

Alternativa strukturer för att möta ett ökat resande

Under våren och hösten har arbetet med K2020 inriktats på studier av alternativa kollektivtrafikstrukturer som kan möta ett ökat resande och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Tre olika huvudalternativ

För utformningen av framtidens kollektivtrafik har K2020 tagit fram tre olika huvudalternativ – spårvagn, buss och pendel.

I **spårvagnsalternativet** byggs spårvägsnätet ut med nya linjer till bland annat Norra Älvstranden, Tuve, Larsered/Kärre och Östra Högsbo, samt med nya länkar som ger snabba resor förbi centrum.

I **bussalternativet** byggs linjenätet ut med stombusstrafik på helt separat körbana. Turtätheten ökar och nya busslinjer ger snabba sträckningar med goda bytesmöjligheter.

Pendelalternativet utgör ett snabbt och kapacitetsstarkt spårsystem i samverkan med tågtrafiken. Det lokala systemet får stationer som samordnas med Västlänken, sannolikt med egna spårdragningar i tunnel under city.

Långsiktigt perspektiv

De tre alternativa framtidsstrukturerna har analyserats med inriktning på trafikomfattning, driftskostnad, restid, tillgänglighet, stadsbyggnad, stadsmiljö, miljö, etapputbyggnad och känslighet.

En avgörande fråga är hur resandet utvecklas i ett långsiktigt perspektiv. Analyserna i K2020 utgår från att 20 procent av den framtida biltrafiken styrs över till kollektivtrafik vilket skulle innebära att antalet kollektivtrafikresor ökar från dagens 400 000 till 900 000 per dygn. De tre alternativen bygger på ett gemensamt basnät, som dimensionerats för att möta en sådan ökning. Om resandet skulle öka ännu mer ställer det höga krav på ett kapacitetsstarkt system.

Tät bebyggelse

Planeringen och kostnaden för kollektivtrafiken påverkas av hur bostäder, arbetsplatser, service och andra resmål är lokaliserade. Analyser i K2020 visar att kollektivtrafiken vinner fördelar om stationer och hållplatser sammanfaller med målpunkter i närområdet och om bebyggelsen kring knutpunkterna är tät.

K2020 presenterar i dagsläget inte några färdiga slutsatser utan vill hellre väcka frågor om bland annat stadsmiljö och regional och kommunal utveckling. Fler fördjupade studier måste också göras innan beslut kan tas.

Styrgruppen K2020
November 2004