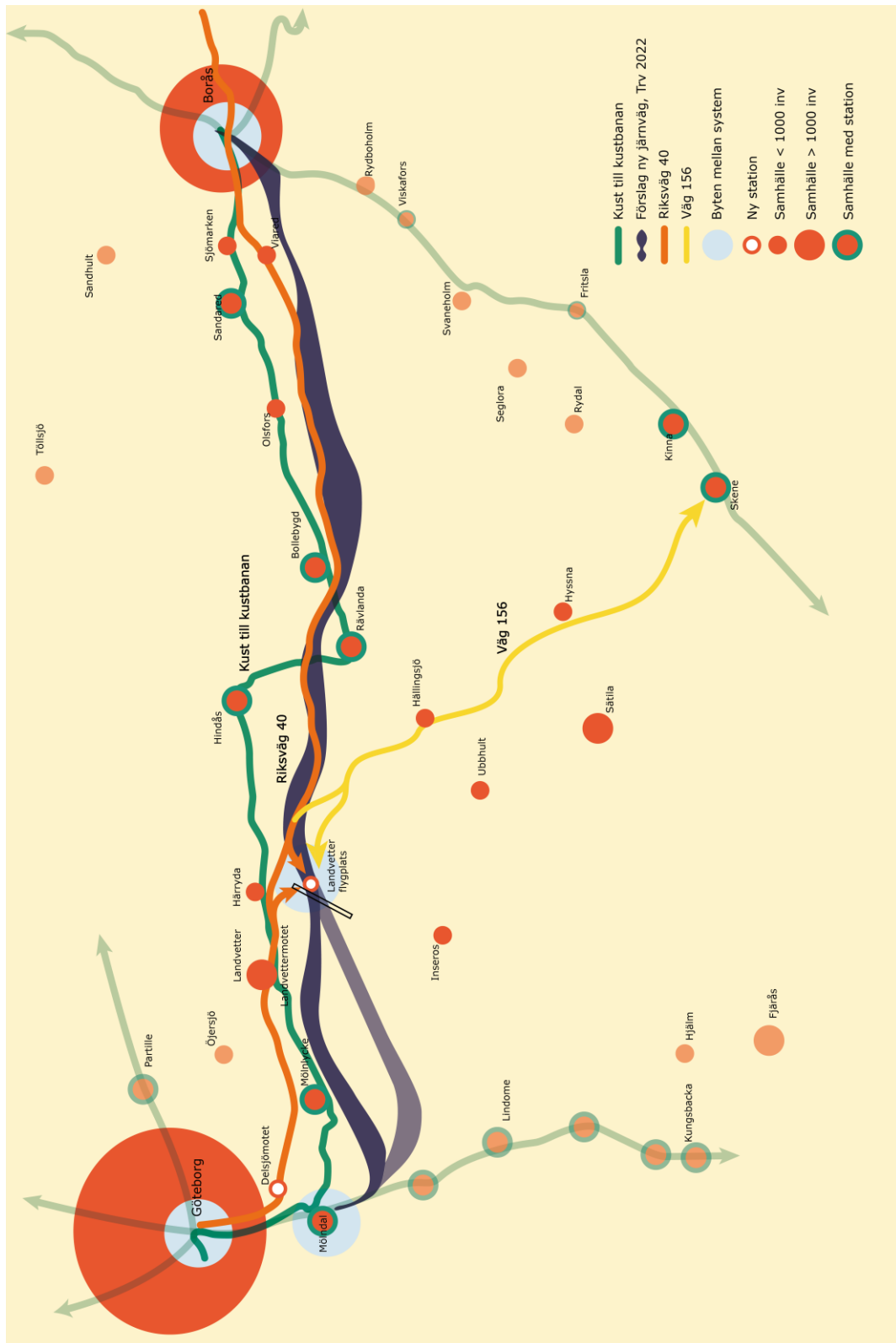


## Befolkningstäthet i stråket





## Framtidsbild över de olika kollektivtrafiksystemen



## Befolkningstäthet inom 1000 m från station

