

## Sammanfattning av förslag till målbild presenterad i juni 2005

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet är benämningen på en översyn av kollektivtrafiken, som genomförs i samverkan mellan Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad, Västrafik, Banverket, Vägverket, Göteborgsregionens kommunalförbund samt Västra Götalandsregionen. Syftet med K2020 är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering och beslut i respektive organisation.

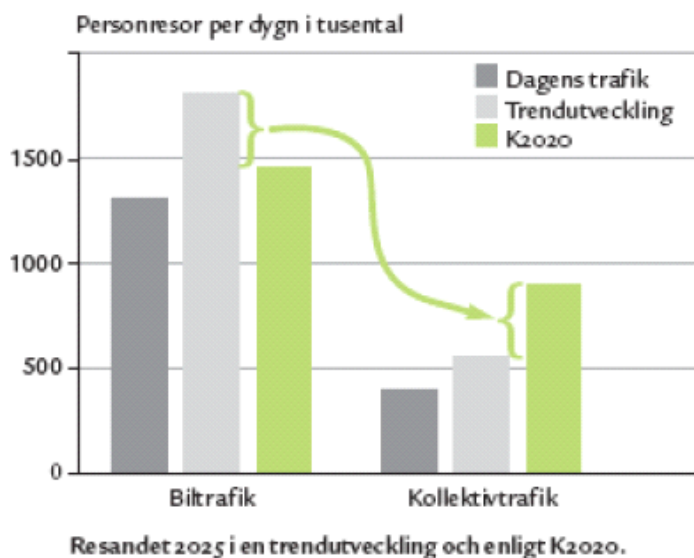
### Geografiska avgränsningar i K2020

- Göteborgsområdet: Göteborg, Partille, norra Mölndal och västra Härryda.
- Göteborgsregionen: det område som ingår i Göteborgsregionens kommunalförbunds verksamhet.
- Göteborg: Göteborgs stad.
- Influensområdet: området inom en timmes restid från Göteborg (omfattar Uddevalla, Tvåstad, Skövde, Borås och Varberg).

### K2020 bygger på långsiktiga trafikpolitiska mål

K2020 bygger på långsiktiga trafikpolitiska mål på lokal, regional och nationell nivå, bland annat Göteborgsregionens kommunalförbunds transportpolitiska målsättningar från 2000. Kollektivtrafikfrågor har även pekats ut som ett viktigt område i den pågående regionala rådslagsprocessen. Göteborgsområdets utveckling ingår i en starkt västsvensk region med vidgad arbetsmarknad och större influensområde, vilket ställer höga krav på samspelet mellan den regionala och lokala trafiken. Det finns en gemensam grundsyn att regionen ska fortsätta utvecklas och en avgörande förutsättning för detta är att öka tillgängligheten med kollektivtrafik och också öka dess andel av resandet. En kraftigt ökad andel är nödvändig om inte trängseln på vägar och gator ska förvärras, liksom utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. En ökad andel kollektivtrafikresor är nödvändigt för en långsiktigt hållbar utveckling och en utveckling av regionen som attraktiv för boende och etablering av nya verksamheter.

K2020 utgår från att kollektivtrafikens andel om 20 år ökar från dagens 24 procent till 35 procent, vilket är ungefär samma andel som Stockholm, Helsingfors och Oslo har idag. Detta innebär att dagens resande med kollektivtrafiken mer än fördubblas, samtidigt som biltrafikens tillväxt blir lägre än dagens trend. En sådan utveckling ställer stora krav på nya länkar och förbindelser för kollektivtrafiken samt att tillgängligheten förbättras till framför allt områden utanför centrala Göteborg.



En viktig förutsättning för den framtida kollektivtrafiken i Göteborgsområdet är en utbyggd pendel- och regiontågstrafik. Utbyggnaden av Västlänken är avgörande för både den regionala tillgängligheten och kollektivtrafikens kapacitet i centrala staden. Västlänken krävs också för ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande och ingår som en förutsättning för K2020:s förslag till målbild. K2020 tar inte ställning till de alternativ som analyseras i pågående järnvägsutredning, men förutsätter att något av dem genomförs.

## Den framtida strukturen för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet

I en framtida kollektivtrafikstruktur måste dagens centrumriktade trafik kompletteras med goda förbindelser till övriga områden i Göteborg. Om kollektivtrafiken samlas i stråk blir det möjligt att öka både turtätheten och reshastigheten, bland annat

### Grundläggande princip för utveckling av framtidens kollektivtrafik

- **Knyt samman fler områden** Från radiell struktur till nätstruktur
- **Gör resan mellan dessa områden snabbare** Prioritera med egna utrymmen
- **Erbjud tät trafik** Hög turtäthet i huvudstråken
- **Utveckla knutpunkterna** Kollektivtrafiken en del av staden

genom fler egna utrymmen för kollektivtrafiken. En sådan struktur ställer krav på goda bytesmöjligheter mellan linjerna. För att kollektivtrafiken ska bli attraktiv krävs att den samverkar med bebyggelse, till exempel att bytespunkter förläggs till centrumbildningar. Knutpunkterna ska vara lätta att nå till fots eller med cykel och ge goda resmöjligheter lokalt. En utveckling av knutpunkter där tågtrafiken ansluter till den lokala kollektivtrafiken måste tydligt prioriteras.

Dagens låga reshastighet med kollektivtrafiken gör det svårt att konkurrera med bilen. I målbilden finns därför förslag på nya förbindelser och knutpunkter, som tillsammans med egna utrymmen för buss och spårvagn, ger kortare restider och ökad framkomlighet i hela Göteborgsområdet. För att kollektivtrafiken ska bli attraktiv krävs dessutom att den samverkar med bebyggelse, till exempel att bytespunkter förläggs till centrumbildningar och att utbyggnad av bostäder, handel och arbetsplatser sker i goda kollektivtrafiklägen. Intresset för etablering i sådana lägen ökar också i takt med att kollektivtrafiken byggs ut.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken måste ske etappvis och bygga på en utveckling av dagens buss-, spårvagns- och tågtrafik. Spårvagnstrafiken utvecklas med en större andel egna banor

### Målbilden för den framtida kollektivtrafiken bygger på en struktur baserad på:

- Koncentration till starka kollektivtrafikstråk
- Komplettering med fler tvärstråk både i de centrala och perifera delarna
- Centrumbildningar utgör huvudknutpunkter i kollektivtrafiksystemet
- Snabba förbindelser med tät trafik mellan knutpunkter
- Utbyggd pendel- och regiontågstrafik med Västlänken som ansluter till det lokala systemet i flera knutpunkter
- Lokalt yttäckande linjenät matar till knutpunkter

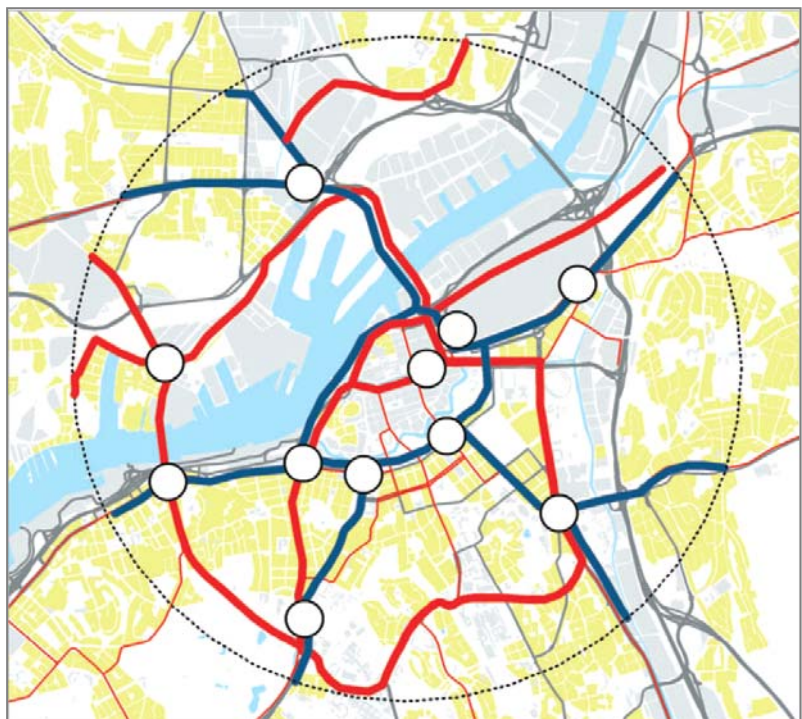
och på sikt med längre fordon. Busstrafiken utvecklas i starka kollektivtrafikstråk med egna utrymmen. På linjer med stort resande används större bussar i form av metrobussar. Till dessa stråk ansluter en yttäckande trafik med matarbussar och flexlinjetrafik.

## Målbilden för Göteborgsregionens framtida kollektivtrafik

Förslaget till målbild bygger på attraktiva kollektivtrafikstråk och knutpunkter. Det baseras också på en utbyggnad av spårvägsnätet och busstråk med eget utrymme för att säkra snabba och attraktiva resor. En av grundtankarna är att avlasta city med fler länkar som ger snabba förbindelser 'förbi city' utan att passera Brunnsparken som idag har begränsad möjlighet att möta ett ökat resande. Nya länkar är till exempel Operalänken och en spårvägssträckning via Gullbergsvass till Gamlestaden. Likaså föreslås att busstrafiken trafikerar på egna utrymmen i Alléstråket och längs älven i en bussring som tangerar cityområdet. Vidare etableras nya tvärförbindelser som knyter samman de halvcentrala delarna av staden. En ny förbindelse mellan Linnéplatsen och Stigberget, som fortsätter över älven till Lindholmen och Hjalmar Brantingsgatan, minskar trycket på Göta Älvbron. Samtidigt förbinder den stora arbetsplats och besöksområden utan att ta vägen via city.

De viktigaste delarna i målbilden är

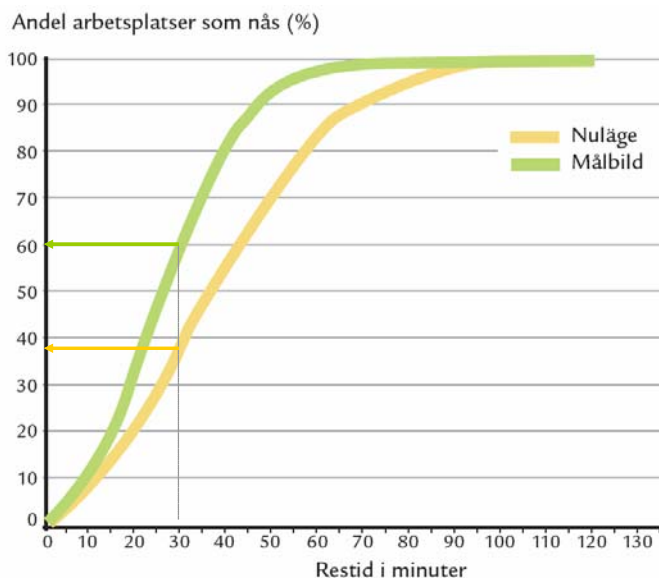
- Koncentration av kollektivtrafiken i stråk in mot centrala Göteborg med hög turtäthet och korta restider
- Utbyggd pendel- och regionalstågstrafik med genomgående tåg i Västlänken
- 'Stor-Kringen' med spårvagnstrafik bestående av Kringen och en ny spårvagnsförbindelse mellan Linnéplatsen och Norra Älvstranden knyter samman viktiga arbets- och besöksområden och ger snabba resor "förbi city".
- 'Bussringen' med busstrafik utmed Södra Älvstranden och en ny sträckning utmed Alléstråket på egna utrymmen separerar från övrig trafik ökar tillgängligheten till centrala staden och frigör utrymme innanför vallgraven som i huvudsak reserveras för spårvagnstrafik.
- Egna utrymmen för kollektivtrafiken med separata bussvägar (bl a Askim och Torslanda) och busskörfält utmed alla infarter in mot Göteborg för att få korta restider och en konkurrenskraftig kollektivtrafik.
- Utvecklade knutpunkter som ingår i utvecklade centrumfunktioner. Dessa knyts samman med snabb och tät kollektivtrafik.



Huvudstruktur i centrala Göteborg med "Stor-Kringen" som knyter samman de yttre delarna av centrum och bussringen som tangerar cityområdet. Viktiga knutpunkter utvecklas på dessa huvudstråk. (— Spårvägsnät — Huvudbussnät)

Om målbilden i K2020 ska uppnås måste också områdena utanför Göteborgs-området vara med och stödja utvecklingen, bland annat genom att bebyggelse koncentreras längs kollektivtrafikstråken och i stationsnära lägen utmed pendel- och regiontågstrafiken.

De nya förbindelserna, knutpunkterna och busstråken innebär att kollektivtrafiken får kortare restider och ökad framkomlighet i hela Göteborgsområdet. Detta leder till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv och ger ökad tillgänglighet till arbetsplatser.



## Strategiska frågor

Målbilden för den framtida kollektivtrafiken har utformats med tanke på att utbyggnaden ska kunna ske etappvis och därmed anpassas till såväl bebyggelsens som resandets utveckling. I arbetet med målbilden har några strategiska frågor identifierats. De är avgörande för att förslaget ska kunna förverkligas och ge en attraktiv samt konkurrenskraftig kollektivtrafik.

De strategiska frågorna är:

### ■ Politisk vilja och förankring hos invånarna.

Avgörande för en framgångsrik utveckling av framtidens kollektivtrafik är en väl förankrad långsiktig målbild. En gemensam framtidsbild måste baseras på politisk vilja och förankring hos invånarna i Göteborgsområdet. Varje utbyggnad ska vara ett steg mot förverkligande av målbilden och alla parter har ansvar för och möjlighet att medverka till utvecklingen.

### ■ Samverkan med bebyggelseutvecklingen.

Genom att koncentrera bebyggelsen i kollektivtrafikstråken och i anslutning till knutpunkter stärks förutsättningarna för en

ökad användning av kollektivtrafiken. En sådan bebyggelseutveckling kan underlättas om vi har en målbild för den framtida kollektivtrafiken som accepteras av alla.

### ■ Utbyggd tågtrafik för en regional utveckling.

För en hållbar utveckling av Göteborgsområdets trafiksystem och för en regional utveckling med vidgad arbetsmarknad och ökad attraktivitet är en utbyggnad av pendel- och regiontågstrafiken viktig. Detta kräver att järnvägsnätet kraftigt byggs ut och där är Västlänken en viktig del.

### ■ Prioritet för kollektivtrafik.

Egna utrymmen för kollektivtrafiken är nödvändiga. Kollektivtrafiken måste bli snabbare än idag. Målbilden innebär ett helhetstänkande där kollektivtrafiken får egna banor i alla tyngre stråk. Förslaget innehåller också ett antal redan planerade åtgärder som kan genomföras på kort sikt.

### ■ Utveckling av cityområdet.

En grundläggande tanke bakom målbilden är att fördela resandet på fler länkar förbi det idag hårt trafikerade cityområdet. Med nya spårvagns- och busstråk som tangerar området erbjuds snabba resor förbi city. Det ger området förutsättningar att utvecklas med mer utrymme för gående.

■ **Utveckling av knutpunkter.** En utveckling av knutpunkterna i framtidens kollektivtrafiksystem kräver en tydlig prioritering av utbyggnad och utformning. God tillgänglighet måste få en större betydelse vid beslut om lokalisering av bostäder, handel och arbetsplatser. Dessutom krävs goda samband med övriga trafikslag. Kollektivtrafikens knutpunkter kan bli stadens tillväxtområden.

■ **Fler älvförbindelser nödvändiga.** För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft är det också nödvändigt med nya älvförbindelser. En ny spårvägssträckning Linnéplatsen– Stigberget och vidare till Lindholmen och Hjalmar Brantingsgatan förutsätter en ny älvförbindelse.

■ **Finansiering av den framtida kollektivtrafiken.** En utökad trafik kommer att kräva mer resurser till kollektivtrafiken. Behovet av driftbidrag ökar även om andelen som betalas med biljettintäkter blir högre. En utbyggd kollektivtrafik kräver också stora investeringar i både infrastruktur och fordon vilket är ett gemensamt ansvar som stat, region, kommun, exploatörer och brukare måste ta. Finansiering kan ske genom skatt och avgifter.

### **Målbilden kan anpassas till alternativ utvecklingstakt och långsiktig utveckling**

Målbilden har utformats med tanke på att utbyggnaden ska kunna ske successivt så att den blir möjlig att anpassa till både bebyggelsens och resandets utveckling. En koncentration av bebyggelse i några stråk kan öka förutsättningarna för en utbyggnad av spårlösningar.

Utvecklingen av arbetsplatser i kollektivtrafiknära lägen, och framför allt i knutpunkter, gör kollektivtrafiken mer attraktiv och det blir lättare att locka nya resenärer.

Målbilden, som är framtagen ur ett tjugoårsperspektiv, kan utvecklas på längre sikt och den föreslagna strukturen kan utvecklas för att möta ett ännu större behov och klara olika utvecklingstakter. Målbilden redovisar möjliga framtida spårlösningar som kan bli aktuella i ett längre tidsperspektiv. En fortsatt utveckling efter 2025 kan också ställa krav på ytterligare kapacitet i centrala staden vilket kan ske med en spårvägstunnel under city, spårväg i Allén och en fortsatt utveckling av pendel- och regiontågstrafiken. Därför bör pågående planering redan nu ta sikte på en mer långsiktig utveckling och säkra reservat för en utökad kollektivtrafik.

Om resandet med kollektivtrafiken blir högre än vad som antagits krävs framför allt att kapaciteten ökar med mer trafik och/eller större fordon. En utbyggnad kan ske genom att busstrafiken i större utsträckning ersätts av spårtrafik (spårvagnar och pendeltåg). På så sätt får tågtrafiken ännu större betydelse och behovet av fyrspårsstationer i Västlänken ökar. De flesta stråk in mot city kan utvecklas med större fordon på egen körbana. En utbyggnad av spårburen trafik som ersätter busstrafiken är möjlig till exempelvis Larsered, Askim och Amhult. Dessa stråk bör i så fall få en anslutning till Västlänken och principlösningar finns redovisade. En på längre sikt fortsatt utbyggnad med spårväg kräver ökad kapacitet genom city med nya sträckor, antingen i Alléstråket eller med en spårvägstunnel under city. Båda alternativen är möjliga, men beroende av vilket av Västlänkens alternativ som byggs.

Strukturen förändras inte heller om kollektivtrafikresandet blir mindre än som antagits som förutsättning för målbilden. I första hand påverkas utbyggnadstakten liksom turtätheten i den aktuella trafiken medan den föreslagna strukturen är densamma.

