

Handlingsplan 2020–2024

för att nå Målbild Koll2035

Version 1.1 mars 2020

Sammanfattning

Det sammanhängande stadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille växer och förtätas. År 2035 kan det komma att bo fler än 800 000 personer och finnas närmare 400 000 arbetsplatser i området; en utveckling som ger stora möjligheter men också ställer höga krav på service och infrastruktur. För att möta dessa utmaningar antog kommunfullmäktige i respektive kommun samt regionfullmäktige Målbild Koll2035 under år 2018.

Det fortsatta arbetet med Målbild Koll2035 styrs genom denna handlingsplan. Handlingsplanen redovisar de investeringar och utredningar som är prioriterade under tidsperioden 2020–2024. En översikt av dessa presenteras i rutan nedan och varje objekt beskrivs mer ingående i handlingsplanen.

INVESTERINGAR	UTREDNINGAR
Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11	Övergripande linjenätsutredning citybuss
Engelbrektslänken	Övergripande linjenätsutredning stadsbana (och spårväg)
Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen	Övergripande linjenätsutredning metrobuss
Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen	Spårväg Allétråket
Citybusstråk Backastråket	Trafikkoncept citybuss
Citybusstråk Toltorp–Rävekärr	ÅVS metrobuss
Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost –	Områdestrafik
Landvettervägen	Hjalmar Brantingsplatsen
Inköp av nya spårvagnar	Alternativ till stadslinbana
Busss- och spårvagnsdepåer	Älvutredning
Nya färjor/båtar	Behovsstudier av framtida bytespunkter
Bytespunkter	Nytt koncept för hållplatser väderskydd
	Koll2035 Den ideala bytespunkten
	Hållplatsförlängning av övriga hållplatser
	Fördjupande behovsstudie av pendelparkeringar
	Pott för trimningsåtgärder

Investeringsvolymen under 2020–2024 kopplat till Målbild Koll2035 uppskattas till cirka 3 miljarder kronor av de 25 miljarder kronor som beskrivs i målbilden. Den totala investeringsvolymen för stadstrafikens utveckling inom Göteborg, Mölndal och Partille under samma period uppskattas till 8–10 miljarder kronor¹. I summan ingår även investeringar i älvskyttel, nya spårvagnar, depåer och hållplatsförlängning vilka inte var utpekade i Målbild Koll2035. Summorna ska endast ses som en indikation då investeringsunderlagen har olika prisbasår och varierar i noggrannhetsnivå. För några av investeringarna utförs genomförandestudier och projektering under 2020–2024, med byggnationsfas som inleds därefter. Vissa investeringar har en färdigförhandlad finansiering, för övriga återstår förhandlingar. Utredningskostnaderna uppskattas till mellan 20–30 miljoner kronor.

Flera av investeringarna är planlagda senare i tid än vad som beskrevs i Målbild Koll2035. En tabell med en jämförelse mellan målbildens tidsplan och handlingsplanens tidsplan finns i kapitel 6. För fortsatt framdrift är det viktigt att både tid och resurser avsätts hos respektive part. Ett antagande av handlingsplanen innebär inriktningsbeslut för de presenterade utredningarna. Handlingsplanen omfattar inte beslut om investeringar. Däremot ger den en samlad bild av dessa under perioden

¹ Observera att summeringen är gjord på investeringskostnader med prisnivåer från år 2013 till 2019 och den verkliga investeringskostnaden kan därmed skilja sig.

2020–2024 varvid vissa har investeringsbeslut. Där investeringsbeslut saknas behöver detta hanteras separat enligt gängse rutiner hos respektive part.

Läsanvisning

Kapitel ett till tre är informationskapitel för läsarorientering. I kapitel ett presenteras handlingsplanens utgångspunkter. Kapitel två ger bakgrundsinformation om Målbild Koll2035. Kapitel tre beskriver de olika finansieringsformer.

Kapitel fyra och fem presenterar de investeringar och utredningar som är prioriterade under tidsperioden 2020–2024 men inte nödvändigtvis är fastslagna.

Kapitel sex analyserar förändringar i tidplan jämfört med målbildens tidsplan, kapitel sju övriga ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035 och kapitel åtta beskriver det fortsatta arbetet efter att handlingsplanen är antagen. I kapitel nio beskrivs olika identifierade risker. Parter involverade i handlingsplanens framtagning presenteras i kapitel tio och kursiverade ord i detta dokument förklaras i kapitel elva.

Sammanfattning	1
1 Utgångspunkter för handlingsplanen	4
1.1 Mål och syfte	4
1.2 Avgränsningar	4
1.3 Organisation.....	4
2 Bakgrund: Målbild Koll2035	5
3 Finansieringsformer	7
3.1 Nationell infrastrukturplan	7
3.2 Regional infrastrukturplan.....	8
3.3 Spårvägspott	9
3.4 Banavgift och hamnavgift	9
3.5 Parternas drifts- och investeringsbudgetar	9
4 Investeringar 2020–2024.....	10
4.1 Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11	10
4.2 Engelbrektslänken	11
4.3 Spårväg och citybusstråk Sverigeförhandlingen	12
4.4 Citybusstråk Toltorp – Råvekärr	13
4.5 Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen.....	13
4.6 Investering i fordon och depåer	14
4.7 Bytespunkter.....	15
5 Utredningar 2020–2024.....	17
6 Tidplan i förhållande till Målbild Koll2035	22
7 Ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035	24
8 Fortsatt arbete med handlingsplanen.....	25
9 Identifierade risker	26
10 Representanter för arbetet med handlingsplanen	27
11 Begreppsordlista.....	28
Dokumenthistorik.....	29
Bilagor.....	29

1 Utgångspunkter för handlingsplanen

I syfte att samordna arbetet med att realisera Målbild Koll2035 upprättas detta dokument för åren 2020–2024. Handlingsplanen är framtagen i samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun enligt det samverkansavtal som tecknades februari 2019. Enligt avtalet ska handlingsplanen inkludera tydliga målsättningar samt beskriva process, organisation och finansieringsansvar för genomförande och uppföljning av uppsatta mål. Handlingsplanen antas av respektive parts fullmäktige.

Ansvariga för planens framtagning är *Stadstrafikforum Göteborg, Mölndal och Partille (GMP)* som är ett politiskt samverkansforum mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun.

Den huvudsakliga utgångspunkten för handlingsplanen är Målbild Koll2035. Ytterligare fokusområden är fordonsdepåer, älvtrafik och pendelparkeringar. Andra trafikpåverkande projekt som pågår under perioden 2020–2024 finns presenterade i bilaga 1.

1.1 Mål och syfte

Det långsiktiga målet med den här och efterföljande handlingsplaner är att säkerställa att kollektivtrafikens utveckling går i linje med Målbild Koll2035. Syftet är att verka för ett genomförande av Målbild Koll2035. Risker, uppskattade investeringskostnader samt en samlad kostnadsbild för presenterade utredningar redovisas också.

1.2 Avgränsningar

Handlingsplanen ska ge en helhetsbild över vilka större investeringar och utredningar som är möjliga att påbörja och genomföra under tidsperioden 2020–2024. Vidare ska investeringar och utredningar i huvudsak vara kopplade till kollektivtrafikens strategiska utveckling i Göteborg, Mölndal och Partille.

Regionbussar är inte en del av handlingsplanen men viktiga att beakta i kommande utredningar eftersom de trafikerar samma vägar och knutpunkter som stadstrafiken. Inte heller berörs järnvägsinvesteringar, men väl bytespunkter vid järnväg där annan kollektivtrafik ingår.

Förvaltningskostnader (drift, underhåll och reinvestering) ligger utanför handlingsplanen. Dessa hanteras bland annat via ban- och hamnavgifter. Trafikeringskostnader ingår inte heller i handlingsplanen.

1.3 Organisation

Stadstrafikforum GMP ska ”bereda och ta fram förslag för hur stadstrafiken ska utvecklas de kommande fem åren” enligt antaget samverkansavtal för Stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille. Flera arbetsgrupper bestående av tjänstepersoner från respektive part har i samverkan tagit fram handlingsplanen. För en bredare förankring har handlingsplanen beretts av *beredningsgrupp för Stadstrafikforum* och *strategisk samordningsgrupp* som består av tjänstepersoner från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun, se kapitel 10. Arbetet har letts av Västtrafik.

2 Bakgrund: Målbild Koll2035

Det sammanhängande stadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille växer och förtätas. År 2035 kan det komma att bo fler än 800 000 personer och finnas närmare 400 000 arbetsplatser i området; en utveckling som ger stora möjligheter men också ställer höga krav på service och infrastruktur. För att säkerställa utvecklingen av ett starkt storstadsområde med hög tillgänglighet har Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun tillsammans med Västtrafik arbetat fram ett kollektivtrafikprogram för Göteborg, Mölndal och Partille: Målbild Koll2035³.

Målbild Koll2035 innehåller övergripande mål och kvalitetsmål (se faktaruta: mål för utveckling av stomnätet). Den utbyggnad som krävs för att uppnå dessa mål kan inte ske inom den befintliga strukturen av *stomnätet*. Det är redan idag ofta trångt i staden – det är som värst vid bytespunkter som Korsvägen, Nordstan, Brunnsparken, Järmtorget och Hjalmar Brantingsplatsen – men även ombord på bussar och spårvagnar. Det gör systemet känsligt för störningar och minskar kollektivtrafikens attraktivitet.

Målbilden har definierat tre övergripande mål som tillsammans ska bidra till fler hållbara resor när regionen växer och arbetsmarknadsregionen utvidgas. De tre övergripande målen är **stödja en hållbar region- och stadsutveckling, underlätta ett enkelt vardagsliv och öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel**. De identifierar vad som ska uppnås och varför. I målbilden presenteras dessutom ett antal mätbara kvalitetsmål utifrån tre perspektiv: för resenären, för människan i staden och för stadens struktur. Dessa är riktlinjer vid prioritering, planering och utformning av *åtgärder* och trafikering. Därtill pekar de ut riktningen för att uppnå ett väl fungerade samspel mellan kollektivtrafik, stadsmiljö och stadsutveckling. För att uppnå de satta målen och lösa existerande brister innehåller målbilden nio utvecklingsprinciper (se faktaruta: principer för utvecklingen av stomnätet).

MÅL FÖR UTVECKLING AV STOMNÄTET

ÖVERGRIPANDE MÅL

Stödja en hållbar region- och stadsutveckling

Underlätta ett enkelt vardagsliv

Öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel

KVALITETSMÅL – för kollektivtrafikens funktion och roll i staden

Kvalitetsmål för resenären – snabbt, enkelt och pålitligt

Kvalitetsmål för människan i staden – en attraktiv stadsmiljö

Kvalitetsmål för stadens struktur – en sammanbunden stad och region

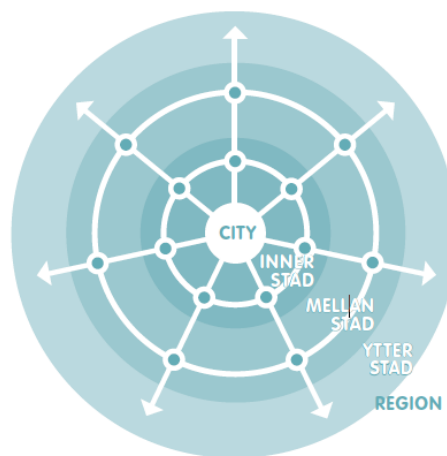
PRINCIPER FÖR UTVECKLINGEN AV STOMNÄTET

- Snabba och tydliga tvärförbindelser
- Stomnätet kompletteras med ett snabbnät.
- Kapaciteten och framkomligheten höjs i spårvagns- och stombussnätet.
- Brunnsparkens funktion i kollektivtrafiken sprids på fler platser i City.
- City blir mer av en målpunkt och mindre av en bytespunkt.
- Linjenätet förenklas.
- Fordonen blir rymligare, snarare än fler.
- Utbyggnaden av stomnätet sker samordnat med stadsutvecklingen.
- Stomnätet samlas i utpekade stråk- och differentieras.

³ Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun, 2018. *Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille*.

Gapet mellan nuläget och den framtid som beskrivs i Målbild Koll2035 är stort. Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun behöver investera i utvecklingen av stornätet för att kunna uppnå Målbild Koll2035. Utvecklingen avses ske huvudsakligen genom att befintlig infrastruktur nyttjas och förstärks.

För att avlasta de centrala delarna av staden och skapa snabbare tvärförbindelser, kompletteras dagens stråk med två kollektivtrafikringar. *Innerstadsringen* med spårväg/stadsbana går från *City* till Korsvägen, Linnéplatsen, Stigbergstorget, Lindholmen, Frihamnen och tillbaka till *City* igen. *Mellanstadsringen* består av separata metrobusstråk längs befintliga trafikleder – Söder-Västerleden, Lundbyleden och E6 Tingstadstunneln-Åbromotet. Respektive ring trafikeras av olika trafikkoncept.



I Målbild Koll2035 bedömdes den totala investeringsvolymen till cirka 25 miljarder kronor.

MÅLBILDENS FEM TRAFIKKONCEPT

STADSBANA

Spårvagnstrafik i de längre stråken samt innerstadsringen. Högre krav på hastighet, framkomlighet och kapacitet.

SPÅRVAGN

Spårvagnstrafik i de något kortare stråken samt innanför innerstadsringen.

CITYBUSS

Busstrafik i stråk som saknar spårvägstrafik. Krav på hastighet och kapacitet i paritet med spårvagn.

METROBUSS

Busstrafik främst i de stråk som saknar regiontåg samt i mellanstadsringen. Binder samman tyngdpunkter och målpunkter i storstadsområdet. Högre krav på hastighet, framkomlighet och kapacitet.

STADSLINBANA⁴

Linbanetrafik över älven, Lundbyleden och Ramberget. Stadslinbanan var tänkt att knyta ihop centrala staden i älvsnittet samt avlastar Hisingsbron.

⁴ Göteborgs stads trafiknämnd och Västtrafiks styrelse har under hösten 2019 beslutat att rekommendera kommunstyrelsen/kommunfullmäktige avbryta projektet med stadslinbana. Förutsatt beslut i kommunfullmäktige och regionfullmäktige kommer en fördjupad utredning att initieras under år 2020 om alternativa lösningar för att möta motsvarande resandebehov. Se vidare avsnitt 5 Alternativ till stadslinbana.

3 Finansieringsformer

I detta kapitel presenteras exempel på finansieringsformer för de större investeringarna i kollektivtrafiken. Flertalet av de investeringar som redovisas i Målbild Koll2035 är idag inte finansierade vilket kräver förhandlingar mellan *parterna* samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor. Både investeringarna i handlingsplanen och investeringar i kommande handlingsplaner kräver samfinansiering för att kunna realiserar. För de investeringar som finns med i denna handlingsplan finns förslag till finansiering och där det saknas behöver beslut eller avtal hanteras separat.

Investeringensvolymen i Målbild Koll2035 är omfattande och ryms inte i de kommunala eller regionala investeringsbudgetarna varför medfinansiering behöver sökas. Det som presenteras uppskattas till en kostnad på cirka 25 miljarder kronor av vilka 7 miljarder är genom Sverigeförhandlingen. Merparten av infrastrukturobjekten i Målbild Koll2035 är således inte avtalade. Parterna behöver aktivt verka för en ökad andel statlig medfinansiering för att realisera Målbild Koll2035 samt se över ytterligare finansieringsmöjligheter genom EU.

3.1 Nationell infrastrukturplan

Nationell infrastrukturplan för transportsystemet tas fram av Trafikverket och revideras i normalfallet vart fjärde år. I nationell infrastrukturplan 2018–2029⁵ finns även öronmärkta medel till kollektivtrafik på statligt och kommunalt vägnät genom Stadsmiljöavtal, Sverigeförhandlingen samt Västsvenska paketet, vilka beskrivs separat nedan. Nämda potter är utöver nämnda objekt i den statliga nationella väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Objekt större än 100 miljoner kronor behöver namnges i planen och kräver en särskild hantering i enlighet med dess förordning. För vidare läsning se Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är ett avtal som sträcker sig till år 2035 och som syftar bland annat till att förbättra kollektivtrafiken i storstadsregioner.

Mellan Staten, Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har ett avtal tecknats⁶. Avtalet innebär statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder nämnda i Målbild Koll2035 med 7 miljarder kronor (Januari 2016 års prisnivå)⁷. De av Sverigeförhandlingen finansierade kollektivtrafikåtgärder som lyfts i denna handlingsplan är spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden centrala delen, citybusstråk Norra Älvstranden västra och nordvästra delen och citybusstråk Backa. Dessa beskrivs mer ingående i kapitel 4. Även stadslinbanan innefattas i avtalet.

Den statliga medfinansieringen för spårväg och citybusstråk uppgår till 50 procent varvid Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen står för 25 procent vardera. Den statliga medfinansieringen är en summa som räknas upp med KPI⁸ och som betalas ut enligt betalplan för projektet. Den är även

⁵ Regeringen, 2018. *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029*. Skr. 2017/18:278.

⁶ Sverigeförhandlingen, 2017. *Sverigeförhandlingen Ramavtal 7*.

⁷ Av de 7 miljarder kronor är 1,1 miljarder kronor avsatta till stadslinbanan vilka kan komma att förhandlas ur avtalet.

⁸ Konsumentprisindex som mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen. Ett vanligt mått för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige.

kopplad till ett bostadsåtagande⁹. Kostnader som överstiger den samlade finansieringen i avtalet ansvarar kommunen och regionen för. Göteborgs Stad har även inom ramen för Sverigeförhandlingen ett bostadsåtagande på totalt 45 680 bostäder till och med år 2035.

Stadsmiljöavtal

I den nationella infrastrukturplanen för 2018–2029 finns en miljard kronor per år avsatta till stadsmiljöavtal.

Syftet med stadsmiljöavtalet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik, cykel och/eller hållbara godstransportlösningar. Det går att söka stöd upp till 50 procent av produktionskostnaden och medfinansieringen betalas ut varje år baserat på nedlagda kostnader. Åtgärderna behöver vara färdigställda senast år 2029. Det finns möjlighet att få hälften av det beviljade stödet utbetalt i förskott.

Kommunen eller regionen som söker stöd för viss åtgärd förväntas genomföra motprestationer som också bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Dessa ska också vara färdigställda år 2029 (gäller ej för bostadsbyggnationer).

Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är ett avtal om medfinansiering av den stora infrastruktursatsningen i Västsverige som genomförs mellan år 2011 och 2028, där bland annat Västlänken, Marieholmsförbindelsen och Hisingsbron ingår, tillsammans med en rad framkomlighets- och kollektivtrafiksatsningar samt pendelparkeringar. Avtalet omfattar 34 miljarder kronor i 2009 års penningvärde. Västsvenska paketets parter är staten genom Trafikverket, Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Region Halland.

3.2 Regional infrastrukturplan

I regional infrastrukturplan 2018–2029 för Västra Götaland¹⁰ finns medel avsatta för statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder. Objekt större än 25 miljoner kronor namnges i planen och kräver en särskild hantering i enlighet med dess förordning. Mindre objekt under 25 miljoner kronor hanteras löpande under perioden genom avsatta potter. I normalfallet är medfinansieringen från planen 50 procent av investeringskostnaden.

Infrastrukturplanerna revideras normalt vart fjärde år. Det är regeringen som initierar revidering genom direktiv till de regionala planupprättarna (i vårt fall Västra Götalandsregionen). Regeringen har i nuläget inte kommit med något direktiv om planrevidering för perioden 2022–2033. Dock avser Västra Götalandsregionen att komplettera innevarande plan för perioden 2018–2029. Inför denna komplettering finns möjlighet att söka medel för åren 2022–2024.

Processen med att nominera in kollektivtrafikobjekt till planrevideringen hanteras av Västtrafik i samverkan med berörda kommuner.

⁹ Målet med Sverigeförhandlingen är att finansiera åtgärder i transportsystemet som förbättrar tillgängligheten och dess kapacitet samt leder till ett ökat bostadsbyggande. I varje objektsavtal åtar sig den berörda kommunen att bygga ett antal bostäder.

¹⁰ Västra Götalandsregionen, 2018. *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029*.

3.3 Spårvägspott

I avtalet avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad är det avtalat att finansiera en gemensam pott på 600 miljoner kronor för spårvägsutbyggnad till och med år 2034¹¹. Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad bidrar med 300 miljoner kronor vardera. Enligt avtalet är potten avsedd för hållplatsförlängning och övriga nyinvesteringar i spårvägsanläggning.

Stadstrafikforum GMP bereder investeringsfrågor kopplat till spårvägspotten. Denna handlingsplan ska utgöra underlag för Stadstrafikforum GMPs beredning. Beslut om användning av potten fattas i nuläget av regionfullmäktige och kommunfullmäktige. Ser man till de spårvägsinvesteringar som finns med i målbilden så kommer den gemensamma spårvägspotten inte att räcka till. Eventuella ytterligare investeringar utöver spårvägspotten ska förhandlas mellan parterna.

3.4 Banavgift och hamnavgift

Enligt Banavgiftsavtalet betalar Västtrafik en årlig banavgift till Göteborgs Stad trafikkontoret för spåranläggningens förvaltningskostnader (drift och underhåll samt reinvestering)¹². Banavgiftens storlek baseras på en årlig överenskommen budget mellan Västtrafik och Göteborgs Stad. Budgeten läggs så att spåranläggningens standardnivå säkerställs samt att planering, drift, underhåll och reinvestering möter beslutande handlingsplaner och prioriteringar. Budgeten bygger på självkostnadsprincipen och eventuella underskott eller överskott regleras mellan parterna vid årets slut.

Likt banavgiften finns en hamnavgift som reglerar kostnad för nyttjande av hamnanläggningar och som debiteras Västtrafik av Göteborgs Stad trafikkontoret¹³. Kostnaderna avser drift- och underhåll av ankoringsplatser i Södra Skärgården och Göta Älv samt ska vara hänförliga till persontrafik. Kostnadsstorleken baseras på en årlig överenskommen budget mellan Göteborgs Stad trafikkontoret och Västtrafik. Göteborgs Stad trafikkontoret, i samråd med Västtrafik ska ta fram en flerårsplan för att åstadkomma en effektiv och behovsanpassad planering. Investeringar och reinvesteringar beslutas i samråd mellan parterna.

3.5 Parternas drifts- och investeringsbudgetar

Grunden för finansieringen av handlingsplanens utredningar och investeringar utgår från parternas ordinarie drifts- och investeringsramar. Detta kräver att överenskomna åtgärder hanteras inom ramen för parternas ordinarie budget- och planeringsprocesser.

Utöver redovisade finansieringskällor behöver respektive part aktivt arbeta med att söka ytterligare extern finansiering för sin del av åtagandet, exempelvis via EU-bidrag, exploateringsbidrag eller andra partnerskap.

¹¹ Västra Götalandsregionen & Göteborgs Stad, 2018. *Huvudavtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad*. RS 2018-02498-6.

¹² Göteborgs Stad & Västtrafik, 2019. *Banavgiftsavtalet*.

¹³ Göteborgs Stad och Västtrafik, 2012. *Hamnavtal – Avtal om nyttjande av anläggningar för kollektiv persontrafik med båt i Göteborgs Stad*.

4 Investeringar 2020–2024

Följande kapitel presenterar prioriterade investeringar under 2020–2024 för att på sikt uppnå Målbild Koll2035. De investeringar som beskrivs är:

- Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11
- Engelbrektslänken
- Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen
- Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen
- Citybusstråk Backastråket
- Citybusstråk Toltorp – Råvekärr
- Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen
- Inköp av nya spårvagnar
- Buss- och spårvagnsdepåer
- Nya färjor och båtar
- Bytespunkter

För en del av investeringarna finns investeringsbeslut. Där ett sådant saknas behöver detta hanteras i ett separat ärende enligt respektive parts process eftersom handlingsplanen i sig inte innebär beslut om någon finansiering.

Investeringarna är i huvudsak omfattande byggprojekt i relativt tidigt skede med många okända parametrar och en osäker tidplan. För projekt med medfinansiering som genomförs senare i tid än avtalat kan det innebära en förändrad kostnadsbild. Som exempel kan nämnas att den statliga medfinansieringen i Sverigeförhandlingen räknas upp med KPI medan entreprenadindex och stålindex de senaste åren har varit högre¹⁴. Konsekvensen blir att kommunerna och regionerna får betala prisskillnaden.

Miljömässiga och sociala hållbarhetsperspektiv ska redovisas för investeringar. Rekommendationer för redovisning återfinns i bilaga 2, vilka är hämtade från Målbild Koll2035 och dess underlag.

Parterna har ett gemensamt ansvar för framdrift av investeringarna i handlingsplanen. Kommunerna och Trafikverket är *väg-* och *banhållare* medan Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar, genom Västtrafik, för fordon och trafikering.

Investeringarna i detta kapitel presenteras i följande ordning: spårväg, spårväg och citybuss finansierade genom Sverigeförhandlingen, citybuss, metrobuss och avslutas med övriga typer av investeringar. Det kan komma att uppstå behov av ytterligare investeringar eller justeringar inom ramen för de beskrivna objekten.

4.1 Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11

Hållplatsförlängning innebär att dagens spårvagnshållplatser förlängs för att möjliggöra trafikering med 45 meter långa spårvagnar utöver dagens 30–33 meter långa vagnar. Hållplatser längs en hel linje måste förlängas om den nya trafikeringen ska bli möjlig.

¹⁴ Entreprenadindex och stålindex är faktorprisindex. Den förstnämnda mäter entreprenörens och installatörens kostnader och den andra kostnadsutvecklingen för byggmaterialet stål. KPI förväntas vara fortsatt lägre än entreprenad- och stålindex.

Den största kapacitetsbristen finns längs med spårvagnslinje 5 och 11 vilket gör de prioriterade. Investeringen bidrar till att öka kapaciteten i spårvagnssystemet utan att öka antalet fordonsrörelser, vilket är nödvändigt för att få plats i stadsrummet.

Merparten av hållplatserna kräver ingen omfattande utbyggnad men det finns ett mindre antal som skulle behöva större åtgärder. Det finns dock ytterligare utredningsbehov för att peka ut specifika åtgärder för respektive hållplats samt korsningar som behövs för att trafikera med längre spårvagnar.

Idag pågår ett arbete med att ta fram en kalkyl för förlängning av hållplatser till spårvagnslinje 5 och 11. Medel för finansiering föreslås avsättas genom att upp till 100 miljoner kronor ianspråk tas från den gemensamma spårvägspotten. Utöver finansiering från spårvägspotten rekommenderas att parterna ansöker om statlig medfinansiering, från regional infrastrukturplan eller annan finansieringskälla.

Investeringskostnad	Uppskattat till 100 mnkr (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Spårvägspott	Upp till 100 mnkr
Övrig finansieringskälla	Ansökan statlig medfinansiering

4.2 Engelbrektslänken

Engelbrektslänken är en ny spårvägslink mellan Skånegatan och Södra vägen. Investeringen fyller flera funktioner. En är att göra spårvägsnätet i Göteborg mer robust. En annan, att minska sårbarheten för spårvägsnätet. Engelbrektslänken kommer att vara en viktig länk vid kommande ombyggnation av Drottningtorget, byggnation av *spårväg Allétråket* samt renovering av kanalmurar vid Drottningtorget, Brunnsparken och utmed Södra Hamngatan. Engelbrektslänken behöver därför vara möjlig att öppna för trafik så snart som möjligt. I samband med spårbyggnationen anläggs även cykelbana på aktuell sträcka av Engelbrektsgatan vilken bekostas av Göteborgs Stad.

En *genomförandestudie* pågår och ska vara färdig under år 2020. Byggnation beräknas pågå mellan 2021 och 2022.

Plan för finansieringen är enligt tabell nedan. Medel från spårvägspott är ej beslutade. Tilldelning av dessa hanteras som separata beslutsärenden.

Investeringskostnad	200 mnkr¹⁵ (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Spårvägspott	112 mnkr
Stadsmiljöavtal	88 mnkr

Med anledning av medfinansiering genom stadsmiljöavtal har Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen åtagit sig att genomföra motprestationer i form av bland annat byggnation av cykelbana och trafikering¹⁶.

¹⁵ Investeringskostnaden innefattar inte utanpåliggande riskreserv eller cykelväg.

¹⁶ Trafikverket, 2019. *Stöd för att främja hållbara stadsmiljöer – Göteborgs stad och medsökande Västra Götalandsregionen*. Ärendenummer TRV 2019/27424.

4.3 Spårväg och citybusstråk Sverigeförhandlingen

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen (Brunnsbo–Linnéplatsen)

Objektet består av tre delsträckor vilka beskrivs var för sig nedan. Hela sträckan är en del av Sverigeförhandlingen och finansiering är beslutad enligt tabellen nedan.

Investeringskostnad	4 800 mnkr ¹⁷(januari 2016 års prisnivå)
<i>Finansieringsfördelning enligt Sverigeförhandlingen</i>	
Staten genom Sverigeförhandlingen	2 400 mnkr
Västra Götalandsregionen	1 200 mnkr
Göteborgs Stad	1 200 mnkr

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, delen Frihamnen – Lindholmen

Ny spårväg och citybusstråk mellan Frihamnen och Lindholmen skapar förutsättningar för att möta den exploatering som sker längs med stråket med en ny och kompletterande kollektivtrafik. Förbindelsen utgör en avgörande del i innerstadsringen. En genomförandestudie är påbörjad och ska vara färdig år 2020. För närvarande beräknas att deletappen kan vara färdigställd år 2024.

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, delen Brunnsbo - Backaplan

Ny spårväg och citybusstråk mellan Brunnsbo och Backaplan skapar förutsättningar för att möta den exploatering som sker längs med stråket med en ny och kompletterande kollektivtrafik. Sträckan kopplar även samman kommande Brunnsbo station med stadstrafiken. En genomförandestudie är påbörjad och trafikstart är planerad till år 2030.

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, delen Lindholmen – Linnéplatsen

Ny förbindelse för spårväg och citybusstråk mellan Lindholmen och Linnéplatsen. Förbindelsen går antingen under eller över Göta Älv och utgör en avgörande del i innerstadsringen. Målet är att bland annat avlasta Brunnsparken och kommande Hisingsbron. Detta möjliggör för kortare restider. En genomförandestudie är påbörjad och delsträckan är planerad att öppnas för trafik år 2035.

Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen

Citybusstråk Lindholmen – Ivarsbergsmotet–Vårväderstorget. Investeringen är uppdelad i två etapper; Lindholmen – Ivarsbergsmotet och Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget. Investeringen innebär förberedelser för spårväg med möjlighet till elladdning/eldrift längs med hela sträckningen. En genomförandestudie pågår för delsträcka ett, Lindholmen – Ivarsbergsmotet, och ska vara klar år 2020. Trafikstart för delsträckan är planerad till år 2022/2023. Delsträcka två beräknas vara klar år 2031. Investeringen ingår i Sverigeförhandlingen och finansiering är beslutad enligt tabell nedan.

Investeringskostnad	700 mnkr ¹⁸ (januari 2016 års prisnivå)
<i>Finansieringsfördelning enligt Sverigeförhandlingen</i>	
Staten genom Sverigeförhandlingen	350 mnkr
Västra Götalandsregionen	175 mnkr
Göteborgs Stad	175 mnkr

¹⁷ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2035 varav merparten tas efter år 2024.

¹⁸ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2031.

Citybusstråk Backastråket

Stråket går mellan Brunnsbo och Körkarlens gata. Investeringen innebär förberedelser för spårväg med möjlighet till elladdning/eldrift. Målet är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken längs med stråket som idag förtätas. En genomförandestudie är påbörjad och ska vara färdig år 2021. Trafikstart är planerad till år 2024.

Investeringen ingår i Sverigeförhandlingen och finansiering är beslutad enligt tabellen nedan.

Investeringskostnad	400 mnkr (Januari 2016 års prisnivå)
<i>Finansieringsfördelning enligt Sverigeförhandlingen</i>	
Staten genom Sverigeförhandlingen	200 mnkr
Västra Götalandsregionen	100 mnkr
Göteborgs Stad	100 mnkr

4.4 Citybusstråk Toltorp – Råvekärr

Citybusstråk från City till Mölndals innerstad via Sahlgrenska sjukhuset och Toltorpsdalen och vidare mot Råvekärr eller Balltorp. Målet är att utöka kapaciteten samt ersätta befintlig områdestrafik som idag ansluter Mölndals och Göteborgs centrum. Detta kommer på sikt att minska kollektivtrafikens trafikbelastning i centrala Göteborg.

En trafikutredning har genomförts med syfte att säkerställa framkomligheten för citybuss längs stråket med utgångspunkt från Målbild Koll2035. Utredningen visar bland annat hur den kommunala infrastrukturen i Mölndal kan anpassas till längre fordon.

Citybusstråket finns med som ett flerårigt projekt i Mölndal stads långsiktiga budgetplan 2019–2021. Ansökan för medfinansiering, genom exempelvis Stadsmiljöavtal, återstår.

Investeringskostnad	230 mnkr ¹⁹(2019 års prisnivå)
<i>Finansiering</i>	
Mölndals stad	125 mnkr
Övrig finansieringskälla ²⁰	105 mnkr ansökan för medfinansiering återstår

Fortsatt sträckning in i Göteborgs Stad kommer att ingå i utredningsarbetet med övergripande linjenätsutredning för citybuss.

4.5 Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen

Metrobusstråk mellan Partille centrum och Furulund. Målet är att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet i ett viktigt regionalt pendlingsstråk mellan City och en ytterstad i stark utveckling. Trafikverket har genomfört en *åtgärdsvalsstudie* (ÅVS Tvärförbindelse E20 – Väg 40) och en avsiktsförklaring finns tecknad mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Partille kommun om fortsatt gemensam planering samt kommunal medfinansiering. Fördjupad översiktsplan, förstudier och trafikutredningar pågår inför kommande detalj- och vägplanearbete med start omkring år 2022.

¹⁹ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2035 varav merparten tas efter år 2024.

²⁰ Exempel på medfinansiering är genom nationell eller regional infrastrukturplan, se kapitel 3.

I nuvarande regionala plan för perioden 2018–2029 finns medel avsatta för en vägbreddning för busskörväg på Landvettervägen mellan Furulund och Partillemotet. Ombyggnationen av Landvettervägen förutsätter två nya stationer på sträckan mellan Furulund och Partille centrum.

Ansökan om medfinansiering återstår och kan inledas när åtgärdernas omfattning är fullt kända. Ytterligare finansiering för två nya stationer kvarstår. Investeringskostnaden i tabellen nedan är hämtad från Målbild Koll2035 och inkluderar vägbreddning och två nya stationer. En noggrann kostnadskalkyl tas fram i kommande utredningsskede.

Investeringskostnad	200 mnkr ²¹(2015 års prisnivå)
<i>Finansiering</i>	
Regional plan	60 mnkr
Övrig finansieringskälla ²²	Ansökan för medfinansiering återstår
Partille kommun	Resterande

4.6 Investering i fordon och depåer

Inköp av nya spårvagnar

40 nya spårvagnar kommer att levereras under åren 2020–2022. Spårvagnarna kommer att ersätta äldre vagnar och ge möjlighet till en ökad kapacitet i spårvagnssystemet. Utredning pågår utöver denna inledande beställning om förutsättningar för beställning av 45-meters spårvagnar. De ingår dock inte i investeringen nedan.

Investeringskostnad	1 600 mnkr (2019 års prisnivå)
<i>Finansiering</i>	
Västra Götalandsregionen	1 600 mnkr

Bussdepåer

Dagens situation i Göteborgsområdet kännetecknas av brist på bussdepåer. Flera av de befintliga depåerna avses avvecklas inom kommande tioårsperiod. I samband med ökande trafikutbud och stadsförtätning ökar behovet av depåer i strategiska lägen. Införandet av eldrivna bussar och kommande kravställningar på dessa förutsätter depåer i trafiknära lägen.

Det pågår intensivt arbete i samverkan mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna med planering och genomförande av nya depåer. Enligt Västtrafiks målbild behöver det sammantaget rymmas cirka 440 Västtrafikbussar på nya depåer i Göteborgsområdet, fram till cirka år 2030.

Det största nu pågående projektet är den nya bussdepån ”Radiomasten” i Västra Frölunda. Depån, som ska rymma cirka 120 bussar, är ett av Sveriges största pågående projekt för en fullskalig depå för eldrivna bussar. Investeringsbeslut återstår.

Investeringskostnad	900 mnkr (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Västra Götalandsregionen	900 mnkr

²¹ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2027 varav merparten tas efter år 2024.

²² Exempel på medfinansiering är genom nationell eller regional infrastrukturplan, se kapitel 3.

Spårvagnsdepåer

Utbudet av spårvagnstrafik utgör kärnan i Göteborgsregionens kollektivtrafik.

För att vidmakthålla och utveckla spårvagnstrafiken krävs investeringar i nya och befintliga depåer. Den påbörjade byggnationen på Ringön skapar förutsättningar för ett modernt och gott omhändertagande av nya spårvagnar.

Parallellt med en ny depå på Ringön krävs omfattande upprustning av spårvagnsdepån i Majorna. Depån som togs i drift år 1921 behöver restaureras och moderniseras för att återfå anläggningen i gott och funktionellt skick.

Investeringskostnad Ringön	1 970 mnkr²⁴ (2018 års prisnivå)
Finansiering	
Västra Götalandsregionen	1 970 mnkr

Nya färjor och båtar

En möjlighet att avlasta den trafik som passerar älven i centrala Göteborg är att utöka färjetrafiken, med exempelvis fler färjor i skytteltrafik. För att kunna utöka trafiken krävs fler färjor och ett samarbete kring frågan mellan Västtrafik och Göteborgs Stad. Diskussioner pågår kring en sådan utökning och en älvutredning (som bland annat behandlar trafiken över älven) är precis påbörjad.

Västtrafik har för avsikt att under perioden fram till år 2024 att införskaffa ytterligare en älvskyttel. Investeringskostnaden presenteras i tabellen nedan. Västra Götalandsregionen har ambition att söka medfinansiering via exempelvis regional infrastrukturplan.

Investeringskostnad	70 mnkr (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Västra Götalandsregionen	35 mnkr
Statlig medfinansiering	35 mnkr

4.7 Bytespunkter

Under perioden 2020–2024 kan ytterligare bytespunkter än de nedan nämnda komma att innebära investeringar, vilket kommer att tas fram i de fördjupade utredningarna. Syftet är att ta fram övergripande kalkylunderlag som kan ligga till grund för framtida investeringar. Nedan finns de bytespunkter där investeringsbeslut är fattat eller där förhandlingar behöver ske. Mindre åtgärder på bytespunkter hanteras separat och finns inte namngivna i handlingsplanen.

Bytespunkt vid Station Haga

Station Haga omfattar spår inklusive hållplatslägen för spårvagn och buss, resecentrum, underjordiskt cykelgarage samt ytterligare stadsutvecklingsåtgärder i anslutning till Västlänkens station Haga samt norr om Rosenlundsbron. De större investeringarna i projektet innefattar anläggningskostnad för den samlade bytespunkten för buss-, spår- och regionaltrafik (277 miljoner kronor) samt ett cykelparkeringsgarage under mark (115 miljoner kronor). Kostnadsfördelning mellan Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen är föremål för förhandling under år 2020. Göteborgs Stad har beslutat

²⁴ Utöver denna investeringskostnad tillkommer även behov av upprustning av befintliga spårvagnsdepåer vid Majorna, Rantorget och Slottsskogen.

om en total projektbudget om 660 miljoner kronor (2017 års prisnivå) för hela projektet ”Stadsutveckling station Haga” vilket även inkluderar åtgärder utöver kollektivtrafikåtgärder. Utöver projektbudgeten är ett investeringsbeslut på 45 miljoner kronor (2018 års prisnivå) för resecentrum antaget i Västra Götalandsregionen. Därtill planeras även investeringsbeslut för hållplatstak och hållplatsutrustning. Ansökan om statlig medfinansiering kommer att göras. Projektet får också en intäkt för återställandekostnaden från Västsvenska paketet (projekt Västlänken).

Bytespunkt vid Station Korsvägen

Bytespunkten vid Station Korsvägen, med nya hållplatslägen för spårvagn och buss, färdigställs år 2026. Under perioden 2020–2024 detaljprojekteras bytespunkten. Göteborgs Stad har i kommunfullmäktige godkänt projektbudget om 860 miljoner kronor (2017 års prisnivå) för stadens projekt Knutpunkt Korsvägen. Åtgärder vid bytespunkten finansieras huvudsakligen genom Västsvenska paketet, projekt 409. Finansieringen avser markåtgärder, hållplatser, spår, med mera. Västra Götalandsregionen finansierar resecentrum, hållplatstak och hållplatsutrustning, vilka också medfinansieras i regional infrastrukturplan.

Hållplats Liseberg station

Åtgärderna innebär komplettering av spår- och buss vid Örgrytevägen och vid station Liseberg. Syftet är att avlasta Korsvägen vid etapp 2 av Västlänken, sommaren 2020. Projektet finansieras av Västtrafik och Trafikverket.

Hållplats Nordstan

Hållplats Nordstan byggs om för spår- och buss inom ramen för projekt Hisingsbron. Västra Götalandsregionen med delfinansiering av Regional plan finansierar hållplatstak och utrustning.

5 Utredningar 2020–2024

Följande kapitel redovisar planerade utredningar under 2020–2024 för att på sikt uppnå Målbild Koll2035. Det kommer finnas behov av ytterligare utredningar eller viss förändring av de beskrivna utredningarna.

Utredningarna omfattar övergripande linjenätsutredningar, ny spårväg, trafikkoncept, alternativ till stadslinbana, framtida bytespunkter, infrastrukturbehov och pendelparkeringar. De kräver tillgängliga resurser och prioritering i respektive organisation. Utredningarna genomförs i samverkan mellan parterna och ska ha en tydlig koppling till Målbild Koll2035.

Miljömässiga och sociala hållbarhetsperspektiv ska redovisas för investeringar. Rekommendationer för redovisning återfinns i bilaga 2, vilka är hämtade från Målbild Koll2035 och dess underlag.

Kostnaden för det sammanlagda utredningsbehovet under perioden 2020–2024 uppskattas till mellan 20–30 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Kostnaderna omfattar konsultkostnader och inkluderar inte resurser hos berörda parter eller utredningskostnader för detaljplaner. Inte heller innefattas kostnader för fördjupad studie av alternativ till stadslinbana samt genomförandestudie för spårväg Alléstråket. Parterna behöver i samråd besluta hur finansiering och ansvar för utredningarna ska fördelas efter handlingsplanens antagande.

Övergripande linjenätsutredning citybuss

Målbild Koll2035 beskriver kortfattat hur konceptet citybuss ska ersätta delar av dagens stombussnät för att erbjuda snabba och kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk från mellanstaden till City längs med tunga stråk. Utredningsläget för citybuss är i stort sett densamma som vid antagandet av Målbild Koll2035. Det finns därför ett behov av att konkretisera såväl målbilden som föreslagna citybusstråk. För citybusstråk i Sverigeförhandlingen kommer inspel att behöva göras till planerade utredningar.

Målen för linjenätsutredningen är att med utgångspunkt från Målbild Koll2035 slå fast hur linjestreckningarna för citybuss bör se ut år 2035, hur de olika linjedragningarna kopplas samman samt vilka etappvisa förändringar som behöver ske under kommande 15-årsperiod vad gäller trafik och infrastruktur men med stor tonvikt på åren 2020–2024. Linjenätsutredningen bör beakta framtida spårvagnsnätet. Ett viktigt mål är att peka ut en prioriteringsordning för citybusstråk. Linjenätsutredningen ska resultera i ett förslag till linjenät för citybuss, identifiera var det finns behov av fördjupade utredningar samt för vilka stråk som genomförandestudier kan inledas. Utredningen beräknas utföras under år 2020.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Övergripande linjenätsutredning stadsbana och spårväg

I Målbild Koll2035 beskrivs stadsbana som längre spårvagnsstråk med särskild standard vilka möjliggör snabba direktresor till och från City i tunga stråk. Även innerstadsringen ingår i stadsbanenätet. Det finns i dagsläget två åtgärder i Målbild Koll2035 som kommer att påverka spårvägslinjenätet. Den första är Lindholmsförbindelsen och som ingår i Sverigeförhandlingen. Åtgärden planeras vara färdigställd år 2035. Den andra åtgärden är planer för en spårväg i Allén mellan Haga och Nordstan (se Spårväg Alléstråket nedan).

Sedan tidigare finns – baserat på tidigare utredningar²⁶ kopplat till arbetet med K2020 samt S2020 (Spårväg 2020) – utpekade behov av strukturella förändringar i spårvagnslinjenätet. Förändringarna är

²⁶ Sweco. 2015. *Åtgärdsvalsstudie stommät City (Kapacitet i spårväg genom centrala staden)*.

nödvändiga för att frigöra kapacitet och minska trängseln för spårväg i centrum. Linjenätsutredningen kommer att behöva ta fasta på både föreslagna och beslutade infrastrukturförändringar – som exempelvis Lindholmsförbindelsen och Spårväg Alléstråket – för att skapa ett långsiktigt spårvagnslinjenät.

Linjenätsutredningen syftar till att, med utgångspunkt i Målbild Koll2035 och kommande åtgärder, ta fram ett förslag till ett linjenät för stadsbana och vilka ytterligare utredningar som behövs. I utredningen ingår att undersöka vilka hållplatser som blir aktuella som en del i stadsbanenätet samt vilka hållplatser som behöver förberedas för längre spårvagnar. Utredningen ska resultera i ett förslag till linjenät både för stadsbana och för spårväg som samverkar i samma trafiksystem. Linjenätsutredningen beräknas vara genomförd innan år 2025.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Övergripande linjenätsutredning metrobuss

Koncept för metrobuss kommer på sikt att ersätta dagens färgade expressbusslinjer och syftar till att erbjuda snabba resor från region till City samt tyngdpunkter och målpunkter i mellanstadsringen. Sedan Målbild Koll2035 antogs pågår arbete med ÅVS för metrobuss (se nedan) vilken ska vara färdig under år 2020. Linjenätsutredning för metrobuss syftar till att, med utgångspunkt av utpekade stråk i målbilden, slå fast hur linjesträckningarna för metrobuss ska se ut år 2035. Linjenätsutredningen ska resultera i ett förslag till linjenät för metrobuss och vilka ytterligare utredningar som behövs inför investering. Linjenätsutredningen beräknas vara genomförd senast år 2024.

Spårväg Alléstråket

Stråket planeras att gå längs Parkgatan från Viktoriagatan, via Polhemsplatsen till Nordstans hållplats. Målet är att avlasta Brunnsparken som redan idag har uppnått maxkapacitet. En teknisk förstudie är under uppstart som ska precisera kostnader, risker och ansvarsfördelning. Detta arbete sker i samverkan med pågående fördjupning av översiktsplaner i centrala staden. Ett politiskt ställningstagande om att påbörja genomförandestudie och detaljplanearbete behöver därefter fattas.

Ansvar för utredningen delas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Trafikkoncept citybuss

Utredningen syftar till att konkretisera målbildens trafikkoncept för citybuss. Utredningen ska ta fram ett förslag till gemensamma principer som ska gälla vid planeringsarbetet för införandet av konceptet citybuss, och ett förslag till nivå för standard avseende infrastruktur, bytespunkter och trafikering.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) metrobuss

I Målbild Koll2035 beskrivs trafikkonceptet metrobuss som ett nytt snabbusskoncept (*BRT*) i och kring Göteborgsområdet. Metrobussnätet binder samman tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter i stadsområdet, liksom stråken från ytterstad och grannkommuner med stadsområdet. Inom stadsområdet är metrobuss tänkt att köra på egna körfält, i huvudsak på eller längs befintliga trafikleder runt och genom centrala Göteborg. Metrobuss har stationsliknande hållplatser med cirka 1–2 kilometer emellan. Metrobussnätet innefattar i stadsområdet den så kallade mellanstadsringen, ett antal infartsstråk samt ett par tvärförbindelser längre ut i systemet.

För att kunna realisera Målbild Koll2035 behövs fördjupning och konkretisering av system, koncept och stråk för det metrobussystem som beskrivs. Under 2018–2020 genomförs en gemensam ÅVS med syfte att verifiera och konkretisera trafikkonceptet metrobuss, som en del av målbilden. Vidare kommer en *samlad effektbedömning* (SEB) att genomföras för en delsträcka som underlag till finansieringsdiskussioner och en möjlig första utbyggnadsetapp. Ett utredningsunderlag behövs även för att åtgärder ska kunna hanteras i nationell och regional infrastrukturplan. Trafikverket och Västra Götalandsregionen leder arbetet med ÅVS metrobuss medan Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västtrafik deltar aktivt i arbetet.

Vid ett realiserande av metrobuss kommer infrastrukturåtgärder behöva hanteras i såväl nationell infrastrukturplan, regional infrastrukturplan samt i respektive kommunal budget. Den uppskattade investeringskostnaden (exklusive drift- och underhåll) för metrobussystemet beräknades i målbildsarbetet till cirka 9,5 miljarder kronor i 2015 års prisnivå.

Huvudansvariga för utredningen är Trafikverket och Västra Götalandsregionen.

Områdestrafik

Områdestrafiken ligger utanför avgränsningen för Målbild Koll2035. Den är dock en viktig del av kollektivtrafiken och realiseringen av Målbild Koll2035 och ingår därför i handlingsplanen.

Det finns ett behov av att gemensamt utreda områdestrafiken och vilka principer som ska gälla för att säkerställa framkomlighet för prioriterade trafikkoncept (spårväg, stadsbana, citybuss och metrobuss).

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Hjalmar Brantingsplatsen

När Hjalmar Brantingsplatsen byggs om enligt planerna i Program för Backaplan försvinner dagens möjlighet till vändande busstrafik vilket innebär en betydande påverkan på dagens trafikering. Hjalmar Brantingsplatsen kommer dessutom att trafikeras av såväl stadsbana som metrobuss och citybuss vilket gör det till en än viktigare knutpunkt för kollektivtrafiken. För att hantera effekterna av en sådan större förändring på Hjalmar Brantingsplatsen krävs därför en linjenätsutredning av övergripande karaktär med perspektiv på hela Hisingen. Detta planeras att samordnas med pågående fördjupning av översiktsplanen för den centrala staden.

Ansvar för utredningen delas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Alternativ till stadslinbana

Under förutsättning att regionfullmäktige och Göteborgs kommunfullmäktige fattar beslut om att avveckla projektet för en stadslinbana finns behov av en fördjupning till alternativa lösningar. Förutsatt beslut hos respektive part ska Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad tillsammans planera och utreda vidare alternativa lösningar för att tillgodose resandebehovet. Formerna för detta gemensamma arbete kommer att tas fram så fort ett beslut är fattat.

Älvutredning

I Målbild Koll2035 ingick ingen strategi över hur kollektivtrafiken över älven ska utvecklas fram till 2035. Parallellt med detta pågår en kraftig stadsutveckling på båda sidorna av älven. Målet till år 2035 är att skapa 25 000 nya boenden och 50 000 nya arbetsplatser inom området älvstaden. En sådan utveckling kräver en robust och tillförlitlig kollektivtrafik som kompletterar och avlastar redan befintlig och kommande utveckling över och omkring älven. Västtrafik avser att göra en älvutredning under 2020 som analyserar detta behovet. När utredningen är klar ska en större kunskap finnas om

vilken kollektivtrafik över älven som skapar bäst förutsättningar för ett hållbart resande fram till år 2035. Utredningen ska också identifiera var nya bytespunkter på båda sidor av älven bör vara lokaliserade för att möta den planerade stadsutvecklingen.

Ansvaret för utredningen delas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Behovsstudier av framtida bytespunkter

För att nå Målbild Koll2035 blir det viktigt att utforma väl fungerade och attraktiva bytespunkter för resenärerna. Syftet med behovsstudier är att studera bytespunkterna och analysera vilka åtgärder och utformningsförslag som förordas för att de ska fungera väl i linjestrukturen. Syftet är också att se vilka möjligheter bytespunkterna ger för stadsbyggandet. Utredningarna föreslås delas upp i två delar: en översiktlig behovsstudie och därefter en mer fördjupad utredning där det krävs. I de fördjupade utredningarna tas övergripande kalkylunderlag fram som kan ligga till grund för framtida investeringar.

Huvudansvaret för dessa utredningar är uppdelade mellan Västtrafik och kommunerna.

Nytt koncept för hållplatser och väderskydd

För att stödja trafikkoncepten i Målbild Koll2035, höja kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behövs åtgärder för att stärka kvalitén på hållplatser och väderskydd. Utredningen innebär att ta fram ett nytt enhetligt koncept för hållplatser, väderskydd och informationspunkter.

Fram till år 2024 genomförs en arkitektävling eller parallellt uppdrag för att ta fram ett nytt koncept. Därefter tas riktlinjer för nya väderskydd fram, till exempel kan *teknisk handbok* och *hållplatshandbok* komma att uppdateras med typritningar och beskrivningar.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Koll2035 Den ideala bytespunkten

Det finns behov av att uppdatera och vidareutveckla rapporten Den ideala bytespunkten som togs fram i samband med K2020²⁷. Rapporten tar fram visioner och kvalitetsmål som beskriver hur utformningen på och kring bytespunkterna kan medverka till att höja kvalitén på kollektivtrafiken. Syftet är bland annat att ta fram vägledning för hur rapporten ska användas. Den ska kompletteras utifrån det som saknas som strategi för en kollektivtrafik på jämlika villkor²⁸ och gestaltad livsmiljö samt uppdateras för att stödja Målbild Koll2035.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Hållplatsförlängning av övriga hållplatser

Hållplatsförlängning innebär att dagens spårvagnshållplatser förlängs för att möjliggöra trafikering med 45 meter långa spårvagnar utöver dagens 30-33 meter långa vagnar. Hållplatser längs en hel linje måste förlängas om den nya trafikeringen ska bli möjlig.

I dagsläget finns spårvagnslinje 5 och 11 utpekade. För att kunna genomföra hållplatsförlängning i övriga spårvägsnätet behövs underlag tas fram för omfattning, kostnad och prioritering.

Huvudansvaret delas mellan Göteborgs Stad trafikkontoret och Västtrafik.

²⁷ *Den ideala bytespunkten – med resenären i fokus*. ww.K2020.se

²⁸ Västra Götalandsregionen, 2018. *Strategi för en kollektivtrafik på jämlika villkor*.

Fördjupande behovsstudie av pendelparkeringar

Pendelparkeringar är en förutsättning för utvecklingen av kollektivtrafiken. Just nu pågår ett arbete med att ta fram en partsgemensam strategi för pendelparkering, vilken utgår från befintligt och kommande Trafikförsörjningsprogram och fastställs under första delen av år 2020. Strategiarbetet leds av Västtrafik och ingående parter är Västra Götalandsregionens fyra kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Göteborgs Stad Trafikkontoret och Göteborgs Stads Parkering.

Nästa steg är att utreda lokalisering och utrustning av pendelparkering på specifika platser. Ansvar för utredningen delas mellan Västtrafik och kommunerna.

Pott för trimningsåtgärder

I syfte att samordna pågående eller planerade projekt med Målbild Koll2035 och med målet att inte behöva genomföra arbete på samma plats flera gånger är det önskvärt att ta höjd för trimningsåtgärder. Det finns också behov av att definiera vad trimningsåtgärder ska vara för parterna gemensamt och en utredning om vilka möjliga och lämpliga trimningsåtgärder som finns. Under arbetet med handlingsplanen har ingående parter aktivt börjat se över möjligheter att söka medfinansiering ur regional plan för dessa. För att säkra medel bör införandet av en pott för trimningsåtgärder undersökas vidare. En sådan pott skulle bidra till att skapa förutsättningar för investeringar i trimningsåtgärder under 2020–2024. Samtliga parter ansvarar för detta.

6 Tidplan i förhållande till Målbild Koll2035

I Målbild Koll2035 presenteras en etappindelad tidplan för de kollektivtrafikinvesteringar som förelås. Den tidplan som presenteras i denna handlingsplan innebär att flera investeringar blir senarelagda jämfört med målbildens tidplan. Följden är att målbilden realiserar senare än år 2035.

Tabellen nedan visar tidplanen för investeringarna enligt Målbild Koll2035, med kommentarer kring den möjliga tidplanen parterna är överens om idag (januari 2020). Tabellen är en jämförelse mellan den tidsplan som lyfts i målbilden och den som finns i denna handlingsplan. För flertalet av investeringarna behöver finansiering lösas för att de ska kunna realiserar.

TRAFIKKONCEPT ²⁹	INVESTERING ³⁰	KOMMENTAR KRING TIDPLAN ³¹	Finansiering
Etapp 1: –2022 enligt Målbild Koll2035			
Stadsbana/citybuss	Norra Älvstranden (Frihamnen–Lindholmen)	Planeras att vara klar år 2024.	Avtalad
Spårvagn	Alléstråket (Viktoriagatan-Avenyn)	Tidigast möjliga trafikstart 2027–2028.	Återstår
Citybuss	Stråken Tuve, Kallebäck och Gårda	Ingår i en större utredning om citybusstråken i Göteborg. Trafikstart för någon av linjerna kan ske under etapp 2 2023–2027.	Återstår
Metrobuss	Mellanstadsringen (Tingstadstunneln busskörfält)	Kommer ej bli klar innan 2022. När sträckan kan öppna för trafik beror på vad ÄVS pekar på.	Återstår
Stadslinbana	Centrum (Järntorget–Lindholmen–Lundby–Wieselgrensplatsen)	Enligt beslut i Göteborgs Stads trafiknämnd och Västtrafiks styrelse 28 november 2019 blir denna troligen inte av. Avvaktar definitivt beslut.	Se avsnitt om stadslinbana
Etapp 2: ÅR 2023–2027 enligt Målbild Koll2035			
Stadsbana	Dag Hammarskjöldsleden (Järnbrottsmotet–Marklandsgatan)	Preliminärt efter 2027.	Återstår
Spårvagn	Alléstråket (Avenyn–Stampbroarna–Hållplats Nordstan)	Tidigast möjliga trafikstart 2027–2028.	Återstår
Spårvagn/citybuss	Norra Älvstranden (Hjalmar Brantingsplatsen–Brunnsbo–Wadköpingsgatan)	Klar 2029 enligt avtalat i Sverigeförhandlingen.	Avtalad
Spårvagn	Engelbrektsgatan mellan Skånegatan och Södra Vägen	Planeras att vara klar år 2022.	Avtalad
Citybuss	Stråken Toltorpsdalen–Rävekärr, Backa samt Gullbergsvass–Bergsjön	Backa klar 2023 enligt avtalat i Sverigeförhandlingen Gullbergsvass–Bergsjön går ej att bedöma nu. Ingår i en större utredning om citybusstråken i Göteborg. Toltorpsdalen–Rävekärr går ej att bedöma nu då medfinansiering saknas.	Delvis finansierad
Metrobuss	Cityinfartsstråk E45 öst (Centralen–Gamlestaden via Röde Orm)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÄVS metrobuss.	Återstår

²⁹ Kolumnens innehåll är hämtat från Målbild Koll2035.

³⁰ Kolumnens innehåll är hämtat från Målbild Koll2035.

³¹ Kommentarererna kring tidplan förutsätter att investeringarna får prioritet och att finansiering kan lösas.

Metrobuss	Cityinfartsstråk syd (Ullevigatan–Bangårdsviadukten–E45)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk E6 norr, Station Backa	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk Vallhamra	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Tvärförbindelse Sydost (Landvettervägen)	Klar senast 2027 enligt avsiktsförklaring mellan Trafikverket och Partille kommun.	Delvis finansierad
Etapp 3: ÅR 2028–2035 enligt Målbild Koll2035			
Stadsbana	Spårtunnel Kortedala–Alelyckan		Återstår
Stadsbana	Lindholmsförbindelsen (Lindholmen–Stigberget–Linnéplatsen)	Klar år 2035 enligt avtal i Sverigeförhandlingen.	Avtalad
Citybuss	Stråket Eriksberg–Länsmansgården (Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen)	Delsträcka 1 (Lindholmen–Ivarsbergsmotet) klar år 2020/2023. Delsträcka 2 (Ivarsbergsmotet–Vårväderstorget) klar år 2031.	Avtalad
Metrobuss	Mellanstadsringen (Söder-/Västerleden, Lundbyleden, E6 Mölndal–Tingstadsmotet)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Cityinfartsstråk E45 väst/Oscarsleden (Kungsten–Centralstationen)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk E20 (Partille–E6)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Tvärförbindelse Nordost (Mellbyleden/ Bergsjövägen)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår

7 Ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035

Handlingsplanen presenterar några ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035. Dessa redovisas nedan. I det fortsatta arbetet tillkommer det eventuellt ytterligare ändringar allt eftersom parterna arbetar vidare med utredningar. Dessa ändringar innebär en aktualisering av Målbild Koll2035.

Infartsstråk Vallhamra är enligt Målbilden ett utpekad Metrobusstråk. Västtrafik och Partille kommun har i det gemensamma utredningsarbetet konstaterat att delsträckan genom Partille bör ersättas med konceptet för citybuss.

Samplaneringen av stomtrafiken och områdestrafiken är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska utvecklas i riktning mot Målbild Koll2035. Även för utvecklingen av områdestrafiken behöver parterna samverka och arbeta gemensamt. Av nämnda anledningar är områdestrafiken därför en del av handlingsplanen.

För att kunna köra kollektivtrafik i stadsområden på ett hållbart sätt krävs strategiskt placerade depåer. Det blir därför en viktig pusselbit för övriga investeringar presenterade i denna handlingsplan. Regionen och kommunerna behöver gemensamt prioritera utvecklingen av depåer.

Under förutsättning att regionfullmäktige och Göteborgs kommunfullmäktige fattar beslut om en avveckling av projektet för en stadslinbana och en fördjupning av alternativutredningen innebär det en förändring av Målbild Koll2035. Behov av alternativ kollektivtrafik som möter motsvarande resandebehov som en stadslinbana behöver tas om hand och hanteras gemensamt mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

8 Fortsatt arbete med handlingsplanen

Stadstrafikforum GMP ansvarar för uppföljning av handlingsplanens genomförande.

Beredningsgruppen GMP ansvarar för att underlag till uppföljningen av handlingsplanen tillhandahålls. Underlagen till uppföljning ska redogöra för status samt eventuella avvikelser från handlingsplanen. Arbetet med avvikelser och uppföljning behöver konkretiseras gemensamt under det kommande året.

Handlingsplan 2020–2024 presenterar investeringar och utredningar varav några kommer att vara redo för byggstart eller färdigställda inom tidsperioden, se kapitel 6. Utredningarna kommer troligtvis att resultera i förprojektering och projektering under nästa handlingsplans tidsperiod. Konsekvenserna är att efterkommande handlingsplan kommer att behöva hantera investeringar med senarelagd tidplan tillsammans med de objekt som målbilden pekar ut att genomföras under nästa tidsperiod.

Utvecklingen av kollektivtrafiken är en förutsättning för hållbar stads- och regionutveckling. Satsningar på kollektivtrafiken i storstadsområdet ger nytta i det nationella och regionala transportsystemet som helhet. Den bilpendling som i stor utsträckning är regional pendling in till kärnan behöver hanteras med goda kollektivtrafiklösningar för hela resandekedjan och då är det inte bara stråken in till kärnan som behöver fungera. Ur ett nationellt perspektiv finns behov av god framkomlighet för godset till och från hamnen där exempelvis ett metrobussystem längs de statliga lederna skulle kunna vara en del av lösningen för att minska biltrafiken och därigenom skapa bättre framkomlighet.

Om statens ambitioner om ett ökat bostadsbyggande i kombination med ett hållbart resande ska kunna uppnås behöver staten tillskjuta betydande medel till medfinansiering av infrastruktur för kollektivtrafik i storstäderna. För fortsatt framdrift och realiserande av Målbild Koll2035 krävs statlig medfinansiering utöver den nationella och regionala infrastrukturplanen. Ytterligare att staten inte längre kan låsa sig vid en maximal medfinansiering till 50 procent av investeringsvolymen avseende infrastruktur för kollektivtrafik.

9 Identifierade risker

En riskanalys genomfördes i samband med framtagandet av handlingsplanen. Riskanalysens fokus var huvudsakligen handlingsplanen och resultat presenteras i detta kapitel. Det framgår även vissa risker kopplade till målbilden.

Det finns en stor risk att Målbild Koll2035 inte nås om intern och extern medfinansiering inte löses. Därför är det av stor vikt att parterna verkar aktivt för en ökad statlig medfinansiering utöver kommunala och regionala medel. Det ska också påpekas att målbildens summerade investeringskostnad på cirka 25 miljarder kronor är belopp framtagna i tidiga skeden. Kostnadsbilden kommer att modifieras allteftersom respektive projekt går in i mer detaljerade faser men kan även påverkas av förändrade förutsättningar.

Ett antal risker handlar om målkonflikter. Olika prioriteringar inom de respektive tjänstemannaorganisationerna är en risk som beror på deras skilda huvudansvar samt skilda värderingar och prioriteringar mellan olika måldokument. Ytterligare en målkonflikt handlar om att olika trafikslag konkurrerar om gatuutrymmet och en konsekvens blir att uppsatta kvaliteter inte uppnås. Detta beror främst på att det finns många olika intressenter med olika prioriteringar, till exempel är inte kollektivtrafik allas prioritering. Båda riskerna kan dock hanteras genom att dialog förs mellan parterna.

En annan hög risk är kopplad till processen där handlingsplanen antas men dess verkställande uteblir. Det kräver att handlingsplanen blir ett kontinuerligt arbete för parterna. Det kan också vara att en organisation behöver göra omprioriteringar av olika skäl. Då finns risken att resurser flyttas till kortsiktiga lösningar som inte finns med i handlingsplanen och en konsekvens är att det proaktiva arbetet uteblir.

Kunskapen och erfarenheten av att vikta in miljö- och sociala aspekter i projekt är låg. Detta kan leda till att prioriteringen mellan olika investeringar i handlingsplanen inte görs utifrån utpekade kvalitetsmål i Målbild Koll2035 och de miljömässiga och sociala aspekter som pekas ut. Här krävs att respektive organisation börjar tänka på ett lite annorlunda sätt än tidigare.

10 Representanter för arbetet med handlingsplanen

Handlingsplan för stadstrafiken Göteborg, Mölndal och Partille 2020 – 2024

Beredningsgrupp GMP

Ulrika Bokeberg, Västra Götalandsregionen

Jörn Engström, Västra Götalandsregionen

Lars Hillerström, Västra Götalandsregionen

Roger Vahnberg, Västtrafik (projektägare för arbetet med handlingsplanen)

Sofia Hellberg, Partille kommun

Magnus Johansson, Mölndals stad

Jenny Adler, Göteborgs Stad trafikkontoret

Fredrik Nielsen, Göteborgs Stad stadsledningskontoret

Eric Roos, Göteborgs Stad stadsledningskontoret

Magnus Sigfusson, Göteborgs Stad stadsledningskontoret

Representanter från Strategisk samordningsgrupp, projektledning samt arbetsgrupper

Jörn Engström, Västra Götalandsregionen

Torvald Asplund, Västtrafik (projektledare för arbetet med handlingsplanen)

Magnus Lorentzon, Västtrafik

Stefan Krafft, Västtrafik

Carolina Lundberg, Västtrafik

Emma Johansson, Partille kommun

Gunnar Palm, Mölndals stad

Jenny Ekeblad, Göteborgs Stad trafikkontoret

Mattias Sjöholm, Göteborgs Stad trafikkontoret

Toomas Almqvist, Göteborgs Stad trafikkontoret

Robertho Settergren, Göteborgs Stad Stadsledningskontoret

Eric Roos, Göteborgs Stad Stadsledningskontoret

Christian Bergman, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Johan Sandevärn, Sweco

Vania Khairallah, Sweco

Anna-Kajsa Gustafsson, WSP

11 Begreppsordlista

Banhållare: Den som i egenskap av ägare eller innehavare håller trafikleder, spår eller anordningar som används av spårtrafik eller sköter trafikledningen i spårtrafik.

Beredningsgrupp för Stadstrafikforum: Tjänstepersonsgrupp på ledningsnivå som är beredande till stadstrafikforum GMP.

BRT: Står för Bus Rapid Transit. Högt utvecklade busstrafiksystem där man tar vara på många av de lösningar man finner i modern spårtrafik – egna körbanor, gena linjesträckningar, full prioritet i alla korsningar, hög kvalitet och tydlig identitet på fordon och hållplatser etc.

City: I princip staden innanför Vallgraven och området runt Centralstationen.

Genomförandestudie: Förkortas GFS och är ett begrepp som används inom Göteborgs Stad och omfattar förprojektering.

Hållplatshandbok - Handbok för utformning och utrustning på hållplatser (2018, Västtrafik och Västfastigheter).

Innerstadsringen: En del av Målbild Koll2035s nätstruktur. Innerstadsringen binder samman bytespunkter och målpunkter i innerstaden och avlastar de mest centrala delarna av Göteborg.

Objekt: Ett föremål som är en investering eller utredning i denna handlingsplan. Används även istället för åtgärd.

Mellanstadsringen: En del av Målbild Koll2035s nätstruktur. Mellanstadsringen knyter ihop stadsdelar och bidrar till att uppfylla kvalitetsmålet om att det ska ta max 30 minuter mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter. Bidrar till att många resor blir snabbare runt City än igenom, vilket i sin tur minskar behovet av att resa till City bara för att byta.

Part eller parter: Innefattar de organisationer som samverkar inom Målbild Koll2035 vilka är Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun

SEB/Samlad effektbedömning: Ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. I SEB beskrivs en åtgärds effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomi, påverkan på transportpolitiska mål samt hur nyttorna av åtgärden fördelar sig på olika grupper.

Spårväg Allétråket: Även kallad för Allélänken.

Stadstrafikforum GMP: Politiskt samverkansforum mellan Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västra Götalandsregionen, med syfte att stödja en utveckling av kollektivtrafiken i stadsområdet som går hand i hand med stadsutvecklingen.

Stomnät: Kapacitetsstark kollektivtrafik som betjänar storstadsområdet. I stomnätet 2017 ingår samtliga spårvagnslinjer, stombusslinjerna, de så kallade färgade expressbusslinjerna, samt pendeltågslinjerna från Alingsås, Kungälv och Älvängen där de trafikerar storstadsområdet. I stomnätet 2035 ingår stadsbanelinjer, spårvagnslinjer, citybusslinjer, metrobusslinjer och stadslinbanan samt pendeltågslinjerna där de trafikerar storstadsområdet.

Strategisk samordningsgrupp: Tjänstepersonsgrupp med representanter från Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad (trafikkontoret, stadsledningskontoret och

stadsbyggnadskontoret), Mölndals stad, Partille kommun och Västtrafik med kompetens inom kollektivtrafik som bereder frågor till beredningsgrupp. Har arbetat fram handlingsplanen.

Teknisk handbok (Göteborgs Stad): Teknisk Handbok (TH) är tekniska anvisningar till konsulter, entreprenörer och aktörer som arbetar med planering, projektering, byggande och drift- och underhåll av/på allmän platsmark.

Väghållare: Ofta en organisation, t.ex. en kommun eller staten genom Trafikverket som äger och ansvarar för vägen.

Åtgärd: Ett föremål som är en investering eller utredning i denna handlingsplan. Används även istället för objekt.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att få en helhetsbild och enklare hitta hållbara förslag på åtgärder. Definition hämtad från Trafikverket.

Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar	Ändrad av

Bilagor

Dokument	Version	Datum
Bilaga 1 Övriga investeringar till 2024		
Bilaga 2 Miljömässig och social hållbarhet		

Bilaga 1 Övriga investeringar till 2024

De kommande åren pågår byggnation av många stora infrastrukturprojekt samtidigt i Göteborg. Detta leder till att framkomligheten på de stora transportstråken påverkas. Avstängningar och kapacitetsbegränsningar kommer att påverka såväl utbud som restider inom utredningsområdet, framförallt för resor över älven till och från Hisingen. Nedan listas några av de större projekten som påverkar trafiken inom utredningsområdet utifrån information från KomFram ¹.

Infrastrukturprojekt	Planerad färdigställande
Marieholmstunneln	2020
E45 Gullbergstunneln	2020
Hisingsbron	Sommaren 2021
Älvsborgsbron Underhåll	Sommaren 2021
Hisingsleden	2023
Örgrytemotets ramper stängs	Sommaren 2023
Lundbyleden & Brunnsbo station	2023
Västlänken förstärkning Götatunneln	Första halvåret 2021
Bohusbanan ersätts m. busstrafik	Andra halvåret 2021
Tingstadstunneln Underhåll	Vår-höst 2023
Västlänkens bro över E6	Från våren – året ut 2022
Detaljplan Masthamnskajen	2023
Västlänken Haga station	
Västlänken Korsvägen	

Bortsett från att investeringarna ovan är trafikpåverkande belastar de resurser från berörda organisationer, vilket är bra att ha i åtanke vid planering av kommande investeringar.

Av ovannämnda investeringar finns de som *avlastar* kollektivtrafiken efter deras färdigställande, vilka listas nedan:

- Spårväg Lindholmsallén
- Hisingsbron
- Marieholmstunneln
- Brunnsbo station

¹ KomFram: Göteborgs Stad, Trafikverket, Västrafik, 2019. KomFram är ett samverkansforum. Syftet med KomFram är att genom samordning och koordinering mellan parterna Trafikverket, Västrafik och Göteborgs Stad och projekt främja framkomligheten och tillgängligheten till målpunkter i Göteborg.

Bilaga 2 Miljömässig och social hållbarhet

I denna bilaga framgår vilka hållbarhetspekter som ska analyseras vidare i de investeringar och utredningar som presenteras i handlingsplanen.

Följande miljöaspekter ska vara utgångspunkter och analyseras i de investeringar och utredningar som är inom ramen för Målbild Koll2035:

- Vi skall följa miljö- och klimatplanen och genomföra de åtgärder som finns beskrivna.
- Planera för att förbättra framkomligheten och undvika onödiga stopp.
- Planera så att det finns förutsättningar att nå kollektivtrafiken på ett effektivt sätt för gående, cyklister och i förekommande fall bilister.
- För att tystare teknik ska ha en positiv effekt måste alla fordon i ett område ha en låg bullernivå, vilket kan åstadkommas genom att införa tysta zoner.

För att minska klimatpåverkan och förverkliga den bedömning som lyfts i målbilden – att kollektivtrafikens utsläpp av klimatgaser ska minska med 90 procent till 2035 – krävs att utredningar beaktar olika alternativs klimatpåverkan så att investeringarna sker i den riktningen. Utredningar ska ta höjd för en teknisk utveckling för drivmedel och fordon. Detta för att undvika att det nya kollektivtrafiksystemet bygger in sig i ett system. Till exempel utvecklingen inom elektrifierade fordon, kolonn- och autonomkörningar, utbyggnad av gasinfrastruktur m.m. Utredningar ska förhålla sig till strategier och klimatmålsambitioner som är fastställda inom Västra Götalandsregionen och Västtrafiks miljö – och klimatplan.

I den sociala konsekvensanalysen som genomförts för Målbild Koll2035 framkommer det att en genomförd målbild ger stora sociala nyttor för de boende i storstadsområdet i den större skalan. Den pekar även på att en genomförd målbild kan leda till negativa konsekvenser på lokal nivå om inte den vidare planeringen och utformningen görs på rätt sätt. Den sociala konsekvensanalys som genomfördes för Målbild Koll2035 pekar ut flertalet rekommendationer vilka bör vara utgångspunkt för fortsatt arbete med utredningar för bytespunkter, linjenätsutredningar och nya kopplingar. Nya sociala- barnkonsekvensanalyser genomförs inom den enskilda utredningen och innefatta stadsdelsnivå, närmiljö samt byggnad och plats.



Utifrån SKA som genomfördes för Målbild Koll2035 är det följande som pekades ut som viktigt att arbeta vidare med i de utredningar som rör bytespunkter, linjenätsutredningar och nya kopplingar:

1. Utgå från målgrupper: genomför sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser.
2. Fokus på bytespunkter: analysera bytespunkter utifrån kombinationen av linjer och vilka möten som kan uppstå. Använd ”Den ideala bytespunkten” Koll2020 fram till dess att den nya är framtagen.
3. Bredda prioriteringsfaktorerna: utred, värdera och prioritera åtgärder och etapper även utifrån sociala behov och nyttor.
4. Lokala utmaningar: hantera korsningspunkter, hållplatslägen och anpassa trafiken till lokal miljö. Särskilt viktigt är trafiksäkerheten utifrån ett barnperspektiv.