

### Förslag till målbild – ett diskussionsunderlag

Projekt K2020 kan nu presentera ett förslag till målbild för kollektivtrafikens framtida struktur i Göteborgsområdet. Förslaget ska ses som en idéstudie och ett diskussionsunderlag för politiker och tjänstemän i berörda organisationer.

Den gemensamma grundsynen i Göteborgsområdet är att regionen ska fortsätta utvecklas. En avgörande förutsättning för detta är att kollektivtrafikens andel av resandet ökar. K2020 utgår från att kollektivtrafikens andel om 20 år ökar från dagens 24 procent till 35 procent, vilket är ungefär samma andel som i Stockholm, Helsingfors och Oslo. En kraftigt ökad andel är nödvändig om inte trängseln på vägar och gator ska förvärras, liksom utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar.

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

I förslaget betonas också vikten av en utvecklad pendel- och regiontågstrafik. För att tågtrafiken ska bli mer attraktiv är Västlänken avgörande. Den innebär dels att kapaciteten ökar, dels att tågsystemet får genomgående linjer och når ett större område av staden. En utveckling av knutpunkter där tågtrafiken ansluter till den lokala kollektivtrafiken måste tydligt prioriteras.

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

Målbilden för den framtida kollektivtrafiken har utformats med tanke på att utbyggnaden ska kunna ske etappvis och därmed anpassas till såväl bebyggelsens som resandets utveckling.

## Målbild för Göteborgsområdet



### De viktigaste delarna i målbilden

- 'Stor-Kringen' bestående av Kringen och en ny spårvagnsförbindelse mellan Linnéplatsen och Norra Älvstranden.
- 'Bussringen' utmed Södra Älvstranden och Alléstråket.
- Egna utrymmen för kollektivtrafiken på alla infarter.
- Utvecklade knutpunkter som knyts samman med snabb och tät kollektivtrafik.

## Strategiska frågor

I arbetet med målbilden har några strategiska frågor identifierats. De är avgörande för att förslaget ska kunna förverkligas och ge en attraktiv samt konkurrenskraftig kollektivtrafik. De strategiska frågorna är:

### ■ Politisk vilja samt förankring hos invånarna

Avgörande för en framgångsrik utveckling kollektivtrafiken är en väl förankrad långsiktig målbild såväl hos politikerna som hos invånarna i Göteborgsområdet. Varje utbyggnad ska vara ett steg mot förverkligande av målbilden och alla parter har ansvar för och möjlighet att medverka till utvecklingen.

### ■ Samverkan med bebyggelseutvecklingen

Genom att koncentrera bebyggelsen i kollektivtrafikstråken och i anslutning till knutpunkter stärks förutsättningarna för en ökad användning av kollektivtrafiken. En sådan bebyggelseutveckling kan underlättas om vi har en målbild för den framtida kollektivtrafiken som accepteras av alla.

### ■ Utbyggd tågtrafik för en regional utveckling

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

### ■ Prioritet för kollektivtrafik, egna utrymmen nödvändiga

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

### ■ Utveckling av cityområdet

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

### ■ Utveckling av knutpunkter

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

### ■ Fler älvförbindelser nödvändiga

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

### ■ En fortsatt utveckling ställer ytterligare krav

Målbilden, som är framtagen ur ett tjugooårsperspektiv, kan utvecklas på längre sikt och redovisar möjliga framtida spårlösningar. En fortsatt utveckling efter 2025 kommer att ställa krav på ytterligare kapacitet i centrala staden vilket kan ske med en spårvägstunnel under city, spårväg i Allén och en fortsatt utveckling av pendel- och regiontågstrafiken. Därför bör pågående planering redan nu ta sikte på en mer långsiktigt utveckling och säkra reservat för en utökad kollektivtrafik.

### ■ Finansiering av den framtida kollektivtrafiken

En utökad trafik kommer att kräva mer resurser till kollektivtrafiken. Behovet av driftbidrag ökar även om andelen som betalas med biljettintäkter blir högre. En utbyggd kollektivtrafik kräver också stora investeringar i både infrastruktur och fordon vilket är ett gemensamt ansvar som stat, region, kommun, exploatörer och brukare måste ta. Finansiering kan ske genom skatt och avgifter. Utgångspunkten ska vara ett gemensamt ansvar och åtagande i utvecklingen av Göteborgsområdet, som en attraktiv del av Sverige att bo och verka i.

Styrgruppen K2020

Juni 2005

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