

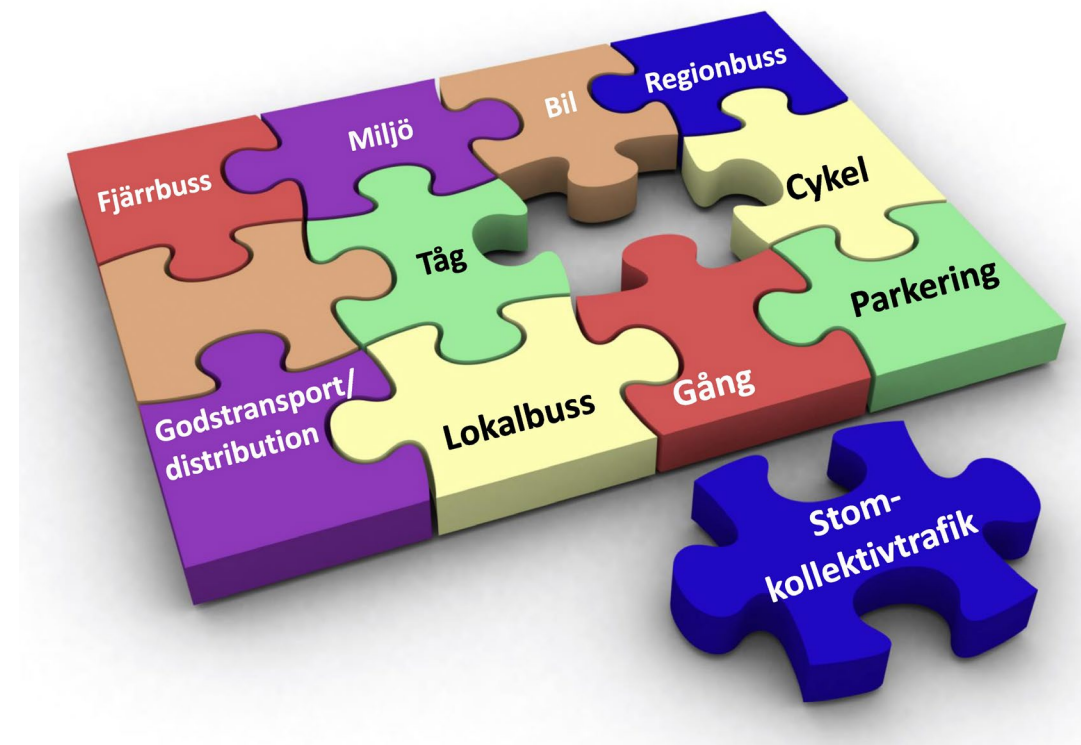
Kollektivtrafik – fördjupning av trafikkonceptet metrobuss

Stadsbyggnadsnämnden den 22 augusti 2023

Per Wingqvist

Kollektivtrafik – fördjupning av trafikkonceptet metrobuss

- Bakgrund, stadsutveckling, kollektivtrafikens roll i staden
Per Wingqvist, Stadsbyggnadsförvaltningen
- Målbild Koll2035 med fokus på Metrobuss
Jörn Engström, Västra Götalandsregionen
- Investeringsplanering och pågående utredningar
Malin Lindh, Trafikverket



Bakgrund

- Staden växer och förtätas och det utförs betydligt fler resor.
- För att kunna trafikförsörja den planerade staden i utbyggnadsplaneringen från 2014 togs bland annat Målbild Koll2035 fram.
- All stadsutveckling sedan förra ÖP gynnar fler resor till fots eller med cykel, bland annat genom att jobba med blandstad som målbild.
- Stora delar av det ökade resebehovet behöver dock ske med bil eller kollektivtrafik.
- Bilen kräver mycket mer yta i staden än vi planerar för.
- I många geografier sker ökningen i snabbare takt än vi planerade för i Målbild Koll2035.



Stadsutveckling och resande

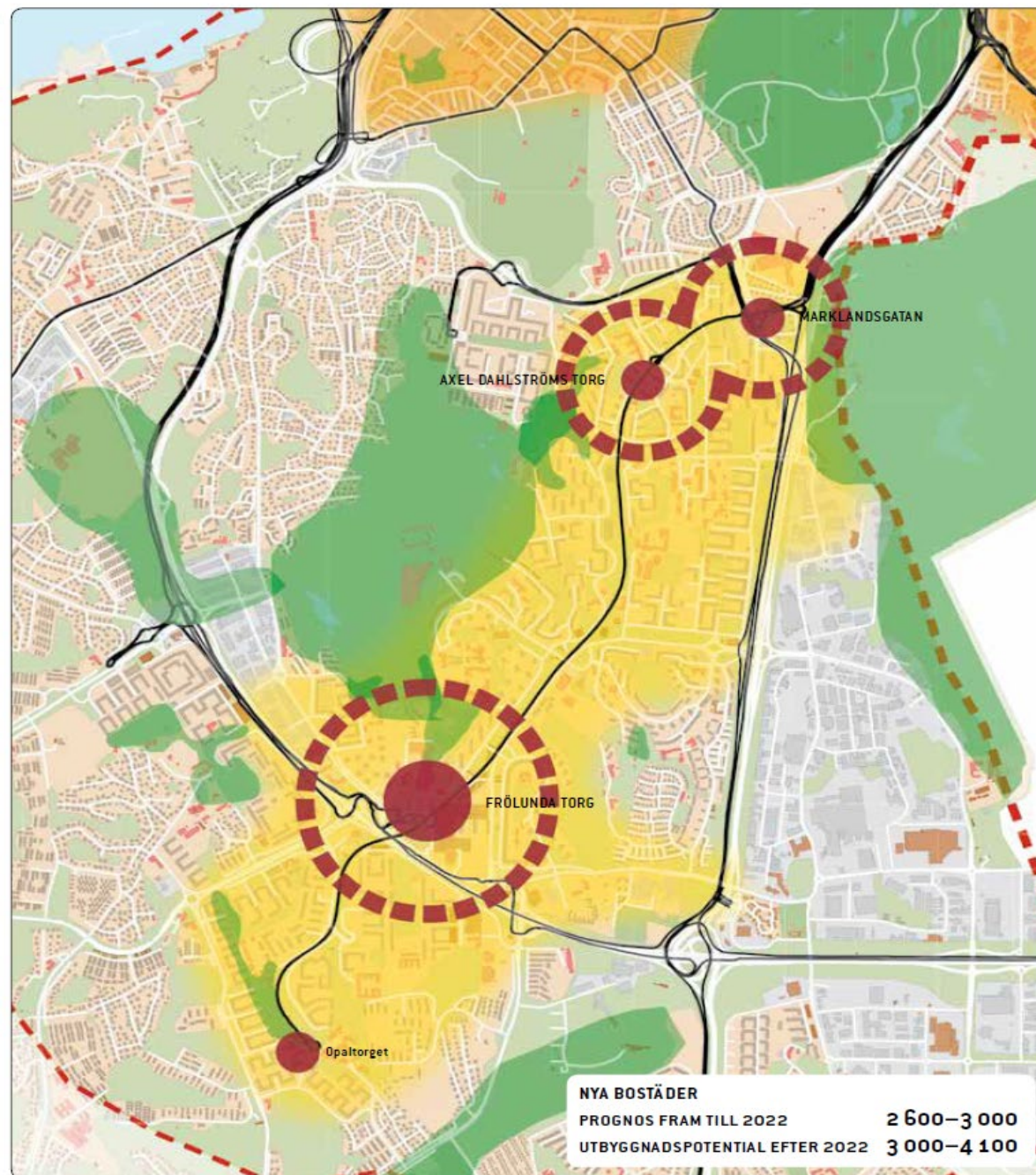
- Målbild Koll2035 utgick från utbyggnadspotentialen i "Strategi för utbyggnadsplanering – Göteborg 2035". Det har nu byggts snabbare och betydligt mer i mellan- och ytterstaden.
- Trängsel och andra effekter uppstår ofta i andra geografier än där trafiken genereras. Med nuvarande trafikstruktur ökar trängseln på leder och i innerstaden vid etableringar i mellan- och ytterstaden.
- Varje plan som godkänts sedan 2015 är en inteckning av att vi fullföljer Målbild Koll2035.
- I flera av våra områden är kollektivtrafiksystemet sedan många år överbelastat i rusningstrafik. Det är trångt på fordon och i trafiksystemet.



Exempel Frölunda

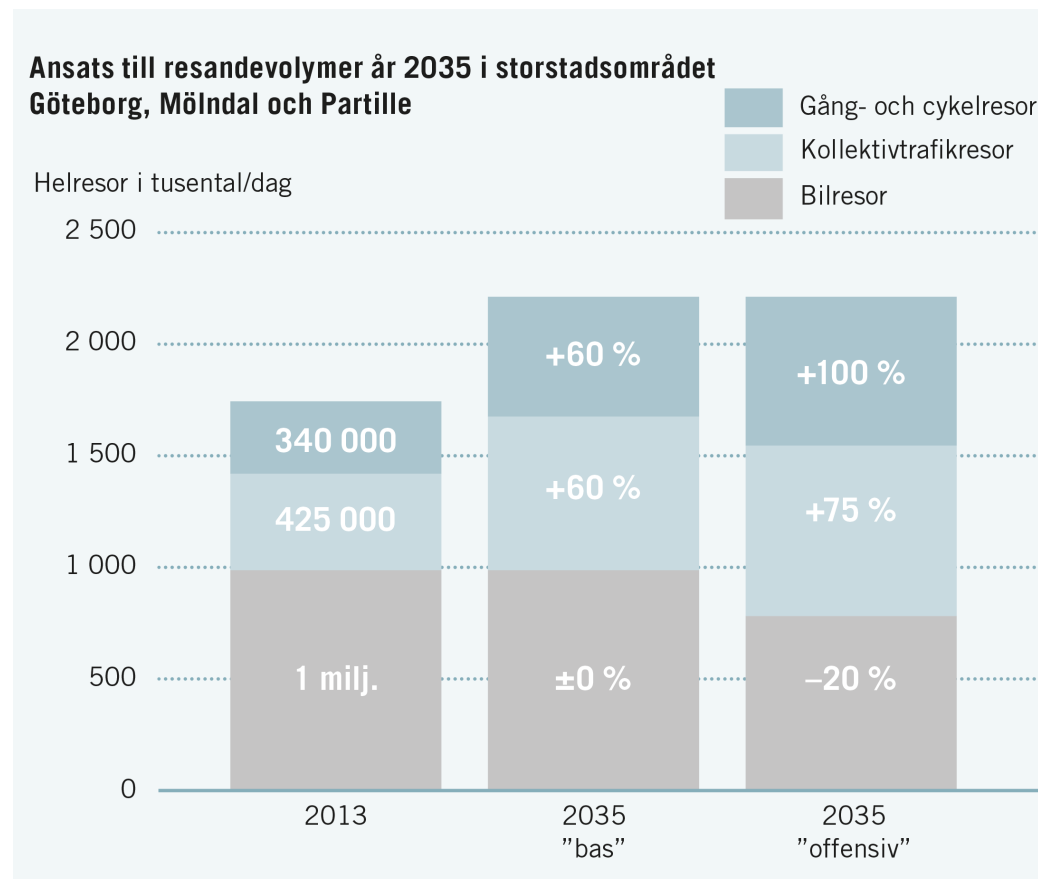
Frölunda/Väster,
inom gul zon på kartan:

- Ca 8 200 bostäder planeras inom programområdena
- Ca 3 000 bostäder i redan antagna planer utanför programområdena
- Ca 530 bostäder i pågående planprojekt eller på väntelistan utanför programområdena
- Sammantaget 65 % fler bostäder än utbyggnadspotentialen enligt UP 2035



Kollektivtrafikens roll

- En snabb, pålitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för att staden ska kunna fortsätta växa och förtätas.
- För att närma oss KF:s miljömål behöver vi nå siffrorna i i det offensiva scenariot.
- Målbild Koll2035 visar hur samverkande trafikkoncept kan trafikförsörja en växande stad.
- Det fungerar inte att fylla på med fler bussar och vagnar i befintlig struktur. Då kommer delar av staden att korka igen. Trafikkoncept Metrobuss frigör kapacitet och minskar restider.
- Metrobusstationer kommer på vissa platser att vara en stadsutvecklingsmotor.

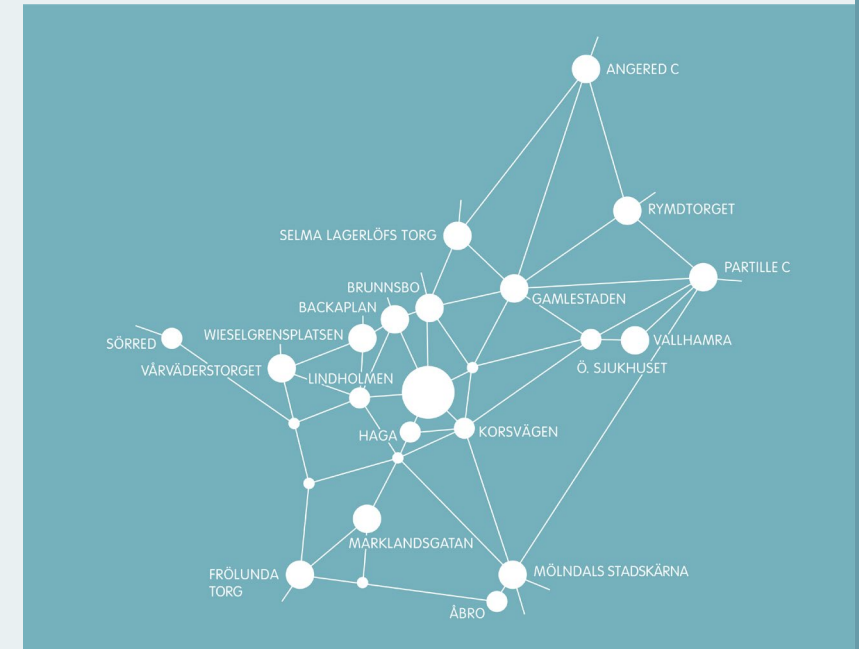


Koll2035 med fokus på Metrobuss

Jörn Engström, Västra Götalandsregionen

Målbild Koll2035 – kollektivtrafikprogram för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille

- Samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborg, Mölndal och Partille.
- Utgår från befintlig kapacitet (2015) i kollektivtrafiksystemet, i relation till parternas utbyggnadsplanering samt målsättningar om hållbart resande.
- Arbetades fram under perioden 2013-2017.
- Antagen av parternas fyra fullmäktige våren 2018.



Se vidare www.koll2035.se

Detta är Målbilden

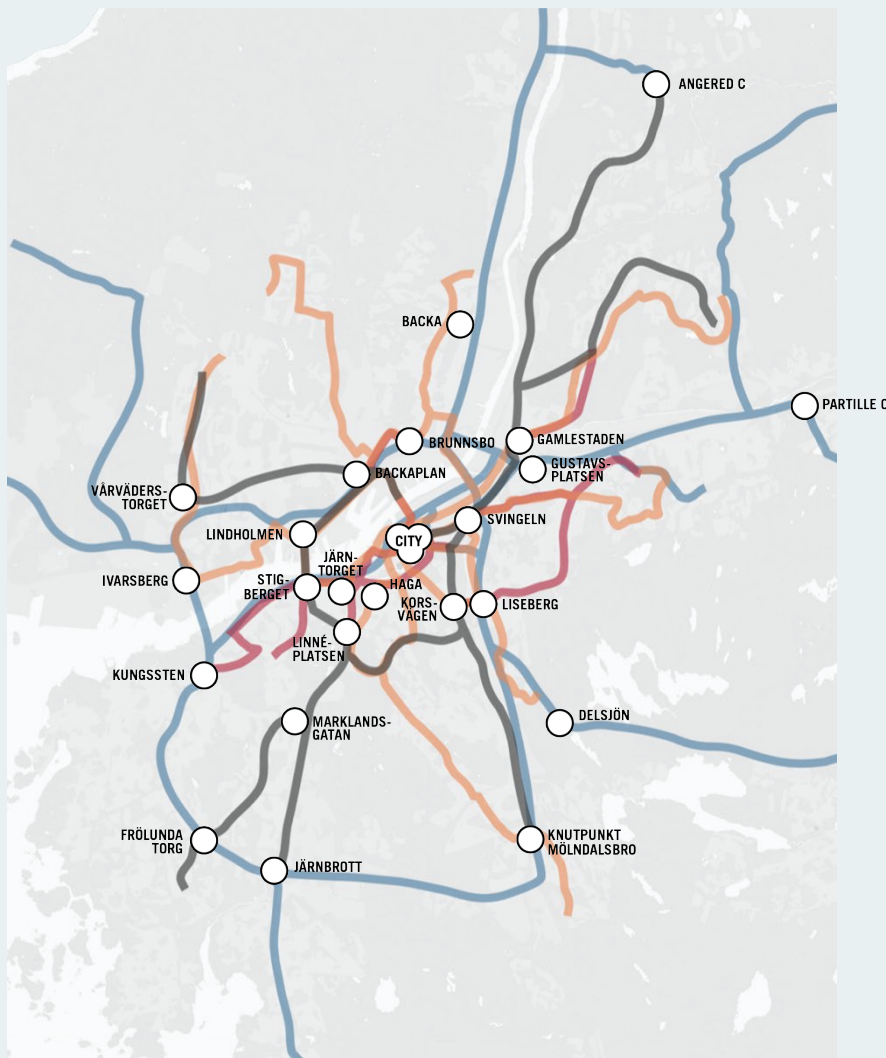
- Stödja en hållbar stadsutveckling
- Underlätta ett enkelt vardagsliv
- Kvalitetsmål för resenären, människan i staden och stadsutvecklingen
- Strukturer och utvecklingsprinciper
- Trafikkoncept, bytespunkter och stråk
- Fysiska åtgärder
- Kostnader, effekter och genomförande



Varför Målbild Koll2035?

- Hur utvecklar vi kollektivtrafiken för att möta resandebehovet när storstadsområdet växer och förtätas? Det fungerar inte längre att bara fylla på med fler bussar och vagnar.
- Vi behöver ha ett systemtänk, olika trafikkoncept eller "lager" som tillsammans ger en fungerande helhet som kan möta och attrahera ett kraftigt ökat resande.
- Det kommer behövas större infrastruktur-åtgärder för att lösa en del av knutarna. (men fortfarande billigare än tunnelbana och mindre grävande)

Spårväg/stadsbana/citybuss/metrobuss/pendeltåg i ett sammanhängande system



Måluppfyllelse – restidsmålet 30 minuter

I genomsnitt 22 % restidsminskning mellan tyngdpunkter och viktiga målpunkter.

2015

Från/Till	Angereds centrum	Backplan	Bergsjön/Rymdtorget	Brunnsbotorget	City (navet)	Frölunda torg	Gamlestadstorget	A D torg/Marklandsgatan	Mölnbals stadskärna	Partille centrum	Selma Lagerlöfs torg	Vallhamra torg	Vårväderstorget	Wieselgrensplatsen	Chalmers	Lindholmen	Sahlgrenska sjukhuset	Sörred	Äbro	Östra Sjukhuset
Angereds centrum		28,2	32,1	33,8	18,7	46,9	14,4	40,7	41,0	31,9	28,6	35,2	37,5	30,1	30,3	31,1	34,4	34,3	46,7	30,7
Backplan	28,4		30,9	3,6	4,3	28,5	16,7	18,0	30,5	24,7	10,4	26,3	9,6	2,9	15,9	5,7	18,7	21,4	35,9	19,2
Bergsjön/Rymdtorget	32,7	31,2		36,6	22,0	50,7	18,3	43,7	44,3	31,0	43,7	39,7	41,7	34,5	33,1	34,7	37,1	42,5	56,7	36,0
Brunnsbotorget	33,3	3,0	33,9		7,0	33,2	19,9	24,1	29,6	28,1	6,7	27,2	14,9	7,7	21,1	9,2	25,5	33,3	41,3	22,0
City (navet)	18,5	5,0	22,3	9,4		22,0	8,2	12,4	15,4	15,5	16,3	15,1	14,7	7,6	6,1	8,4	9,9	15,8	25,7	13,2
Frölunda torg	48,6	28,8	49,8	33,1	19,0		36,0	9,0	22,3	43,9	40,2	41,6	30,5	29,4	16,7	20,0	13,7	17,7	14,7	40,2
Gamlestadstorget	14,3	17,5	18,4	22,8	8,4	36,9		30,2	31,1	21,4	29,7	23,2	27,7	20,6	19,4	20,8	23,4	28,5	37,1	19,1
A D torg/Marklandsgatan	40,3	20,1	41,6	25,4	10,6	8,0	27,8		23,9	35,2	32,2	31,8	30,7	23,9	8,1	16,2	5,1	27,7	15,0	32,3
Mölnbals stadskärna	40,7	31,1	44,0	33,6	14,6	20,1	30,7	22,4		36,3	39,7	36,0	36,9	34,2	17,4	30,1	13,4	36,5	3,6	27,2
Partille centrum	31,0	22,5	22,2	27,7	13,1	39,9	19,4	34,0	33,9		34,6	10,0	31,9	25,3	21,2	22,0	25,2	34,9	45,2	16,9
Selma Lagerlöfs torg	35,3	11,4	42,6	8,4	15,6	41,9	28,4	32,8	38,0	36,6		36,0	23,0	15,9	29,5	17,3	31,5	33,3	49,1	30,4
Vallhamra torg	33,5	22,1	36,5	28,4	15,1	41,6	24,3	35,3	36,9	12,1	35,1		31,9	25,3	24,2	29,0	28,1	37,5	47,7	6,8
Vårväderstorget	37,9	9,2	42,2	13,4	14,1	30,4	27,8	27,7	37,2	34,7	21,5	39,6		6,2	23,3	15,7	31,7	13,2	48,4	33,3
Wieselgrensplatsen	31,6	3,0	35,5	7,3	8,0	31,2	21,2	21,7	35,2	28,6	15,6	33,7	6,6		18,1	10,1	23,8	21,0	42,9	27,1
Chalmers	32,1	16,7	33,1	23,7	7,3	17,1	20,2	11,0	21,0	26,8	30,6	24,7	24,3	17,6		22,0	3,9	29,4	26,7	23,1
Lindholmen	31,6	6,2	35,0	10,1	8,2	22,0	20,9	17,0	32,1	24,0	17,4	27,3	16,6	10,0	17,6		22,7	13,0	39,5	24,4
Sahlgrenska sjukhuset	35,1	21,4	36,1	27,3	9,4	13,2	23,1	6,7	14,4	29,9	32,8	27,0	32,1	24,0	3,0	24,4		24,5	19,0	25,6
Sörred	38,5	13,0	45,7	18,4	18,4	16,1	31,8	24,8	42,9	36,0	25,1	39,1	14,8	13,4	29,5	12,0	28,1		37,4	36,2
Äbro	51,4	40,9	57,0	46,7	27,6	16,7	41,9	18,0	7,0	52,2	53,1	49,9	47,5	45,8	26,4	38,7	20,0	34,1		38,4
Östra sjukhuset	29,6	17,9	31,7	23,7	10,7	40,2	19,3	33,3	33,1	18,2	30,7	5,9	30,9	23,1	21,3	24,7	25,3	33,7	43,7	

2035

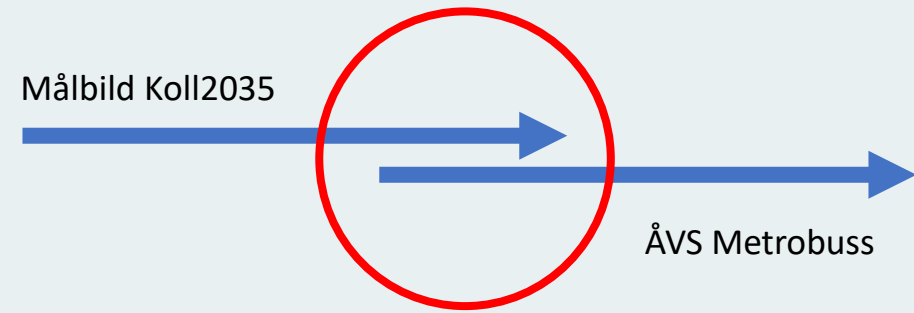
Från/Till	Angereds centrum	Backplan	Bergsjön/Rymdtorget	Brunnsbotorget	City (navet)	Frölunda torg	Gamlestadstorget	A D torg/Marklandsgatan	Mölnbals stadskärna	Partille centrum	Selma Lagerlöfs torg	Vallhamra torg	Vårväderstorget	Wieselgrensplatsen	Chalmers	Lindholmen	Sahlgrenska sjukhuset	Sörred	Äbro	Östra Sjukhuset
Angereds centrum		20,3	21,0	17,0	12,0	33,0	9,9	26,2	27,6	30,5	24,4	27,6	28,9	23,0	18,5	26,1	20,6	31,7	34,6	26,3
Backplan	20,4		27,3	2,8	4,3	19,8	14,7	18,0	17,0	19,3	9,9	24,5	7,4	1,5	14,1	5,5	10,4	12,0	20,9	21,7
Bergsjön/Rymdtorget	20,6	24,7		28,6	16,3	37,4	13,3	31,4	30,8	21,1	33,4	31,1	31,5	25,6	27,1	29,5	29,7	36,8	40,4	28,5
Brunnsbotorget	17,0	3,2	29,8		5,7	21,6	17,8	20,9	13,8	19,3	6,3	21,0	13,1	7,2	17,1	9,1	14,0	24,1	17,5	18,3
City (navet)	12,0	4,4	17,4	6,6		14,7	4,8	10,0	12,4	10,3	13,7	14,9	12,6	6,8	5,1	8,4	6,1	16,2	18,8	13,0
Frölunda torg	35,0	19,8	39,0	21,5	15,2		28,9	8,1	13,3	28,4	31,3	31,9	16,5	22,4	11,6	17,3	9,6	18,9	11,5	27,2
Gamlestadstorget	9,9	14,4	13,7	17,8	4,9	27,1		19,8	15,8	15,0	19,2	16,8	22,2	16,3	15,4	21,0	18,0	27,4	21,7	14,7
A D torg/Marklandsgatan	26,7	18,3	32,0	20,8	9,0	7,3	20,6		17,2	28,5	28,0	30,3	18,1	26,7	5,3	11,2	3,6	21,1	15,2	28,4
Mölnbals stadskärna	27,5	16,9	32,5	13,6	12,9	13,2	16,5	17,6		19,4	23,3	25,2	30,5	24,5	12,6	21,0	14,7	25,9	7,3	17,2
Partille centrum	29,5	18,9	18,2	15,0	10,3	28,0	15,0	29,1	19,1		27,4	10,2	27,8	21,8	24,5	21,4	23,4	29,7	23,1	13,8
Selma Lagerlöfs torg	22,4	10,4	34,7	6,6	13,9	32,0	22,7	27,8	22,9	29,4		24,6	20,4	14,3	21,7	17,2	24,0	24,1	28,6	22,0
Vallhamra torg	28,1	25,2	30,7	21,7	15,3	31,7	17,4	33,5	23,5	12,3	26,5		32,9	26,9	23,1	30,6	27,2	37,7	27,6	4,2
Vårväderstorget	28,7	7,3	34,8	11,9	12,8	16,5	22,7	18,5	30,5	28,5	19,6	32,6		5,7	24,9	12,3	22,4	11,6	29,3	32,4
Wieselgrensplatsen	22,7	1,7	28,8	6,0	7,0	22,0	16,8	26,3	24,5	22,6	13,5	26,6	5,6		17,2	8,6	13,8	15,0	23,5	26,7
Chalmers	18,3	13,5	26,7	16,9	4,9	11,9	15,4	5,6	12,5	25,0	22,2	23,2	24,8	16,9		7,8	3,1	19,8	19,6	21,3
Lindholmen	26,6	5,7	32,4	9,1	8,5	16,3	22,4	11,2	20,2	21,4	17,2	30,6	12,5	8,7	8,5		4,6	10,1	28,1	28,4
Sahlgrenska sjukhuset	20,4	9,5	28,7	13,0	6,4	10,1	17,9	3,7	15,6	22,9	23,6	26,9	20,9	12,9	3,2	3,8		16,0	18,6	23,4
Sörred	30,3	12,0	39,9	14,0	17,8	17,2	28,6	21,6	25,9	30,8	23,2	34,9	11,5	13,7	20,5	10,2	16,5		29,9	32,1
Äbro	33,3	20,9	41,5	17,5	18,1	11,5	22,6	15,5	6,7	23,4	28,5	29,4	29,2	23,3	19,6	28,4	19,5	30,0		21,3
Östra Sjukhuset	27,1	22,8	27,4	19,0	13,1	27,2	15,0	28,8	17,2	11,9	22,9	4,5	31,4	25,4	20,4	28,2	23,5	32,7	21,3	

Varför Metrobuss?

- Tidigt i målbildsarbetet studerades flera olika lösningar, allt från tunnelbana till högbana eller snabbspårväg.
- Till slut landade vi i att vårda och vidareutveckla det vi har, där basen är pendeltåg, buss och spårvagn. Den inriktningen bedömdes som mest robust och rationell.
- Metrobuss är det trafikkoncept i målbilden som har störst potential att locka över bilpendlare till kollektivtrafiken.
- Metrobuss bidrar till minskad bilpendling in till Göteborg och minskad trängsel för de som behöver ta bilen.

Metrobuss Åtgärdsvalsstudie

- Fortsättning på Målbild Koll2035 i samverkan med Trafikverket
- ÅVS publicerad våren 2021
- Därefter avsiktsförklaring om partsgemensamma utredningar 2021-2022
- "Metrobuss" är med som utpekad brist i nationell infrastrukturplan 2022-2033
- Prioriterad utredning pågår med de tre storstadsregionerna



ÅTGÄRDSVALSSTUDIE METROBUSS

Slutrapport 2021-04-22

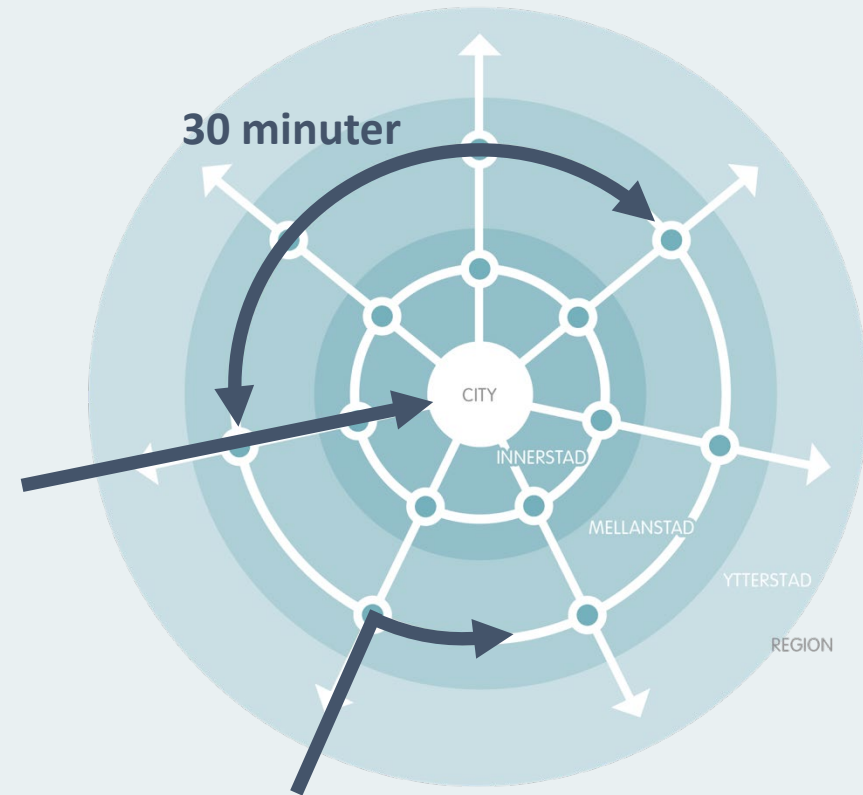


 TRAFIKVERKET

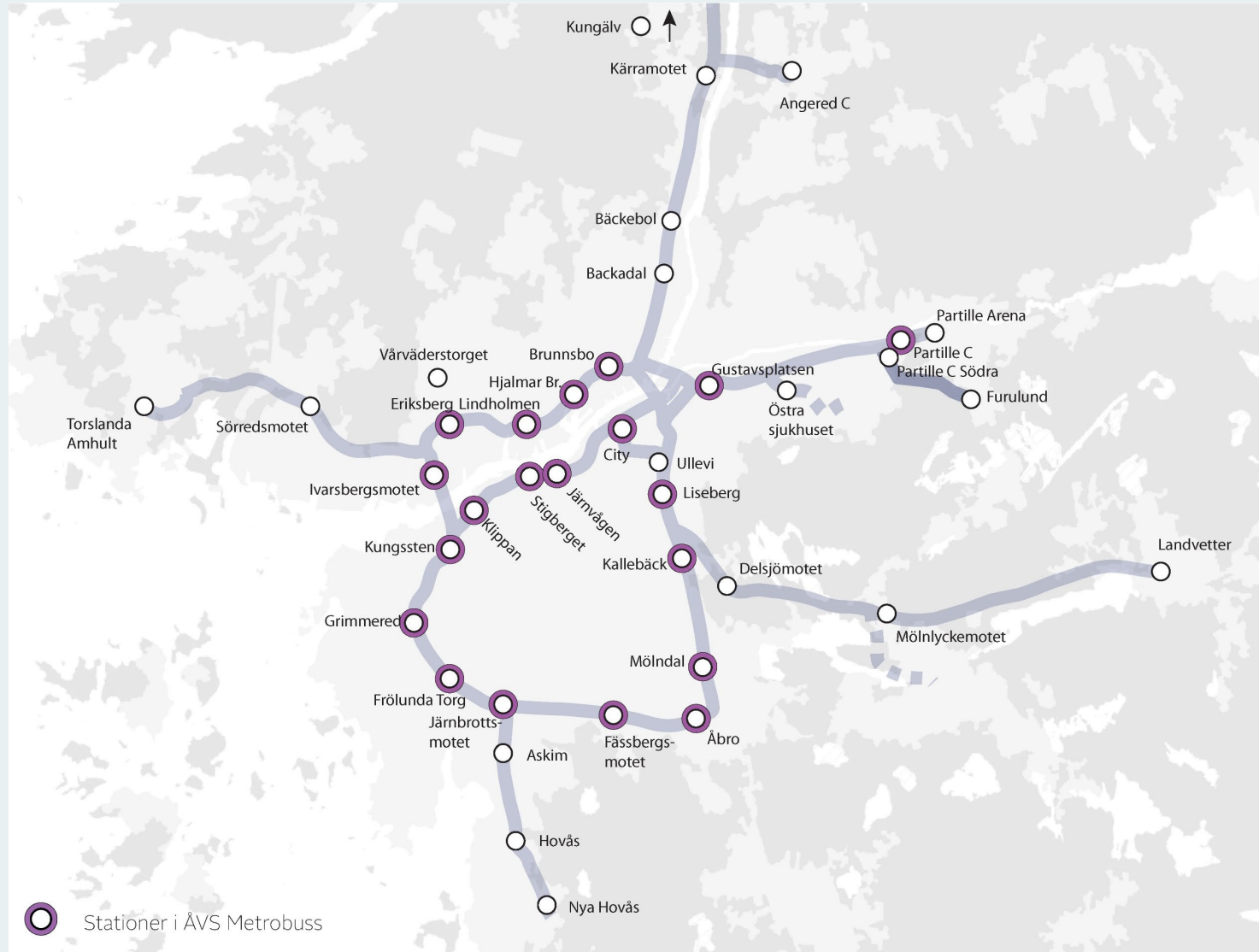
 VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Metrobuss trafikkoncept

- Knyter ihop tyngdpunkter och viktiga målpunkter med varandra
- Snabbare runt än genom för de som inte har mål i city
- Direktresa till city
- Trafikerar befintliga genomfarts- och kringleder
- Stationsliknande hållplatser där det är många resenärer
- Vidareutveckling av dagens X-linjer och "färgade expresser"



Metrobuss utpekade stråk



Varför Metrobuss, *forts*

- En av de stora fördelarna är skalbarhet och möjligheten till stegvis utbyggnad. Vi kan alltså stegvis över tid utveckla dagens expressbuss mot ett framtida metrobussystem.
- En annan fördel är friheten att pröva olika lösningar på olika delsträckor; breddning, egen infrastruktur, ta bilkörfält eller till och med blandtrafik på vissa delsträckor. Beroende på vad som är kapacitetsmässigt och platsmässigt genomförbart i de olika stråken.
- För att Metrobuss ska kunna konkurrera med bilen behövs dock mer än en stolpe i vägkanten. En satsning på ett effektivt och attraktivt metrobussystem behöver få kosta mer än ett ”vanligt bussystem”, men blir ändå mycket mer kostnadseffektivt än andra tyngre alternativ.

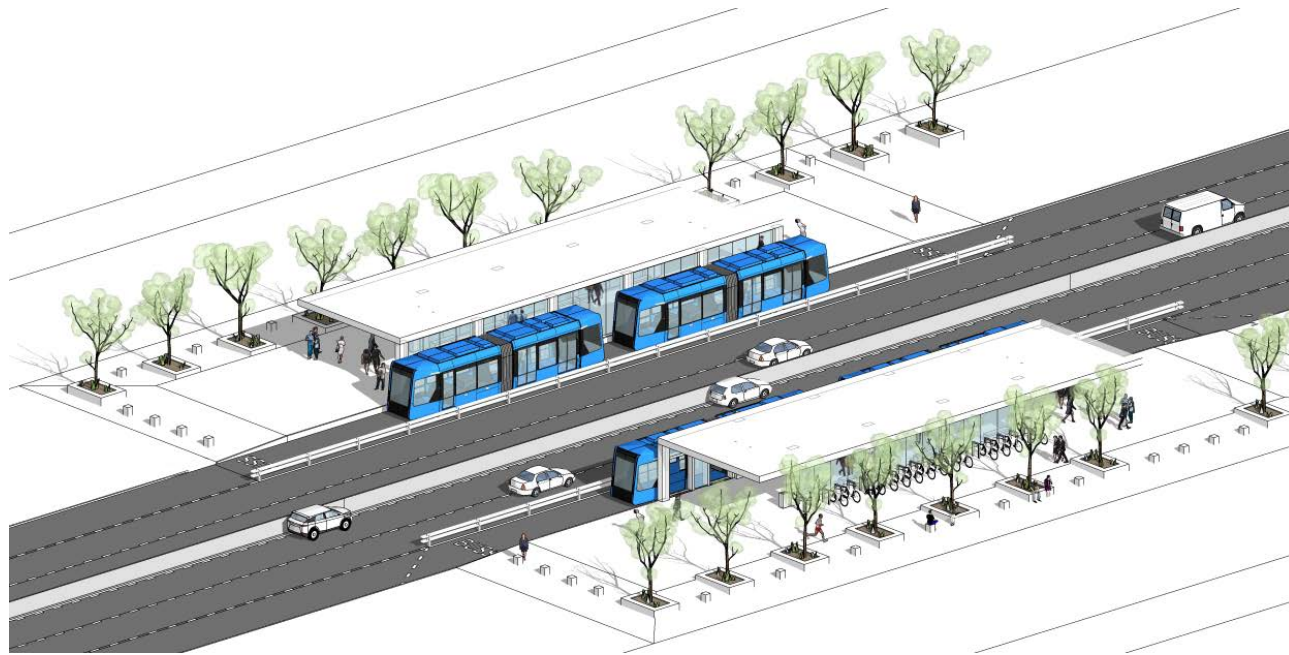
Från vision till verklighet

Syftet med visionsbilderna i målbilden var att lyfta blicken och visa att busskoncept kan vara mer än "en stolpe i vägkanten".

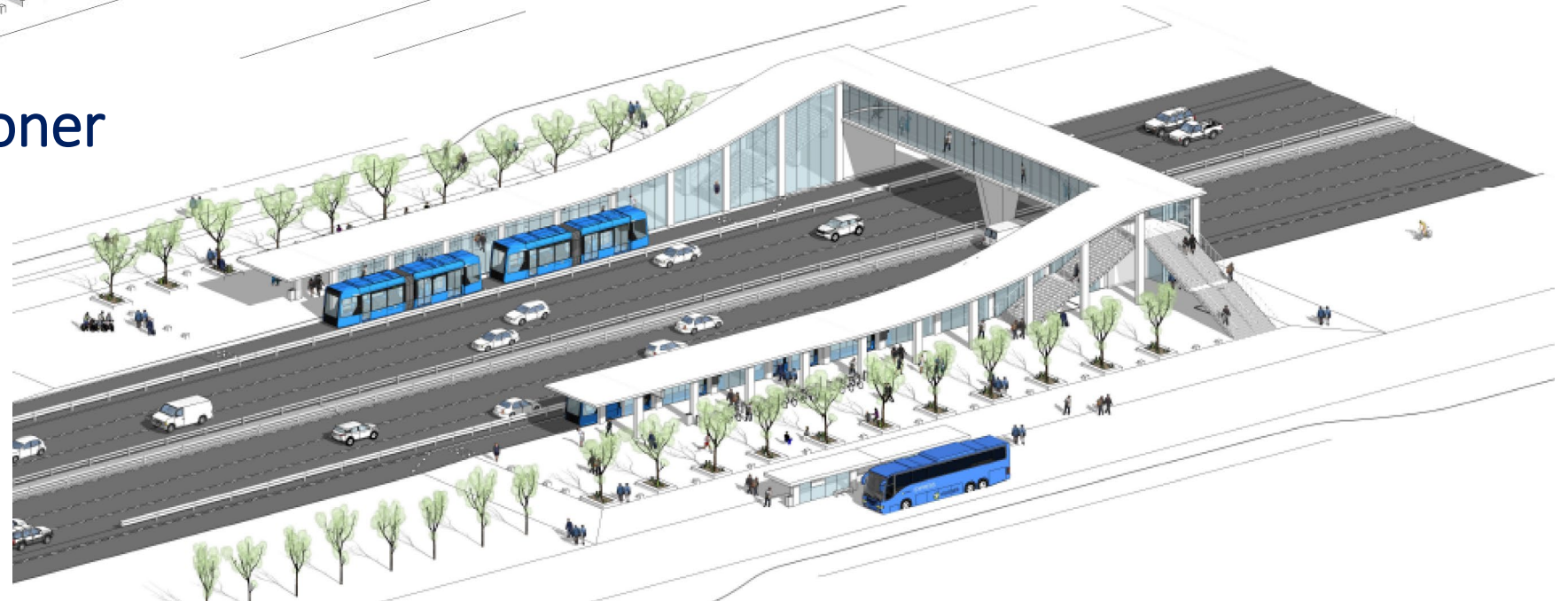


Parterna har sedan arbetat vidare med utformning av stationer.

Här följer några exempel som är "lite närmare verkligheten".



Exempelskisser på stationer för Metrobuss



Exempel från Vellinge Ängar i Skåne, före och efter ombyggnad



Planprogram Landvettervägen i Partille



Hållplats vid Kungälv's Resecentrum



Metrobuss, *genomförande*

- Ansatsen är att arbeta med två parallella spår:
 - Dels stegvis införande med trimningsåtgärder, anpassning av linjenät mm.
 - Dels större åtgärder genom inspel till nationell plan, nu närmast 2026-2037, med en första delsträcka (inriktning Västerleden och angöring city).
- Inspel till nationell plan innebär utöver objekt i planen även ett systemåtagande för parterna (stat, region och kommun) för förverkligande av en första delsträcka. Underlag kring detta är under framtagande inför höstens dialog i stadstrafikforum.
- Mycket av det som skulle bli stadens åtagande ingår i pågående planering, med cykelvägar, passager över trafikleder mm.

Metrobuss angöring city, nuvarande ansats



Metrobuss angöring city med ev bangårdsförbindelse



Metrobuss, *tidslinje fram till idag*



Metrobuss, (önskad) tidslinje framåt

2023/24:

Stadstrafikforum GMP
enas kring inspel till
planrevideringen
Framtagande av underlag,
kostnad/nytta mm

2024-2032:

Fortsatt arbete, stegvis
införande och trimningsåtgärder
Underlag för inspel till
kommande planrevideringar

2038-2049:

Fortsatt utbyggnad av
fler metrobusstråk

2025:

Riksdagen fastställer
Nationell
Infrastrukturplan
2026-2037

2033-2037:

Infrastruktur för
Metrobuss på
Västerleden

2050 (?):

Metrobuss fullt
utbyggt i
Storgöteborg





TRAFIKVERKET

Stadsbyggnadsnämnd Metrobuss

Malin Lindh, Strategisk planerare
2023-08-22

Avsiktsförklaring Metrobuss och Trafikverkets fortsatta arbete

I Parternas ställningstagande poängterades bl.a vikten av att alla trafikkoncept i målbilden genomförs för att uppnå en attraktiv kollektivtrafik

Fortsatta utredningar Trafikverket:

ÅVS Västerleden – med målet om att här ta fram åtgärder för en första deletapp av Metrobuss

KTN 2018-00055-24

Godkänd av stadstrafikforum GMP 2021-03-26

Avsiktsförklaring om Metrobuss i Göteborg, Mölndal och Partille

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

§1 Ingående parter

Göteborgs stad, Mölndals stad, Partille kommun, Västra Götalandsregionen och Västtrafik representerade genom Stadstrafikforum GMP samt Trafikverket Region Väst.

§2 Bakgrund

År 2035 kan Göteborg, Mölndal och Partille ha 200 000 fler boende och 100 000 fler arbetsplatser än idag. En snabb, pålitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för att staden ska kunna växa och förtäta. I *Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille* beskrivs ett antal nya trafikkoncept som tillsammans kan lösa den uppgiften. Målbilden är antagen av respektive fullmäktige i Göteborg, Mölndal, Partille och Västra Götalandsregionen sedan april 2018.

Metrobuss är det trafikkoncept i Målbild Koll2035 som syftar till att binda samman tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter i Göteborgsområdet, liksom stråken från ytterstad och grannkommuner med stadsområdet. Metrobuss innefattar i stadsområdet den så kallade mellanstadsringen, ett antal infartsstråk samt ett par tvärförbindelser längre ut i systemet. Metrobuss är också det trafikkoncept i målbilden som bedöms ha störst potential att flytta över bilresande från ytterområden och kranskommuner till kollektivtrafiken. Utbyggnad av infrastruktur för Metrobuss begränsar sig till stadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille, medan det framtida linjenätet för Metrobuss sträcker sig ut till fler kommuner.

I dagens trafiksystem sker en hög andel av lokala och regionala resor i Storgöteborg med personbil. Detta i kombination med stora vägtrafikflöden, lokala, regionala och nationella funktioner för gods- och persontransporter skapar:

- Trängsel och köbildning i vägnätet, särskilt hög belastning i centrala Göteborg vilket påverkar såväl personbil, gods och kollektivtrafik med restidsfördröjningar.
- Låg luftkvalité
- Klimatpåverkan

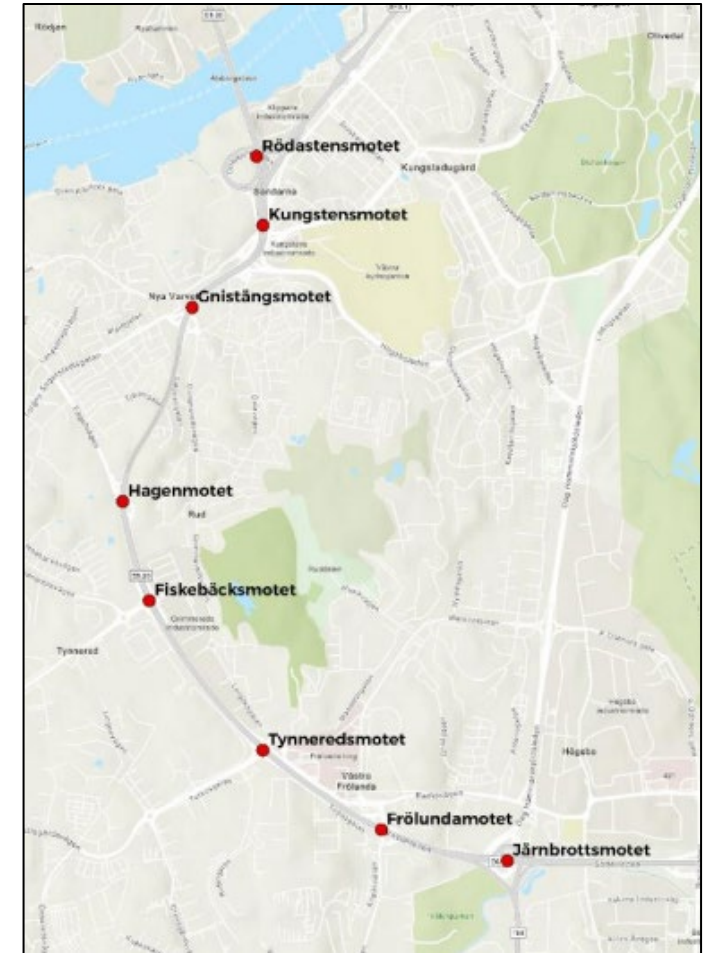
Det lokala och regionala kollektivtrafiksystemet i Storgöteborg har svårt att möta nuvarande och framtida resandeefterfrågan med bland annat bristande kapacitet, trängsel och långa restider samt avsaknad av tvärkopplingar. Kapacitetsbrist finns både i fordon och mellan fordon där det är svårt att utöka turtätheten utan att mer genomgripande åtgärder vidtas.

I gällande nationell plan för transportinfrastruktur 2018–2029 är "Storgöteborg – kapacitetsbrist i regionalt system för kollektiva persontransporter på väg och järnväg" ¹⁾ en så kallad utpekad bristanalys, vilket innebär att Trafikverket har haft i uppdrag att ta fram ett utredningsunderlag med målsättningen att den ska kunna övervägas i nästa planeringsomgång (2022–2033).

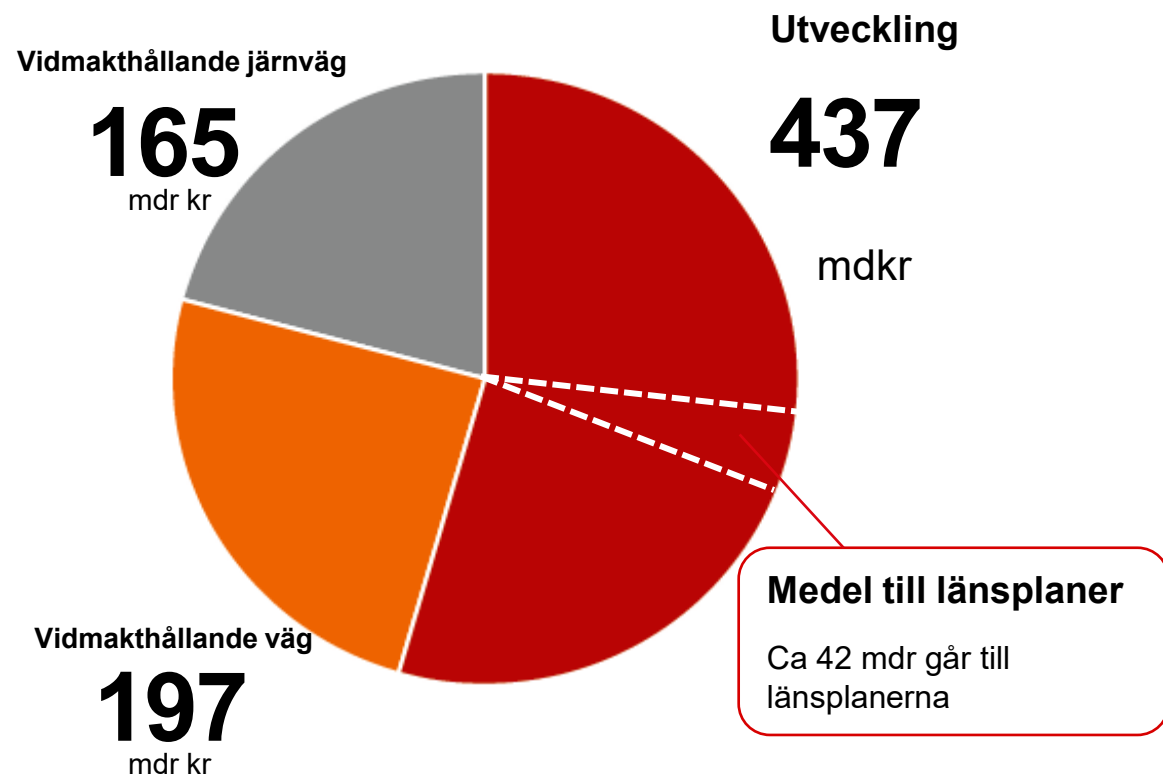
¹⁾ Regeringens beslut den 31 maj 2018 om nationell trafikslagsövergripande plan för transport-systemet avseende perioden 2018–2029 (N2018/03462/Tf), bilaga 3. Regeringens skrivelse 2017/18:278 om planen.

ÅVS Västerleden och en första delsträcka av Metrobuss

- Västerleden har haft Scenario B som utgångspunkt – åtgärder där det behövs
- 4-stegsprincipen – från trimningsåtgärder till större åtgärder
 - Exempelvis prioritet för bussen i vägnätet i kombination med busskörfält
 - På lång sikt ett nytt tunnelrör i Gnistängstunneln
- Västerleden och angöring city inspel till planrevidering 2026-2037
 - Ett inspel innebär att **möjliggöra en kandidat** – finansiering ej givet
- Förutsättningar för ett inspel till planrevideringen är att alla berörda parter är överens om prioriterade åtgärder utifrån ett helhetsperspektiv och hur dessa åtgärder finansieras.



Nationell transportinfrastrukturplan 2022-2033



- Totalt en summa på 799 miljarder över en 12 års period.
- I en planrevidering byggs planen på med 4 år i taget
- Utveckling – trimningsåtgärder, potter och namngivna objekt
- Från utvecklingsanslaget – 42 miljarder till länsplanerna för utveckling av det regionala vägnätet

Prioriterade utredningar – Regeringens fastställelsebeslut 22-06-07

Trafikverket ska fortsätta att utreda de stråk, noder eller motsvarande som beskrivs nedan.

Utredningsarbetet bör ha som målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

- a) Stångådals- och Tjustbanorna. Banornas funktion för regional utveckling.
- b) Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet.
- c) Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning
- d) Digitalisering av sjöfart.
- e) Stockholm C och Tomtebodabangård, kapacitet m.m.
- f) Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingör.
- g) Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda.
- h) Förutsättningarna för deelektrifiering, dvs. elektrifiering (exempelvis med vätgaståg), på delar av oelektrifierade banor som t.ex. Inlandsbanan eller Stångådalsbanan.

Preliminär tidplan för planrevidering 2026-2037 för ny Nationell plan

15 juni 2023 kom "Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037"

Trafikverkets redovisning till regeringskansliet sker senast 15 januari 2024



Kontakt

Per Wingqvist

per.wingqvist@stadsbyggnad.goteborg.se

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad