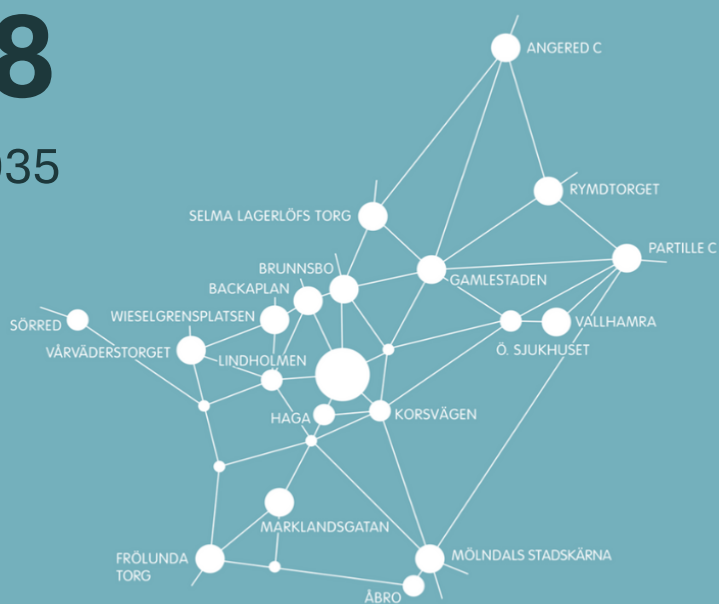


Handlingsplan

2025–2028

för att nå Målbild Koll2035



Version 1.1

September 2024

Sammanfattning

Det sammanhängande tätortsområdet Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) växer och förtätas. Det är en utveckling som ger stora möjligheter men som också ställer höga krav på service och infrastruktur. Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas i området och bygger på att det år 2035 bor cirka 800 000 personer i GMP och kommer finnas närmare 400 000 tillgängliga arbetsplatser. En utveckling av den storleken förutsätter att det ska vara enkelt och hållbart att resa. För att möta dessa utmaningar antog kommunfullmäktige i respektive kommun samt regionfullmäktige Målbild Koll2035 år 2018.

Vart fjärde år tar parterna fram en ny handlingsplan för arbetet med att realisera Målbild Koll2035, i enlighet med *Samverkansavtal för Stadstrafiken i GMP*. Denna handlingsplan är den andra i ordningen och avser tidsperioden 2025–2028. Handlingsplanen redovisar de investeringar och utredningar som avses starta under perioden. En översikt av dessa presenteras i rutan nedan och varje objekt beskrivs mer ingående under del 2 i handlingsplanen.

INVESTERINGAR 2025–2028

Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet -
anpassning för 45 meter långa spårvagnar
Allélänken
Citybusstråk Bergsjön-Kortedala
Övriga investeringar kopplat till Citybuss
Genomförande av nytt koncept för hållplatser
och väderskydd
Bangårdsförbindelsen

UTREDNINGAR 2025–2028

Fördjupning framtida spårinfrastruktur
Stråkstudier Citybuss
Konceptkonkretisering av Citybuss
Stegvis införande av Metrobuss
Gränsdragning och Kostnadsfördelning av Metrobuss
Konceptkonkretisering av Metrobuss
Stråk Metrobuss
Förstudier Metrobusstationer
Fördjupning av systemviktiga bytespunkter
Vidareutveckling av Koll2035 Den ideala bytespunkten
Bytespunktens roll i staden
Stadsintegrerade depåer
Utveckling vagnhallen Rantorget
Lokaliseringsutredning utökat depåbehov spårvagn
Natthamn för Älvtrafiken
Utblick 2050
Sammanvägning av övergripande linjenätsutredningar
Fördjupning busskörvägar i centrala Göteborg
Plats inom centralenområdet för ersättningstrafik för tåg
Kapacitetshöjande steg 1- och 2 åtgärder

De investeringar som beskrivs i handlingsplanen är de investeringar som bedöms vara möjliga och prioriterade att starta under 2025–2028 för att på sikt nå Målbild Koll2035. Investeringarna i handlingsplanen är oftast större byggprojekt i tidigt skede, till exempel framtagande av genom-

förändrestudier, och avser objekt med en högre mognadsgrad när det gäller finansiering jämfört med utredningarna. Ett antagande av handlingsplanen innebär en planeringsinriktning för de presenterade investeringarna. Det innebär inte ett beslut om investering, utan i de fall investeringsbeslut saknas behöver dessa hanteras separat enligt gängse rutiner hos respektive part.

De utredningar som beskrivs i handlingsplanen är de utredningsbehov som parterna ser behöver omhändertas gemensamt under 2025–2028. Utredningarna i handlingsplanen kan vara av olika storlek och karaktär, från omfattande utredningar som pågår i tre år till framtagande av kunskapsunderlag och inrättande av gemensamma mötesforum. Utredningsbehoven för perioden är fortsatt stora och konsultkostnaden för perioden uppskattas till mellan 30–40 miljoner kronor. Efter handlingsplanens antagande kommer parterna löpande i samverkansorganisationerna att arbeta med prioriteringar av vilka utredningar som ska startas och när, samt hur de ska finansieras och resurssättas. Prioritering görs utifrån aktualitet och tillgängliga resurser och gentemot andra utredningsbehov inom parternas ordinarie processer.

För att kunna realisera målbilden och därmed möjliggöra den planerade stadsutvecklingen i GMP och nå mål om hållbarhet behövs kraftfulla satsningar. Flera av investeringarna är planlagda senare i tid än vad som beskrevs i Målbild Koll2035 och ännu inte finansierade. Det är därför avgörande att parterna avsätter både tid och resurser för arbetet och aktivt verkar för en ökad statlig finansiering samt för att säkra regionala och kommunala medel.

Läsanvisning

Handlingsplanen är uppdelad i tre delar.

Del 1 presenterar utgångspunkterna för handlingsplanen. Här beskrivs Målbild Koll2035 och den tidigare framtagna handlingsplanen för 2020–2024. I denna del presenteras även planeringsläget och utbyggnadstakten för de investerings- och utredningsobjekt som målbilden pekade ut och som omhändertogs i den tidigare handlingsplanen. Vidare beskrivs också vilka förändringar och avvikelser som skett kopplat till objekten sedan målbildens antagande. Del 1 innefattar därtill en beskrivning av dagens resande inom Göteborg-, Mölndal- och Partilleområdet samt vilka utmaningar som kollektivtrafiken står inför.

Del 2 presenterar den nya handlingsplanen – Handlingsplan 2025–2028. Här ges först en inledning till handlingsplanen som sedan följs av utredningar och investeringar för kategorierna *spårvagn*, *Citybuss*, *Metrobuss*, *depå*, *bytespunkter* och *för en fungerande helhet*. I det sista kapitlet redogörs för de objekt som är övergripande eller berör flera av de andra kapitlen.

Del 3 är en avslutande del som berör det fortsatta arbetet efter att handlingsplanen är antagen. Här omnämns de sociala- och miljömässiga perspektiven, samt presenteras ett antal risker som har identifierats kopplat till handlingsplanen. Avslutningsvis presenteras de tjänstepersoner som varit med och tagit fram handlingsplanen.



Innehåll

SAMMANFATTNING

LÄSANVISNING

DEL 1 UTGÅNGSPUNKTER FÖR HANDLINGSPLANEN

1. INLEDNING	1
1.1 MÅL OCH SYFTE.....	1
1.2 INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR	1
1.3 ORGANISATION OCH METOD	1
2. BAKGRUND	3
2.1 MÅLBILD KOLL2035.....	3
2.2 FÖRÄNDRINGAR SEDAN MÅLBILDENS ANTAGANDE.....	4
2.3 UTBYGGNADSTAKT OCH PLANERINGSLÄGE JÄMFÖRT MED MÅLBILD KOLL 2035	6
2.4 HANDLINGSPLAN 2020–2024	7
2.5 NYA FÖRUTSÄTTNINGAR SOM KAN PÅVERKA KOLLEKTIVTRAFIKEN.....	10
3. NULÄGE I KOLLEKTIVTRAFIKEN	11
3.1 RESANDET INOM GÖTEBORG, MÖLNDAL OCH PARTILLE	11
3.2 UTMANINGAR I KOLLEKTIVTRAFIKEN	12
4. FINANSIERINGSFORMER	14

DEL 2 HANDLINGSPLAN 2025–2028

5. INLEDNING	16
6. SPÅRVAGN	18
7. CITYBUSS	20
8. METROBUSS	22
9. BYTESPUNKTER	25
10. DEPÅ	27
11. FÖR EN FUNGERANDE HELHET	29

DEL 3 IMPLEMENTERING AV HANDLINGSPLANEN

12. FORTSATT ARBETE MED HANDLINGSPLAN 2025–2028	33
12.1 ÖKAT FOKUS PÅ SOCIAL HÅLLBARHET	33
12.2 FORTSATT ARBETE MED ANTAGNA MILJÖ- OCH KLIMATMÅL	34
13. RISKER MED ARBETET FRAMÅT	36
14. AVSLUTNING	37
REPRESENTANTER FÖR ARBETET MED HANDLINGSPLANEN	38
BEGREPPSORDLISTA	39
BILAGA 1 FÖRÄNDRINGAR SEDAN MÅLBILDENS ANTAGANDE.....	42
BILAGA 2 NYA FÖRUTSÄTTNINGAR SOM KAN PÅVERKA KOLLEKTIVTRAFIKEN.....	45
BILAGA 3 FINANSIERINGSMÖJLIGHETER	48

BILAGA 4 STATUSRAPPORT INVESTERINGAR FRÅN HANDLINGSPLAN 2020–2024	51
BILAGA 5 STATUSRAPPORT UTREDNINGAR FRÅN HANDLINGSPLAN 2020–2024	57
BILAGA 6 BESKRIVNING AV TILLKOMNA UTREDNINGAR 2020–2024	60

Del 1

Utgångspunkter för handlingsplanen

Del 1 ger en beskrivning av Målbild Koll2035 och föregående handlingsplan 2020–2024. Kapitlet presenterar en beskrivning av dagens resande samt utmaningar som kollektivtrafiken står inför. Här beskrivs även det aktuella planeringsläget och utbyggnadstakten för tidigare presenterade objekt, jämfört med vad målbilden anger, samt förändringar som skett sedan målbilden antogs.



1. Inledning

I syfte att samordna och konkretisera arbetet med att realisera Målbild Koll2035 upprättas en handlingsplan vart fjärde år. Handlingsplanerna tas fram i samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun enligt det samverkansavtal som tecknades i februari 2019. Handlingsplanen antas av respektive parts fullmäktige. Sedan 2021 deltar även Trafikverket i GMP-organisationen och framtagandet av handlingsplanerna.

1.1 Mål och syfte

Det långsiktiga målet med handlingsplanerna är att säkerställa att kollektivtrafikens utveckling går hand i hand med pågående stadsutveckling och i linje med Målbild Koll2035. Syftet är att verka för ett strukturerat genomförande av Målbild Koll2035 där alla berörda parter har en tydlig gemensam planeringsinriktning för den kommande fyraårsperioden.

1.2 Innehåll och avgränsningar

Denna handlingsplan ska ge en helhetsbild över vilka större investeringar och utredningar som är prioriterade samt bedöms möjliga att påbörja 2025–2028. Investeringarna och utredningarna ska i huvudsak vara kopplade till kollektivtrafikens strategiska utveckling i Göteborg, Mölndal och Partille. Innehållet i handlingsplanen utgår primärt från Målbild Koll2035, men begränsas inte av den. Andra frågor som bedömts vara av särskild vikt för framtidens kollektivtrafik och berör fler än en av parterna beskrivs också, exempelvis depåer. Målbildens alla föreslagna objekt beskrivs inte i handlingsplanen utan endast de som kräver åtgärder under den aktuella fyraårsperioden. Handlingsplanen pekar ut utredningsbehov som inte omhändertas på annat sätt, det innebär att kollektivtrafikutredningar, i till exempel detaljplaner och planprogram, inte ingår. Kostnader för drift, underhåll, reinvestering och trafikering hanteras inte. Handlingsplanen hanterar inte heller tåg¹.

1.3 Organisation och metod

För att nå målen i Målbild Koll2035 anges i *Samverkansavtal för Stadstrafiken i GMP* att Stadstrafikforum ska ”bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas”. Arbetet med handlingsplanen har genomförts inom den befintliga GMP-organisationen som består av Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Trafikverket samt Göteborgsregionen.

Framtagandet av Handlingsplan 2025–2028 har under ett år drivits i projektform, där tjänstepersoner från GMP-parterna har deltagit och i samverkan bidragit till framtagandet. Arbetet har letts av Västtrafik och Göteborgs Stad och under projektets gång har Samordningsgrupp GMP fungerat som övergripande referensgrupp och avstämningsyta för handlingsplanen.

Under framtagandet av handlingsplanen har arbetsgrupper för de olika trafikkoncepten i Målbild Koll2035 arbetat med att identifiera utrednings- och investeringsbehov, risker samt i vissa fall arbetsmetoder kopplade till respektive koncept. Dessa inkluderade arbetsgrupp för spårvagn, Citybuss, bytespunkter, depå och en grupp för trafikslagsövergripande frågor. Framtagandet av handlingsplanen markerade även starten på en arbetsgrupp för Metrobuss, vilken kommer att

¹ För tågtrafikens utveckling inom Västra Götalandsregionen finns en egen målbild framtagen: Målbild tåg 2035.

fortsätta sitt arbete även efter handlingsplanens slutförande med det långsiktiga målet att stegvis införa konceptet (se mer under *kapitel 8.2 Stegvis införande av Metrobuss*).

För att uppnå samsyn och fastställa de gemensamma behoven har en omfattande prioriteringsprocess genomförts för att säkerställa att handlingsplanen fokuserar på de mest prioriterade behoven mellan parterna. Beslut om handlingsplanens innehåll har löpande stämts av med Samordningsgrupp GMP och Styrgrupp Stadskoll.

2. Bakgrund

2.1 Målbild Koll2035

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas inom stadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille. Målbilden bygger på att det år 2035 bor cirka 800 000 personer i det sammanhängande området och kommer finnas närmare 400 000 tillgängliga arbetsplatser. En utveckling av den här storleken ställer höga krav på att det ska vara enkelt och hållbart att resa inom området. Kollektivtrafiken är en bärande del i att skapa en enklare vardag för många samt att minska behovet av att äga en egen bil. En attraktiv kollektivtrafik, där personresor med bil väljs bort, är också en förutsättning för att skapa en hållbar stads- och regionutveckling. Målbild Koll2035 bygger på kommunernas utbyggnadsplanering och genomförandet av målbilden behöver därför ske i takt med stadsutvecklingen. För att säkerställa utvecklingen av ett storstadsområde med kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik antogs Målbild Koll2035 år 2018 av regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen och Västtrafik samt respektive kommunfullmäktige för Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun.

Målbilden definierar tre övergripande mål som tillsammans bidrar 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*. Målen 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 fungerande samspel mellan kollektivtrafik, stadsmiljö och stadsutveckling.

För att nå de tre övergripande målen togs ett antal utvecklingsprinciper för kollektivtrafiknätet fram, se faktaruta nedan.

MÅL FÖR UTVECKLING AV STOMNÄTET	PRINCIPER FÖR UTVECKLINGEN AV STOMNÄTET
ÖVERGRIPANDE MÅL	
Stödja en hållbar region- och stadsutveckling	Snabba och tydliga tvärförbindelser
Underlätta ett enkelt vardagsliv	Stomnätet kompletteras med ett snabbnät.
Öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel	Kapaciteten och framkomligheten höjs i spårvagns- och stombussnätet.
KVALITETSMÅL – för kollektivtrafikens funktion och roll i staden	Brunnsparkens funktion i kollektivtrafiken sprids till fler platser i City.
Kvalitetsmål för resenären – snabbt, enkelt och pålitligt	City blir mer av en målpunkt och mindre av en bytespunkt.
Kvalitetsmål för människan i staden – en attraktiv stadsmiljö	Linjenätet förenklas.
Kvalitetsmål för stadens struktur – en sammanbunden stad och region	Fordonen blir rymligare, snarare än fler.
	Utbyggnaden av stomnätet sker samordnat med stadsutvecklingen.
	Stomnätet samlas i utpekade stråk - och differentieras.

Målbilden bygger på ett samspel mellan fem olika trafikkoncept. Koncepten ska bidra med olika typer av resor och nyttor inom stadsområdet, se faktaruta nedan. Enligt målbilden ska dagens radiella stråk kompletteras med olika tvärförbindelser för att avlasta de centrala delarna. Två nya kollektivtrafikringar, *innerstadsringen* och *mellanstadsringen*, trafikeras av de olika trafikkoncepten. *Innerstadsringen* utvecklas med spårväg/stadsbana för att trafikera Korsvägen, Linnéplatsen, Stigbergstorget, Lindholmen, Frihamnen. *Mellanstadsringen* utvecklas med Metrobusstråk längs de befintliga trafiklederna – Söder-Västerleden, Lundbyleden och E6 Tingstadstunneln-Åbromotet.



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 spårvagnstrafik. 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.

STADSLINBANA*

Linbanetrafik över älven, Lundbyleden och Ramberget för att knyta ihop centrala staden i älvsnittet samt avlasta Hisingsbron.

*Stadslinbanan är ej längre aktuell efter att Göteborgs Stads kommunfullmäktige och regionfullmäktige beslutade att avbryta projektet, för vidare beskrivning se *Bilaga 1 Förändringar sedan målbildens antagande*.

Vid antagande av Målbild Koll2035 bedömdes den totala investeringsvolymen till cirka 25 miljarder kronor (2015 års prisnivå) för föreslagna objekt och åtgärder.

2.2 Förändringar sedan målbildens antagande

Sedan målbildens antagande 2018 har nya insikter, förutsättningar och händelser lett till en del förändringar. Detta är en naturlig konsekvens av att många aktörer är inblandade i en ständigt föränderlig storstadsregion. Förändringarna som beslutats varierar i karaktär och omfattning. De kan exempelvis bero på nya behov som uppkommit eller på att utredningsresultat gett nya insikter

som behövt hanteras. Även omvärldshändelser som covidpandemin eller konjunkturförändringar har effekt på resvanor och samhällsutveckling vilket påverkar planeringsförutsättningarna.

Några åtgärder och objekt har avfärdats, andra har senarelagts och i vissa fall har förändringar skett i planerings- och genomförandeskedet. Exempelvis har linbanan utgått ur målbilden av kostnadsskäl och ett fullt utbyggt Metrobussystem bedöms kunna finnas på plats tidigast omkring 2050.

Mellan parterna finns fortsatt en samsyn att målbildens huvudsakliga inriktning är relevant samt nödvändig att fortsatt arbeta vidare med för att möta den planerade stadsutvecklingen. Då stora delar av målbilden inte har realiserats i avsedd takt och förutsättningar ändras är en av de utpekade utredningarna i denna handlingsplan en uppdatering av målbildens utblick 2050.

I tabellen nedan listas de objekt där det skett förändringar jämfört med målbilden med en kort redovisning av vad förändringen är. Förändringarna som beskrivs är beslutade förändringar vilka kan handla om att objekt utgått, att stråk kortats av eller att trafikering sker i andra stråk än de som pekats ut sedan tidigare. För mer ingående beskrivning se *Bilaga 1 Förändringar sedan målbildens antagande*.

Tabell 1. Objekt med en kort beskrivning av förändringen.

Objekt	Förändring
Spårväg och Citybusstråk Norra Älvstranden, delen Lindholmen-Linnéplatsen (Lindholmsförbindelsen)	Citybuss utgår. Beslut om spårvägstunnel i stället för bro. Citybuss utgår därför på sträckan.
Citybuss Gårda	Utgått. Utgår då Gårdastråket inte leder in till centrum, vilket är Citybusslinjernas huvudsyfte. Studeras i stället vidare som områdestrafik.
Citybuss Norra älvstranden, västra och nordvästra delen	Ändrad trafikering. Stråket avkortas till Vårväderstorget för att undvika parallellkörning med stadsbana.
Citybuss Bergsjön (linje 21)	Ändrad trafikering. Stråket förlängs till Merkuriusgatan för att hantera högt resandeunderlag och avlasta spårvägen.
Citybuss Toltorpsdalen-Rävekärr/Balltorp	Ändrad trafikering. Stråket ska trafikera Balltorp i stället för Rävekärr på grund av högre resandeunderlag och bättre koppling till Astra Zeneca och GoCo.
Citybuss Infartsstråk Vallhamra	Nytt objekt. En tidigare utpekad Metrobusslinje ersätts med en Citybusslinje för bättre anpassning till stadsmiljön. Det gäller delen Östra Sjukhuset - Vallhamra Torg.
Metrobuss Infartsstråk Vallhamra	Ändrad trafikering. Ersätts av Citybuss Infartsstråk Vallhamra.
Linbana Järntorget-Lindholmen-Wieselgrensplatsen	Utgått. På grund av kostnadsskäl har objektet utgått. Beslut togs av region- och kommunfullmäktige i Västra Götalandsregionen och Göteborg stad 2020.

2.3 Utbyggnadstakt och planeringsläge jämfört med Målbild Koll 2035

I Tabell 2 beskrivs de olika investeringarna som pekats ut i målbilden med kommentar på respektive objekt och tidplan. Ett antal av investeringarna pågår redan, mer detaljerad information samt status för dessa redovisas i *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024*.

Tabell 2. Investeringar som ingick i Målbild Koll2035 med kommentarer kring utbyggnadstakt och planeringsläge jämfört med målbilden.

Trafikkoncept	Investering	Kommentar kring objekt och/eller tidplan	Finansiering
Etapp 1: År –2022 enligt Målbild Koll2035			
Citybuss/ Stadsbana	Norra Älvstranden (Frihamnen-Lindholmen)	Citybuss trafikerar i blandtrafik. Preliminär trafikstart årsskiftet 2025/2026. Spårväg i Lindholmsallén mellan Frihamnen – Lindholmen planeras för trafiköppning till årsskiftet 2025/2026.	Avtalad
Spårvagn	Alléstråket (Viktoriagatan-Avenyn)	Beslut krävs för att gå vidare med genomförandestudie och detaljplan för första etappen; Haga och Gamla Ullevi. Trafikstart för Allélänken bedöms till etapp 3 (2028–2035).	Återstår
Citybuss	Stråken Tuve, Kallebäck och Gårda	I Tuve- och Kallebäckstråket bedöms trafikstart preliminärt till etapp 3 (2028–2035). I Kallebäck pågår utredning kring alternativ körväg samt hållplatsåtgärder för att möjliggöra längre fordon. Gårdastråket utgår som Citybusstråk (klassas i stället som områdestrafik).	Återstår
Metrobuss	Mellanstadsringen (Tingstadstunneln busskörväg)	Trafikstart går ej att bedöma i nuläget.	Återstår
Linbana	Centrum (Järntorget- Lindholmen-Lundby- Wieselgrensplatsen)	Utgår ur målbilden på grund av förhöjda kostnader.	Utgår
Etapp 2: År 2023–2027			
Stadsbana	Dag Hammarskjöldsleden (Järnbrottsmotet- Marklandsgatan)	Trafikstart går ej att bedöma i nuläget.	Återstår
Spårvagn	Alléstråket (Avenyn- Stampbroarna-Håll- plats Nordstan)	Förstudie pågår för andra etappen; Åka- replatsen inkl. koppling till snabbspåret Angeredsbanan. Trafikstart för Allélänken bedöms till etapp 3 (2028–2035).	Återstår
Spårvagn/City- buss	Norra Älvstranden (Hjalmar Brantingsplat- sen-Brunnsbo- Wadköpingsgatan)	Etappvis utbyggnad pågår. Preliminär trafikstart 2029.	Avtalad
Spårvagn	Engelbrektsgränd mel- lan Skånegatan och Södra Vägen	Projektering pågår i väntan på miljödom. Preliminär trafikstart 2026.	Avtalad

Citybuss	Stråken Toltorpsdalen-Rävekärr, Backa samt Gullbergsvass-Bergsjön	Stråket Toltorpsdalen-Rävekärr leds om mot Balltorp i stället för Rävekärr (Forsåker). För stråket Backa bedöms trafikstart ske vid årsskiftet 2025/2026. Stråket Gullbergsvass-Bergsjön förlängs till Merkuriusgatan. Framtagande av genomförandestudie (GFS) görs 2024–2025 och produktion planeras till 2026–2027.	Delvis finansierad
Metrobuss	Cityinfartsstråk E45 öst (Centralen-Gamlestaden via Röde Orm)	Trafikstart går ej att bedöma i nuläget.	Återstår
Metrobuss	Cityinfartsstråk syd (Ullevigatan-Bangårdsviadukten-E45)	Trafikering av Ullevigatan inte aktuellt till följd av kapacitetsproblem vid Åkareplatsen. Göteborgs Stad har arbetat fram en förstudie om Bangårdsförbindelsen. Ett planeringsbeslut om förbindelsen tas under hösten 2024 i stadsbyggnadsnämnden.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk E6 norr, Station Backa	Trafikstart går ej att bedöma i nuläget.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk Vallhamra	Vallhamrastråket utformas för Citybuss i stället för Metrobuss. Trafikstart går ej att bedöma i nuläget.	Återstår
Metrobuss	Tvärförbindelse Sydost (Landvettervägen)	Trafikstart preliminärt 2032.	Avtalad
Etapp 3: År 2028–2035			
Stadsbana	Spårvägstunnel Bergsjön	Åtgärden inte längre med i Göteborgs Stads långsiktiga planeringsinriktning p.g.a. lågt kapacitetstillskott.	Återstår
Stadsbana	Lindholmsförbindelsen (Lindholmen-Stigberget-Linnéplatsen)	Lindholmsförbindelsen kommer endast trafikeras av spårvagnar med preliminär trafikstart 2039.	Avtalad
Citybuss	Stråket Eriksberg-Länsmansgården	Stråk via Eriksberg kortas av vid Vårväderstorget.	Avtalad
Metrobuss	Mellanstadsringen (Söder-/Västerleden, Lundbyleden, E6 Mölnadal-Tingstadsmotet)	Finansiering ska sökas under nästa nationella infrastrukturplan för Västerleden. Där pågår en åtgärdsvalsstudie (ÅVS).	Återstår
Metrobuss	Cityinfartsstråk E45 väst/Oscarsleden (Kungssten-Centralstationen)	Arbete med FÖP Södra Älvstranden pågår (där Oscarsleden studeras). Beslut om samråd tas i stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad under hösten 2024.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk E20 (Partille-E6)	Fördjupningsstudie kring tre stationer pågår. Trafikstart preliminärt i etapp 3 (2028–2035).	Återstår
Metrobuss	Tvärförbindelse Nordost (Mellbyleden-Bergsjövägen)	Inga planer pågår för närvarande. Tidplan för eventuell trafikstart osäker.	Återstår

2.4 Handlingsplan 2020–2024

Den första handlingsplanen med syftet att uppnå Målbild Koll2035 godkändes våren 2020 i Stads- trafikforum GMP och fastställdes därefter i respektive parts fullmäktige samt i Västtrafiks

styrelse. Genom den tog Göteborg, Mölndal, Partille, Västra Götalandsregionen och Västtrafik nästa steg mot att tillsammans förverkliga Målbild Koll2035.

Arbetsformerna mellan parterna har under denna tid utvecklats mot en mer gemensam planering och styrning och en samverkansorganisation har etablerats utifrån de grunder som sattes under handlingsplanens framtagande. Utifrån handlingsplanen har utredningar fortlöpande startats upp och den gemensamma styrgruppen Stadskoll har lett arbetet framåt med stöd av Samordningsgrupp GMP. Utredningarna i handlingsplanen har utgjort en viktig grund för den fortsatta planeringen av kollektivtrafiksystemet, vilket också möjliggör den stadsutveckling som parterna avser.

Vid framtagandet av Handlingsplan 2020–2024 konstaterades att merparten av investeringsobjekten låg efter i tidplanen enligt Målbild Koll2035 och att finansiering av dessa till stor del saknades. Mycket har genomförts under perioden, men tidplanen ligger alltså fortfarande efter den i målbilden och merparten av finansieringen saknas än. Den tidplan som sattes upp i målbilden var ambitiös och möjligtvis togs inte fullt beaktande till komplexiteten i processerna för kommunernas stadsutveckling eller Trafikverkets infrastrukturplanering. Under handlingsplanens period utvecklades dessutom stadsmiljöavtalen (se förklaring i *Bilaga 3 Finansieringsmöjligheter*) vilket förändrade möjligheten till finansiering av de investeringar som pekats ut i målbilden. Mellan parterna råder det dock fortsatt en samsyn i att målbilden och dess huvudsakliga inriktning är relevant för kollektivtrafikens utveckling inom GMP.

Objekt från förra handlingsplanen

I nedan faktaruta redovisas de investeringar och utredningar som ingick i Handlingsplan 2020–2024. Dessa beskrivs närmare i bilagor. Se *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024* för en mer detaljerad beskrivning av investeringarna och *Bilaga 5 Statusrapport utredningar från Handlingsplan 2020–2024* för närmare beskrivning och lägesrapportering av utredningarna.

INVESTERINGAR 2020–2024

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

UTREDNINGAR 2020–2024

Övergripande linjenätsutredning citybuss
Övergripande linjenätsutredning spårväg
Övergripande linjenätsutredning metrobuss
Spårväg Alléstråket
Trafikkoncept citybuss
ÅVS Metrobuss
Områdestrafik
Hjalmar Brantingsplatsen
Alternativ till stadslinbana
Älvutredning
Behovsstudier av framtida bytespunkter
Nytt koncept för hållplatser väderskydd
Koll2035 Den ideala bytespunkten
Hållplatsförlängning av övriga hållplatser
Fördjupande behovsstudie av pendelparkeringar
Pott för trimningsåtgärder

Av de utredningar som namngavs i den tidigare handlingsplanen, totalt 16 utredningar, har tolv startats upp. Nio utredningar är avslutade och tre pågår. Fyra av utredningarna har valts att hanteras på andra sätt.

Sedan förra handlingsplanens antagande har det även tillkommit ett antal utredningar. De tillkomna utredningarna har gemensamt identifierats av organisationerna som relevanta att påbörja under perioden för att nå Målbild Koll2035. Tillkomna utredningar presenteras nedan men se *Bilaga 6 Beskrivning av tillkomna utredningar 2020–2024* för närmare beskrivning.

- Från Expressbuss till Metrobuss
- Lisebergs station
- Mittförlagda Metrobusstationer
- Fördjupningsstudie av utpekade Metrobusstationer
- Busskörvägar i centrala Göteborg
- Kompletterade kostnader Metrobuss
- Åtgärdsvalsstudie Västerleden
- Genomförbarhet utifrån fysiska förutsättningar
- Resandepotential för Metrobuss år 2050
- Sammanställning av effekter och påverkan av styrmedel
- Åtgärder stråk Bergsjön-Gamlestan, kort sikt för att möta nytt trafikeringsupplägg
- Stråkstudie Tuve-City-Mölnadal
- Gropegårdslänken
- Utvärdering spårväg i Operalänken/Allélänken
- Operalänken
- Förstudie för Drottningtorget, Åkareplatsen och Kanalstråket
- Tvåriktningsvagnar
- Depåstrategi Spårvagn

2.5 Nya förutsättningar som kan påverka kollektivtrafiken

Sedan målbilden antogs har det tagits fram och beslutats om vissa nya styrande dokument och riktlinjer hos parterna.

Både Göteborgs Stad och Mölndals stad har nya antagna översiktsplaner samt nya riktlinjer för hastighetsgränser. Business Region Göteborg (BRG) har nyligen tecknat en avsiktsförklaring med Astra Zeneca för att bland annat utveckla en ny näringslivsstrategi för Life Science i Göteborgsregionen. Partille kommun har tillsammans med Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik tecknat en avsiktsförklaring för trafiksystemet i Centrala Partille där visionen är att knyta samman kranskommunerna runt Göteborg och skapa en tvärförbindelse väster om staden. Sedan målbilden antogs har även Västtrafik infört en ny zonindelning där GMP-området nu är inom samma zon. Göteborgs Stad har ett nytt miljö- och klimatprogram och Trafikverket har utvecklat sitt förhållningsätt kring ett transporteffektivt samhälle utifrån regeringens infrastrukturproposition 2020. För närmare beskrivning av dessa dokument och riktlinjer se *Bilaga 2 Nya förutsättningar som kan påverka kollektivtrafiken*.

I flera av dessa beskrivs hur målbilden har beaktats, men inte i alla. Gemensamt för dessa förutsättningar är att de på ett eller annat sätt påverkar planeringen av kollektivtrafiken framöver och behöver därför beaktas i fortsatta arbeten.

3. Nuläge i kollektivtrafiken

För att planera framtidens kollektivtrafik är det viktigt att beakta nuläget. Genom att förstå dagens resande och identifiera nuvarande utmaningar kan planeringen anpassas till aktuella förhållanden. Nedan presenteras resandet inom GMP idag och därefter de utmaningar som identifierats i kollektivtrafiken.

3.1 Resandet inom Göteborg, Mölndal och Partille

Resor och kollektivtrafikandel inom GMP-området

Från 2013 till 2019 ökade resandet med cirka 28 procent² innan effekterna av pandemin rejält minskade resefterfrågan. Efter pandemin har resandet i GMP i hög grad återhämtat sig, men ligger fortfarande lägre än 2019 års resande. 2023 uppgick antalet resor till cirka 220 miljoner resor inom området. Kollektivtrafikens andel är på 54 procent och andelen hållbart resande (kollektivtrafik, gång och cykel) på 63 procent. Motsvarande siffra för hela Västra Götalandsregionen är en kollektivtrafikandel på 33 procent och 45 procent inkluderat gång och cykel. GMP-området har alltså en högre andel hållbart resande än regionen i stort. En nedbrytning per kommun visar att 56 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik och för Mölndal och Partille uppgår andelen till 36 respektive 39 procent (RVU, 2022–2023³).

Befolkningsutvecklingen inom GMP-området

För Sverige generellt har befolkningsprognoserna skrivits ner de senaste åren. Trots nedskrivna befolkningsprognoser har befolkningstillväxten inom GMP-området ökat sedan målbilden antogs, dock ej i den takt som förutspåtts. Enligt statistik från SCB⁴ (2024) är tillväxten som starkast i Partille med en ökning om cirka 6 procent från att målbilden antogs 2018 till 2023. Göteborg följer tätt med en befolkningsökning om cirka 5,5 procent vid jämförelse mellan samma år. Mölndal växer också men i något lägre takt. För jämförelse mellan samma år var befolkningsökningen cirka 3,5 procent.

Arbetspendling i GMP-området

Majoriteten av all pendling inom arbetsmarknadsregionen⁵ sker inom GMP-området som står för cirka 85 procent av all pendling. Den största pendlingen sker mellan Göteborg och Mölndal med cirka 35 000 pendlare dagligen.

Inpendlingen till Göteborg från resterande del av regionen uppgår till cirka 100 000 personer dagligen. För Mölndal och Partille är inpendlingen cirka 27 000 personer respektive 6 000 personer (GR, 2023⁶). Inom GMP-området har Partille en större utpendling än inpendling.

Fler förvärvsarbetare ger upphov till fler arbetsresor

Andelen förvärvsarbetande (åldern 20–64 år) har sedan målbildens antagande ökat för GMP-kommunerna, dock i något olika takt. För Sverige generellt ökade andelen förvärvsarbetande med cirka 2,7 procent⁴ (jämförelse mellan åren 2018 och 2021). Både Göteborg (2,8 procent) och

² All resandedata i avsnittet som inte källhänvisas på annat sätt är hämtad från Västtrafik.

³ Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023 (2023), Västra Götalandsregionen IKN 2023–00423

⁴ Statistiska Centralbyrån www.scb.se

⁵ Den funktionella arbetsmarknadsregionen består av 27 regioner. Beskrivs närmare här <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomregionalutveckling/regionalaindelningar/foregioner.1799.html>

⁶ Regionala bilder – underlag för fysisk planering (2023), Göteborgsregionen <https://goteborgsregionen.se/kunskapsbank/regionalabilderunderlagforfysiskplanering.5.7edf478818851a42799a8c.html>

Mölnadal (4,1 procent) hamnade över det nationella snittet, medan Partille hamnade under med en ökning på cirka 1,1 procent. En ökning av andelen förvärvsarbetare ger upphov till ett större resandebehov.

3.2 Utmaningar i kollektivtrafiken

Framkomlighet och kapacitet

Resandekapaciteten⁷ är över lag god i kollektivtrafiksystemet med undantag för morgon- och eftermiddagstrafiken då resandet är som störst. Resandet under morgontimmarna är som mest intensivt mellan kl. 7-9. På eftermiddagen är det höga resandet utspritt över flera timmar, mellan kl. 14-18, med högsta peak mellan kl. 16-18.

I spårvagnstrafiken är resandet högt framför allt i stråken mot ytterområdena såsom Bergsjön/Kortedala, Angered, Hisingen och Frölunda. Expressbusstrafiken uppvisar kapacitetsproblem i vissa stråk och färdriktningar till exempel väg 158 med Askim, Hovås Nedre och Brottkärr som tyngdpunkter. Samma sak gäller för stråken från Torlanda och Partille. I stombussstrafiken finns kapacitetsproblem som ofta kan uppstå på kortare sträckor där det är många resenärer som nyttjar kollektivtrafiken. Exempelvis till Hjalmar Brantingsplatsen från både Brunnsbo och Bjurslättstråken eller mellan Härlanda och Centralstationen.

Framkomligheten för kollektivtrafiken är på sina håll begränsad. Pågående projekt som till exempel Västlänken påverkar alla trafikslag under byggnationen. Området kring Brunnsparken och Centralstationen utgör en särskilt stor flaskhals idag, och framkomligheten är ansträngd i stora delar av systemet. Exempelvis behöver all spårvagnstrafik och majoriteten av busstrafiken till Hisingen fortfarande passera Hisingsbron. Därtill utgör till exempel Korsvägen, Hjalmar Brantingsplatsen och Järntorget platser där det finns begränsningar för hur många fordon som hållplatslägena kan hantera utan att påverka framkomligheten. Ett annat projekt som kommer att ha stor påverkan under handlingsplanens period är kanalrensningen i Göteborg. Kanalmurarna behöver renoveras för att hålla ytterligare 120 år. Att renovera kanalmurarna är ett omfattande arbete som planeras pågå under cirka 20 år.

Förarbrist

En stor utmaning som kollektivtrafiken står inför är dagens förarbrist som påverkar både buss- och spårvägstrafiken. Förarbristen är ett stort problem eftersom det leder till inställda turer, vilket medför en påverkan på kollektivtrafikutbudet. Förarbristen kan också medföra att kommande satsningar inom målbilden kan behöva begränsas. Bristen på förare är ett nationellt problem och bedöms bestå inom en överskådlig framtid.

Spåranläggningens tillgänglighet

Spåranläggningens tillgänglighet, det vill säga i vilken grad anläggningen kan nyttjas, hade under 2023 en negativ trend. Under 2023 togs det fram nya riktlinjer för besiktning av slitagenivåer för spårvägsbanan. De nya riktlinjerna ledde till en kraftig ökning av hastighetsnedsättningar för att säkerställa trafiksäkerheten, vilket påverkade spårtrafikens punktlighet.

Besiktningar av spårvägsbanan är avgörande för att säkerställa trafiksäkerheten och spårvägsbanans tekniska funktion. Periodiska underhållsbesiktningar utgör grund för både kort- och långsiktig planering av förebyggande åtgärder. Dessa åtgärder bidrar till att undvika tillbud, trafikstörningar, arbetsskador, sämre resekomfort och miljöskador.

⁷ Den maximala mängd resenärer som kan hanteras under en given tidsperiod.

I takt med att staden förtätas har mängden tung trafik, såsom bussar och lastbilar, i spåren ökat vilket även ökat slitaget. Utöver ökat antal hastighetsnedsättningar, ökade även antalet trafikavbrott, såsom rälsbrott och sprickor, under 2023.

För att möta dessa utmaningar har Västtrafik, Göteborgs Stad och Göteborgs Spårvägar inlett ett samarbete för att förbättra säkerheten och framkomligheten på spårvägsanläggningen. Genom långsiktig planering och samverkan strävar man efter att skapa en robust spårvägsinfrastruktur som ökar punktligheten och förbättrar resenärernas upplevelse.

Minskade intäkter

Efter pandemin har biljettintäkterna återhämtat sig snabbare än prognosticerats och andelen betalande resenärer har också ökat mellan 2022 och 2023. Västtrafiks självfinansieringsgrad ligger dock lägre än före covidpandemin och Västra Götalandsregionen har gett Västtrafik i uppdrag att redovisa hur självfinansieringsgraden kan öka. Minskade intäkter kan påverka ambitionerna för trafikering enligt målbilden.

För att öka intäktssäkringen arbetar Västtrafik med flera olika åtgärder till exempel påstigning i framdörr och beteendepåverkan genom kommunikationsinsatser för att fler ska vilja betala för sin biljett.

4. Finansieringsformer

För att kunna realisera målbilden och därmed möjliggöra den planerade stadsutvecklingen i storstadsområdet GMP och nå mål om hållbarhet behövs kraftfulla satsningar. Flertalet av de investeringar som redovisas i målbilden är ännu inte finansierade, det är därför avgörande att parterna aktivt verkar för en ökad statlig finansiering samt för att säkra regionala och kommunala medel. Åtgärderna i målbilden kostnadsbedömdes vid framtagandet till cirka 25 mdkr i 2015 års prisnivå. Någon ny kostnadsbedömning för den totala volymen har ej gjorts, men uppräknat till 2023 års prisnivå motsvarar det en kostnad på cirka 38 mdkr⁸.

I dagsläget finns finansiering säkrad till cirka 7 mdkr (2016 års prisnivå) inom ramen för storstadsavtalet i Sverigeförhandlingen samt 600 mnkr via spårvägspotten, som Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad gemensamt finansierar. Vidare har statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal kunna tillföras med cirka 140 mnkr samt via namngiva objekt i regional infrastrukturplan med ytterligare cirka 160 mnkr. Utöver detta har även mindre åtgärder kunnat finansieras via regional plan, som till exempel plattformförlängningar, vändslingor och hållplatsförlängningar.

I målbilden ingick inte investeringar för depåer och spårvagnar, men i handlingsplanerna lyfts dessa som nödvändiga för målbildens förverkligande. Västra Götalandsregionen har finansierat nybyggnation av depå Ringön med cirka 1,4 mdkr samt inköp av 100 nya spårvagnar för cirka 4 mdkr. Under handlingsplanens period 2025–2028 planeras även Majornas depå att renoveras för omkring 1,2 mdkr.

I *Bilaga 3 Finansieringsmöjligheter* redovisas möjliga finansieringskällor för kollektivtrafikens behov i enlighet med målbilden. För de investeringar som ligger inom denna handlingsplans tidsperiod 2025–2028 finns antingen beslut om, alternativt förslag till finansiering. Där det saknas behöver beslut eller avtal hanteras separat i enlighet med parternas ordinarie besluts- och budgetprocesser. Status för respektive investeringsobjekt redovisas i *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024*.

⁸ Uppräknat med Västsvenska paketets index som är baserat på Trafikverkets infrastrukturindex för bana och väg.

Del 2

Handlingsplan 2025–2028

Del 2 beskriver de objekt som handlingsplanen föreslår ska påbörjas under perioden 2025–2028 för att på sikt nå Målbild Koll2035.



5. Inledning till Handlingsplan 2025–2028

Del 2 är indelat i kapitlen *spårvagn, Citybuss, Metrobuss, bytespunkter, depå* samt *för en fungerande helhet*. I det sista kapitlet redogörs för de objekt som är övergripande eller berör flera av de övriga kapitlen. Under varje kapitel presenteras de investeringar och utredningar som bedöms kunna genomföras eller startas upp under perioden. Nedan beskrivs vad som avses med dessa.

Vad är en investering i handlingsplanen?

De investeringar som beskrivs i respektive kapitel nedan är de investeringar som bedöms vara möjliga och prioriterade att starta under 2025–2028 för att på sikt nå Målbild Koll2035. Investeringarna i handlingsplanen är oftast större byggprojekt i tidigt skede och avser objekt med en högre mognadsgrad när det gäller finansiering jämfört med utredningarna. Ett investeringsobjekt som står med i handlingsplanen har inte automatiskt något beslut om finansiering, utan det hanteras i separata ärenden i respektive parts ordinarie process. När det finns ett investeringsbeslut görs ofta en genomförandestudie på åtgärden för att få bättre överblick över projektets osäkerheter samt för att ta fram en realistisk tidplan för byggnation.

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.

Kostnader och finansieringsformer för de olika objekten redovisas i den mån det är känt och beslutat. Mer om de olika finansieringsformerna går att läsa om i *Bilaga 3 Finansieringsmöjligheter*. Ett stort antal investeringar pågår redan, status för dessa redovisas i *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024*.

Vad är en utredning i handlingsplanen?

En utredning är ett behov som gemensamt behöver omhändertas för att Målbild Koll2035 ska realiseras. Utredningar i handlingsplanen kan variera i omfattning, från projekt som pågår i 1–3 år till framtagande av kunskapsunderlag. Arbetssätten för att möta behoven kan variera beroende på omfattning och komplexitet. Exempelvis kan vissa utredningsbehov hanteras genom inrättande av arbetsforum medan andra behöver hanteras i projektformat.

De utredningar som beskrivs i handlingsplanen är de som parterna anser behöver genomföras gemensamt under perioden 2025–2028. Samtliga utredningar har bedömts vara nödvändiga för att skapa förutsättningar för ett fungerande kollektivtrafiksystem som kan möta utvecklingen i det sammanhängande tätortsområdet och i en växande region. Vissa utredningar beskrivs som utredningsområden, vilket innebär att det finns behov av flera separata utredningar med likartade frågeställningar. Detta kan till exempel gälla liknande frågor i olika geografier som i exempelvis utredningen Stråkstudier Citybuss.

Utöver de listade utredningsbehoven kommer sannolikt ytterligare behov att uppstå som inte är kända idag. Det kan till exempel handla om fördjupningar eller nya utredningar för att besvara nya frågeställningar som uppkommer.

Utredningsbehoven för perioden är fortsatt stora och konsultkostnaderna uppskattas till mellan 30–40 miljoner kronor. Utöver detta behöver parterna säkerställa personalresurser för utredningar och samverkan. Efter att handlingsplanen har antagits kommer parterna löpande att arbeta med prioritering av vilka utredningar som ska startas och när, samt hur de ska finansieras och resursställas. Prioriteringarna görs utifrån aktualitet och tillgängliga resurser samt i relation till andra utredningsbehov inom parternas ordinarie processer.

Handlingsplanen pekar ut utredningsbehov som finns för perioden och som inte omhändertas på annat sätt. Det innebär att kollektivtrafikutredningar i till exempel detaljplaner och planprogram inte ingår.

6. Spårvagn

Spårvagn är ett trafikkoncept som knyter ihop stråk med ett stort resande och erbjuder direktresor till centrum. Spårvägsnätet svarar mot restidsmålet om 15 minuter från alla tyngdpunkter och alla stomnätsstråk till City.

Spårvägen utgör stommen i kollektivtrafiksystemet där hälften av alla kollektivtrafikresor i Göteborg och Mölndal sker med spårvagn. I takt med att staden växer och förtätas behöver kapaciteten i spårvägsnätet förstärkas för att möta ett ökat resande. Målbild Koll2035 lyfter behovet av längre spårvagnar och Västtrafik har mot bakgrund av detta beställt 60 stycken nya 45 meter långa spårvagnar av modellen M34. De nya vagnarna kommer att ha 50 procent högre passagerarkapacitet än dagens cirka 30 meter långa spårvagnar. De första 45 meter långa vagnarna levereras under 2024 och samtliga vagnar beräknas vara i trafik 2027. I samband med detta uppstår utrednings- och investeringsbehov för att kunna trafikera med längre vagnar. För pågående arbete med spårvagnsinvesteringar se *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024*.

6.1 Investeringar för perioden 2025–2028

Följande investeringar för spårinfrastruktur planeras:

Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet – anpassning för 45 meter långa spårvagnar

För att kraftigt öka kapaciteten i kollektivtrafiksystemet behöver hela spårvägsnätet anpassas för att kunna hantera 45 meter långa vagnar. För att kunna trafikera med längre vagnar behöver spårvägsanläggningen anpassas bland annat genom förlängning av hållplatser, anpassning av spår, växlar, korsningar och signalsystem. Många aspekter är redan utredda men på några platser behövs det kompletterande utredningar. Bland annat finns det ett antal hållplatser vilka bedöms som mer komplexa och som behöver utredas vidare och kostnadsberäknas, samt att eventuella indragningar av hållplatser behöver fastställas.

Under 2022 påbörjade Västtrafik och Göteborgs Stad arbetet att förlänga hållplatserna utmed spårvagnslinje 5 och 11. Under våren 2024 fattades beslut i kommunfullmäktige och regionfullmäktige att påbörja arbetet med att förlänga hållplatser och anpassa spårplaneringen på resterande nät. Det beslutades även att återstående medel ur potten för spårvägsutbyggnad ska tas i anspråk, bland annat för kapacitetsförstärkning av det resterande spårvägsnätet så långt återstående medel räcker. Parterna avser även söka statlig medfinansiering för kapacitetsförstärkning på resterande nät.

Allélänken

Den stadsutveckling som genomförts, pågår och planeras bygger på att kollektivtrafiksystemet kan hantera ett ökat antal resenärer. För att möjliggöra det är det nödvändigt att Brunnsparken och Drottningtorget avlastas. Spårväg i Alléstråket syftar till att avlasta dessa knutpunkter samt att skapa ett kapacitetstillskott i spårvägssystemet för resor till och genom centrala Göteborg.

Spårväg i Alléstråket planeras i nuläget att byggas ut i två etapper. För den första etappen mellan Haga och Gamla Ullevi behöver det tas fram en genomförandestudie och detaljplaner med genomförd förstudie som grund. För den andra etappen, Åkareplatsen inklusive koppling till snabbspåret, pågår arbetet med en förstudie. Den nya spårvägens kapacitetstillskott och nyttor är avhängda en fullt utbyggd spårvägslänk, med anslutning till snabbspåret vid Åkareplatsen.

Ett vägvalsbeslut fattades i april 2024 i stadsbyggnadsnämnden om att gå vidare med spårväg i Alléstråket. Beslut om att gå vidare med fördjupade utredningar i form av genomförandestudie

och detaljplan för etapp 1 krävs. Förberedelser pågår med att ta fram ett beslutsunderlag till Kommunfullmäktige i Göteborg och Regionfullmäktige.

Kostnaden för utbyggnad av Allélänken som helhet har bedömts till cirka 1,7 miljarder. Deletapp 1 har kostnadsbedömts till drygt 1 miljard kronor. Medel till genomförandestudie finns avsatta inom Västsvenska paketet. Finansiering för byggnation saknas. Åtgärden är inspelad som objekt för statlig medfinansiering till Trafikverkets nationella plan 2026–2037.

6.2 Utredningar för perioden 2025–2028

Följande utredningar för spårinfrastruktur planeras:

Fördjupning framtida spårinfrastruktur

För att möta ett kraftigt ökat resande finns det behov av att fortsatt vidareutveckla spårvägsnätet i staden. Syftet med detta utredningsområde är att undersöka nya potentiella sträckningar för spårvägsanläggningen. Exempelvis gäller det stråken Eriksberg, Backa, Operalänken och Mölndal söder ut mot Åbro, men även andra stråk kan komma att utredas.

Stråken Eriksberg och Backa planeras idag för Citybuss och är spårförberedande. Resandebehovet i stråken förväntas dock bli så högt att omvandling till spårväg kan vara motiverat tidigare än väntat. Fullt utbyggda spårvägssträckningar i nämnda stråk minskar även parallellkörningen med buss.

Ansvariga parter är Västtrafik tillsammans med berörd kommun.

7. Citybuss

Citybuss erbjuder direktresor till och från City längs stråk med många boende och där det inte finns spårväg eller där spårvagnstrafiken behöver kompletteras för att nå fler platser längs stråken. Konceptet sammanfattas ”tänk spårvagn – kör buss” vilket innebär att alla körvägar och linjenät ska vara stabila över tid precis som spårvagnsnätet och kvaliteten ska vara den samma. Citybussen svarar mot restidsmålet om maximalt 15 minuter från alla utpekade tyngdpunkter och längst alla stomnässtråk och ska erbjuda direktresor, utan byten, till City.

7.1 Investeringar för perioden 2025–2028

För Citybuss bedöms objekten nedan vara aktuella som nya investeringar för perioden. Sedan förra handlingsplanen pågår redan arbetet med ett antal investeringar för Citybuss, dessa redovisas i *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024*.

Följande investeringar för Citybuss planeras:

Citybusstråk Bergsjön-Kortedala

Investeringen omfattar ombyggnation av hållplatser vid Merkuriusgatan, Atmosfärgatan (vid Bergsjöbadet) och Stora Björn samt förlängning av befintliga hållplatser vid Bergsjödalen, Bergsjösvängen, och Bellevue i syfte att förbereda för längre bussar. Genom att Stora Björn och Atmosfärgatan flyttas till Bergsjövägen kortas även restiderna något. Investeringen omfattar nybyggnation av två hållplatser vid Almanacksvägen, i höjd med Månadsgatan och Tideräkningsgatan.

Anslutande gång- och cykelvägar ska ses över och cykelparkering ska anläggas vid de nya hållplatserna. Investeringen omfattar även byggnation av tre nya gång- och cykelbanor (så kallade saknade länkar) som bidrar till att binda samman det befintliga gång- och cykelnätet i Bergsjön. De nya gång- och cykelbanorna ligger i nära anslutning till busshållplatserna vid Merkuriusgatan, Atmosfärgatan och Stora Björn.

År 2023 tog stadsmiljönämnden ett inriktningsbeslut för Citybuss Bergsjön Kortedala och genomförandestudie har påbörjats. I genomförandestudien ingår att ta fram en kostnadsuppskattning för kommande skeden. Efter att genomförandestudien är klar ska projektering ske, och därefter byggnation. Investeringen finansieras av Göteborgs Stad. Göteborgs Stad avser söka statlig medfinansiering för investeringen. Tidpunkten för när statlig medfinansiering beviljas kan därmed påverka tidplanen för utbyggnad.

Åtgärder utifrån pågående stråkstudier Citybuss

För Citybuss pågår för närvarande två investeringsförberedande stråkstudier Tuve-City-Mölnal och Kallebäck-City-Länsmansgården. Det kan bli aktuellt med ytterligare åtgärder som identifieras i pågående stråkstudier, men beslut kommer inte att ha fattats innan handlingsplanen har antagits. Exempel på fler åtgärder som kan bli aktuella är projektering av busskörfält i Operagatan, Allén mellan Haga och Järntorget, Tuvevägen och Björlandavägen. Det finns också behov av att förlänga och i vissa fall bygga nya hållplatser i Citybusstråken, där det är särskilt brådskande i Kallebäck. Därtill har det identifierats flertalet mindre åtgärder i de utpekade Citybusstråken.

Beslut om finansiering saknas. För de åtgärder där det är möjligt kommer ansökan om statlig medfinansiering att göras.

7.2 Utredningar för perioden 2025–2028

Följande utredningar för Citybuss planeras:

Stråkstudier Citybuss

Flera stråkstudier är genomförda men det återstår ett antal stråk som är utpekade i målbilden och den genomförda linjenätsutredningen för Citybuss. Syftet med utredningsområdet för stråkstudierna är att analysera och konkretisera de framtida stråken och hur dessa kan uppgraderas för att trafikeras av Citybuss. Stråkstudierna ska ta fram förslag på åtgärder på berörda sträckor och hållplatser. Under denna handlingsplans period kommer stråkstudien för Kallebäck-City-Länsmansgården färdigställas. Stråken som återstår att utreda är Vallhamra och Björkekärr.

På grund av förändrade förutsättningar kan det under perioden uppstå behov av att utreda Citybuss i fler stråk än de som sedan tidigare pekats ut i linjenätsutredningen, dessa är ännu inte kända eller fastställda.

Ansvariga parter är Västtrafik och berörda kommuner.

Konceptkonkretisering av Citybuss

Det finns behov av att skapa en samsyn kring vad konceptet Citybuss innebär. Målbilden fastslog ramarna för Citybusskonceptet, dess tänkta funktion och roll i kollektivtrafiksystemet, men att formulera vad detta innebär i praktiken återstår. I arbete med stråkstudierna och andra projekt som involverar Citybuss har det blivit tydligt att många aspekter påverkas och påverkar de val som behöver göras för att förverkliga utbyggnaden av Citybuss. Citybussens ytanspråk och framkomlighet är prioriterad, men infrastruktur för Citybuss kommer att byggas både i befintliga stadsmiljöer och i nya exploateringsprojekt. Förutsättningarna och möjligheterna att anpassa utifrån Citybussens behov kommer därför att variera mellan olika platser och stråk. Frågeställningarna kan till exempel handla om utformning av hållplatser, trafiksäkerhet, komfort (väderskydd, resenärsnära utrustning med mera) samt påverka vilka linjedragningar som är möjliga. Även möjligheter till förbättrad framkomlighet genom geofencing bör utredas och införande av 25-metersfordon följas upp.

Mycket av kunskapen kring frågeställningarna finns inom organisationerna, men för att skapa förutsättningar för framdrift i Citybussens införande och en förutsägbarhet för planering behövs ett gemensamt arbete för skapa en samsyn. Arbetet skulle behöva identifiera frågeställningar och landa i hur förutsättningar på bästa sätt kan skapas för arbetet framåt. Det skulle till exempel kunna innebära avsiktsförklaringar, exempel på standardritningar eller gemensamt planeringsstöd. De befintliga guidelines som finns för Citybussen skulle även behöva ses över och förtydligas hur de ska användas. Beroende på hur arbetet läggs upp kan behov av konsultstöd förekomma.

Ansvarig part är Västtrafik med deltagande av övriga parter i GMP-samarbetet.

8. Metrobuss

Metrobusskonceptet tar resenären snabbt och attraktivt mellan olika målpunkter. Koncepter har i huvudsak egna körbanor längs trafiklederna och stationsliknande hållplatser. Restidsmålet är satt till högst 30 minuter mellan tyngdpunkter och viktiga målpunkter. Konceptet kommer även att trafikera ytterstaden och grannkommunerna.

8.1 Investeringar för perioden 2025–2028

För Metrobussobjektet Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen fattades ett investeringsbeslut under förra handlingsplanen. För mer detaljer se *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024*.

Det finns inga beslut om investeringsmedel för ytterligare Metrobussåtgärder under den kommande perioden, vilket är anledningen till att detta kapitel inte har några utpekade investeringsobjekt. Metrobuss längs Västerleden, Trafiksystem centrala Partille, trimningar och metrobussstationer är däremot inspelade som storstadsåtgärder till nationell plan 2026–2037 för statlig medfinansiering.

8.2 Utredningar för perioden 2025–2028

Följande utredningar för Metrobuss planeras:

Stegvis införande av Metrobuss

Efter slutförandet av åtgärdsvalsstudien för Metrobussystemet år 2021 upprättades en avsiktsförklaring som inkluderade en överenskommelse om fyra fördjupade utredningar samt en åtgärdsvalsstudie för Västerleden, se *Bilaga 6 Beskrivning av tillkomna utredningar 2020–2024*. År 2023 ställde Stadstrafikforum sig bakom ett stegvis införande av Metrobuss. Ställningstagandet inledde en ny fas i arbetet med Metrobuss.

Ett stegvis införande av Metrobuss kräver samordning av berörda parter på kommunal, regional och nationell nivå. Därför har ett gemensamt forum skapats för att säkerställa att realisering av ett Metrobussystem är i fas med planerad stadsutveckling inom Göteborg, Mölndal, Partille och i berörda kranskommuner, samt med Trafikverkets åtgärdsplanering. Forumet ska säkerställa:

Samordning och helhetssyn för en övergripande och gemensam process

Parterna har sinsemellan olika processer för planering och investering. Prioritering och samordning av vad som ska göras, hur och när, behöver omhändertas. Erforderliga åtgärder, avsiktsförklaringar, avtal och investeringar behöver samordnas och/eller beredas gemensamt. Möjligheter till extern finansiering för utredning och investering bör också undersökas.

Tidplan, utbyggnadsordning och prioritering av olika åtgärder

En kritisk punktlista behöver tas fram både för större och mindre investeringar respektive passarpå-åtgärder, där pågående processer i linjen hos de olika parterna kan nyttjas för att förbereda för Metrobuss. Det kan innebära tex. justeringar i planprogram, trimningsåtgärder i infrastruktur eller säkerställa att befintlig trafik samordnas med kommande linjenät för Metrobuss.

Processtöd för utredningar som berör Metrobuss

De utredningar som genomförs för Metrobuss identifierar ofta frågor av principiell karaktär som behöver hanteras för att kunna gå vidare i uppdragen. Det gemensamma forumet bör stötta framdriften genom att omhänderta knäckfrågor, identifiera eventuella utredningsbehov och vid behov lyfta frågor för beslut. Vidare bör framdrift följas upp och överlämning till genomförande part säkerställas.

Kunskapsunderlag och kommunikation

För en effektiv framdrift behöver parterna ett aktuellt kunskapsunderlag och kommunikationsmaterial. Det ska förmedla en övergripande lägesbild och sammanställa slutsatser och beslut efter genomförda utredningar. Underlaget behöver beskriva nyttan av Metrobuss som en del av stadsutvecklingen - från det grundläggande, om varför det behövs ett kollektivtrafiksystem för att passa stadsutvecklingen, till de olika koncepten och hur de samspelar. Målgrupp är framför allt politiker och berörda tjänstepersoner från de olika parterna men även intresserad allmänhet.

Ansvarig part är Västra Götalandsregionen med deltagande av övriga parter i GMP-samarbetet.

Gränsdragning, kostnadsfördelning och finansiering av Metrobuss

Gränsdragning och kostnadsfördelning mellan parterna behöver klargöras och fastställas för att kunna gå vidare i utredningar, investeringar och finansiering av Metrobusstationer. Utredningen kommer att ta fram underlag inför parternas investeringsprocesser samt säkerställa att drift och underhåll beaktas i planeringsskedet.

Parternas åtaganden enligt ordinarie processer kan grovt beskrivas enligt följande:

- Trafikverket: statlig infrastruktur
- Regionen: stationer (statlig medfinansiering via regional infrastrukturplan), fordon, trafikering och depåer
- Kommuner: kommunal infrastruktur såsom angöring City, exploatering, markinlösen, gång- och cykelbanor.
- Ansvar oklart eller fördelat på flera parter: plattformsförbindelser, styrmedel och administrativa åtgärder

Kostnader för stationer, gång- och cykelkopplingar kommer att hänga samman med plattformsförbindelser över eller under den statliga infrastrukturen. Det statliga, regionala och kommunala systemet är därmed tätt sammankopplat, vilket innebär en komplex planeringssituation där åtgärder i respektive parts åtagande är beroende av varandra.

Vilken eller vilka parter som bör ansvara för stationer och plattformsförbindelser mellan hållplatslägen i den statliga väginfrastrukturen, inklusive trappor, ramper och hissar kommer att specificeras vidare och även lyftas på nationell nivå. En tydlig gränsdragning och ansvarsfördelning mellan parterna behövs för att kunna genomföra erforderliga investeringar. Bland annat ska följande frågor besvaras: Vem ska stå för finansiering och drift av stationer på det statliga vägnätet? Under vilka förutsättningar kan nationell plan helt eller delvis finansiera regionala bussstationer som till exempel Metrobusstationer eller plattformsförbindelser? Vad skulle ett grundutförande för Metrobuss kunna vara enligt Trafikverkets standard? Vem har driftsansvaret för de ingående delarna?

Ansvariga parter är Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Berörda kommuner medverkar efter behov.

Stråk Metrobuss

Minst en stråkutredning behöver genomföras under perioden för att konkretisera trafikering och följdkrav för Metrobussen. Syftet med detta utredningsområde är att konkretisera stationslägen och behov av investeringar av infrastruktur för busskörfält. Utredningarna kan med fördel göras likt en stråkstudie i enlighet med fyrstegsprincipen och utformas med åtgärdsval. Stråk bör väljas utifrån hur linjenätsutredningen för Metrobuss (LiNUM) föreslår linjedragning. Flera utredningar kan vara aktuella, exempelvis Söderleden, Oscarsleden och E6-stråket. Metoden som Göteborgs Stad och Västtrafik tillämpat för Citybusstråket kan fungera som modell. Vid behov kan även samlade effektbedömningar och andra underlag för eventuella inspel till nationell eller regional plan tas fram.

Ansvarig part är Trafikverket med deltagande av övriga parter i GMP-samarbetet.

Förstudier Metrobusstationer

Efter att utredningen *Fördjupningsstudie av utpekade metrobusstationer (se Bilaga 5 Statusrapport utredningar från Handlingsplan 2020–2024)* avslutats bör parterna gå vidare med förstudier för stationer på de mest kritiska platserna och ta med dem i parternas respektive investeringsprocess. Utbyggnadsordningen bör utgå från rekommendationer från linjenätsutredningen för Metrobuss (LiNUM) och takta med aktuell stadsutveckling. Det är av stor vikt att konkretisera hur byten sker till och från övrig kollektivtrafik på platsen, respektive tillgängligheten med gång- och cykelstråk.

Ambitionen under handlingsplanens period är att en av förstudierna i detta utredningsområde ska ligga till grund för ett investeringsbeslut om en pilot - en första station på lämplig plats. En pilotstation genererar erfarenheter från genomförandet som grund för fortsatt utbyggnad av stationer. Det handlar bland annat om samordning av respektive parts processer, avsiktsförklaringar, avtal, gränsdragning, utformning och tekniska lösningar. En pilot skulle omfatta utredning, projektering och byggnation av en station vid en utvald plats där planeringsförutsättningarna är förhållandevis klara. Finansieringslösningar för en pilotstation bör kunna sökas inom innovationsprogram för bygg- och transportsektorerna.

Västtrafik är ansvarig part för stationsutredningar och regionstyrelsen fattar beslut om förstudier. Investeringsförberedande förstudier kräver att berörda väghållare tar fram underlag utifrån sina respektive grundansvar.

Konceptkonkretisering av Metrobuss

En gemensam konkretisering av Metrobusskonceptet behöver tas fram som förutsättning för kommande utredningar och beslut. Utredningen behöver innefatta en uppdatering av den befintliga konceptbeskrivning som finns i målbilden. Målbildens beskrivning är idag inte fullt applicerbar då utredningar som till exempel ÅVS Metrobuss gett nya insikter om konceptet. De befintliga guidelines för Metrobuss i målbilden respektive K2:s verktyg för BRT bör vara utgångspunkter för utredningen liksom aktuell forskning.

Följande behöver konkretiseras och kan ses som exempel:

- **Stadens utformning:** samplanering, gång- och cykelstråk och barriäreffekter.
- **Fordons- och stödsystem:** målbildens förslag på dubbeldäckare med platooning (fordon som kör med korta avstånd sinsemellan) behöver verifieras utifrån den utveckling som sker hos bussleverantörerna och utifrån vilka lagstiftningsmässiga möjligheter som finns att nyttja den tekniska lösningen.
- **Kollektivtrafikens infrastruktur:** mittförlagda hållplatser, egna körfält och förväntad trafikering.
- **Trafikering:** turtäthet och öppettider.
- **Metrobusstationers utformning:** ställningstagande om stationerna ska ha en egen, tydlig identitet eller samma formspråk som Västtrafiks övriga resecentrum behövs.

Utredningen ska resultera i överenskommelse mellan parterna om konceptuell ambitionsnivå för Metrobuss. Det ger stöd och riktning för övriga utredningar, genomföranden och uppföljning. Konceptkonkretiseringen behövs som verktyg för att säkerställa helheten och skapa ett sammanhållet koncept över olika delsträckor och områden. Det blir också underlag för genomförande och för utvärdering av systemet.

Ansvarig part är Västtrafik med deltagande av övriga parter i GMP-samarbetet.

9. Bytespunkter

En bytespunkt är en plats där ett antal olika kollektivtrafiklinjer sammanstrålar eller korsar varandra och där möjlighet att byta är inplanerad i tidtabellerna. En bytespunkt är normalt lokaliserad i tyngdpunkter eller andra områden med stadsliv och tillgång till service.

9.1 Investeringar för perioden 2025–2028

Följande investeringar kopplat till bytespunkter planeras:

Genomförande av nytt koncept för hållplatser och väderskydd

För att stödja trafikkoncepten i Målbild Koll2035 och möta målet om effektiv på- och avstigning samt höja kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet, behövs åtgärder för att stärka kvaliteten på hållplatser och väderskydd. Under den förra handlingsplanen genomfördes en arkitektävling med syfte att ta fram ett nytt enhetligt koncept för hållplatser med utformning av deras utrustning såsom väderskydd och informationspunkter. Under denna planperiod fortsätter genomförandeplanering för realisering av det nya hållplatskonceptet. I genomförandet ingår att ta fram ritningar, prototyp och upphandlingsunderlag inför serietillverkning.

Genomförandeplaneringen sker i samverkan mellan GMP-parterna och Västfastigheter.

9.2 Utredningar för perioden 2025–2028

Följande utredningar kopplat till bytespunkter planeras:

Fördjupning av systemviktiga bytespunkter

För att nå Målbild Koll2035 är det viktigt att utforma väl fungerande och attraktiva bytespunkter för resenärerna. Syftet med fördjupningarna i detta utredningsområde är att studera hur ett antal bytespunkter ska utformas för att stödja trafikkoncepten i målbilden och den planerade stadsutvecklingen samt ge resenären en upplevelse av kontinuitet i sin resa. Utredningarna syftar också till att utgöra en samordnad process och tydliggöra behov inför framtida planering av respektive parts investering. Några fördjupningsstudier som synliggjorts inför denna handlingsplan är bland annat Frölunda torg, Saltholmen, Mölndals resecentrum och Brunnsbo. Utöver dessa kan det även finnas behov av ytterligare fördjupningsstudier under perioden.

Ansvariga parter är Västtrafik och berörd väghållare.

Vidareutveckling av Koll2035 Den ideala bytespunkten

K2020s underlagsrapport *K2020 Den ideala bytespunkten*⁹ behöver vidareutvecklas för att anpassas till dagens planeringsförutsättningar. Befintlig rapport kommer att finnas kvar och utgöra grund för det verktyg som tas fram i syfte att stödja kvalitetsmålen i Målbild Koll2035, samt kommunernas arbete med stadsutveckling. Det nya verktyget *Koll2035 Den ideala bytespunkten* syftar till att bidra med vägledning och mätbarhet av målen i ursprungsrapporten, samt att tydligare knyta samman Västtrafiks respektive Göteborgs, Mölndals och Partilles, och i förlängningen Västra Götalandsregionens perspektiv för ökad samsyn. Därigenom ges kollektivtrafik, ny och befintlig bebyggelse, stadsrum och stadsmiljöer möjlighet att stärka varandra.

⁹ Den ideala bytespunkten – med resenären i fokus. www.K2020.se

Framtagandet av Koll2035 verktyget påbörjades under 2023. Under handlingsplanens period finns ett gemensamt mål om att fortsätta utvecklingsarbetet med att ta fram, förankra och göra verktyget användbart för flera parter och i flera skeden.

Ansvariga parter är Västtrafik och Göteborgs Stad med deltagande av Mölndals stad och Partille Kommun.

Bytespunktens roll i staden

I bytespunkterna sker mötet mellan staden och kollektivtrafiken. Målbilden pekar på behovet av både nära, enkla och snabba byten för att få ett snabbt och attraktivt kollektivtrafiksystem. Medan det på andra platser kan finnas värden i att sprida ut bytespunkten för att skapa mer attraktiva och levande stadsrum. Som komplement till arbetet med *Vidareutveckling av Koll2035 Den ideala bytespunkten* är det därför värdefullt att gemensamt sammanställa ett kunskapsunderlag för att ytterligare öka förståelsen för bytespunktens roll, både i kollektivtrafiksystemet och i stadsmiljön. Kunskapsunderlaget skulle kunna vara ett gott stöd i parternas olika planeringsprocesser. Arbetena bedöms till stor del kunna genomföras med interna resurser, men beroende på upplägg och tillgängliga resurser kan konsultstöd behövas.

Ansvariga parter är Västtrafik och kommunerna.

10. Depå

En effektiv och högpresterande kollektivtrafik är beroende av strategiskt placerade depåer, väl placerade utifrån den trafik som bedrivs. I en storstadskontext innebär detta att depåer behöver finnas såväl centralt som mer perifert.

10.1 Investeringar för perioden 2025–2028

Inga nya investeringar startas upp under perioden men många pågår, se mer under *Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024*.

10.2 Utredningar för perioden 2025–2028

Följande utredningar relaterat till depåer planeras:

Stadsintegrerade depåer

Denna utredning är kunskapshöjande och målbildsstödande, och blir bidrag till pågående depå-utveckling för buss och spårvagn. Utredningen syftar till att beskriva förutsättningar och perspektiv på centralt placerade depåer för spårvagn och/eller buss. Stadsbyggnadsmässiga, fastighetsrättsliga, trafikala och genomförandemässiga perspektiv ska tydliggöras. Vidare behöver både mikroperspektivet och makroperspektivet belysas. Mikroperspektivet utgörs av en direkt påverkan på omgivningen, dvs. ljudbuller, ljusbuller, vibrationer eller lokalt ökad trafik. Makroperspektivet utgörs av indirekt påverkan på omgivningen dvs. kollektivtrafikens effektivitet, totalt minskad trafik, måluppfyllelse inom hållbarhet/grön omställning, samhällsekonomi etc.

Utredningen sker i samverkan mellan Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västra Götalandsregionen genom Västtrafik och Västfastigheter.

Utveckling Vagnhallen Rantorget

Den förväntade trafikökningen och fordonsflottans utökning förutsätter en utveckling av depåkapacitet för uppställning, drift och underhåll av spårvagnar. Rantorget ligger strategiskt väl placerad i centrala Göteborg. Det föreligger ett behov av att öka kapaciteten i spårvagnsdepån. Platsen är även utpekad som högintressant för en centralt placerad bussdepå. Just nu pågår ett planprogram för Gårda, där vagnhallens utvecklingspotential utreds. Syftet med utredningen är att applicera utredningen Stadsintegrerade depåer och utifrån planprogram Gårda formulera en gemensam utvecklingsplan för fastigheten/depån.

Utredningen sker i samverkan mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen genom Västtrafik och Västfastigheter.

Lokaliseringsutredning utökat depåbehov spårvagn 2035

Den förväntade trafikökningen och fordonsflottans utökning förutsätter en uppsäkring och utveckling depåkapacitet i staden. Efter utveckling av Rantorget behövs nästa nya depå inför att bland annat Lindholmsförbindelsen öppnar. Det betyder att den utökning av fordon som sker fram till dess behöver hanteras inom befintliga depåer där Rantorget är utpekad. Strategin för att öka kapaciteten är att renodla Rantorget för endast daglig drift och trafiknära underhåll, vilket betyder att andra funktioner behöver flyttas från depån. I sin tur innebär detta en ny depå och därmed ny marktillgång. Syftet med denna utredning att lokalisera och ta fram detaljplaner för nästa nya depå samt de depåfunktioner som behöver flyttas från Rantorget.

Utredningen sker i samverkan mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen genom Västfastigheter och Västtrafik.

Natthamn Älvtrafiken

För att upprätthålla älvtrafiken i Göteborg är en natthamn för tilläggning, drift och underhåll av fartygsflottan nödvändig. Älvutredningen som togs fram 2021 som komplettering till Målbild Koll2035 påvisar att älvtrafiken även i framtiden kommer att utgöra ett viktigt komplement till övrig kollektivtrafik, som möjliggörare av snabba och tydliga tvärförbindelser över älven. Syftet med denna utredning är att säkerställa den långsiktiga natthamnsfunktionen för älvtrafiken, idag placerad vid Sören Mannheimers pir. Driften av älvtrafiken är idag upphandlad fram till 2040 med en elektrifierad fartygsflotta på sju fartyg. En långsiktig natthamnsfunktion behöver omhänderta en framtidssäkrad storlek på fartygsflottan och framdragnings av rätt mängd el-effekt för laddning. Vidare behövs klargöras huruvida denna natthamn ska omfattas av Hamnavtalet¹⁰ likt Saltholmen.

Utredningen sker i samverkan mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen genom Västfastigheter och Västtrafik.

¹⁰ Västtrafiks rådighet över kommunala och privata anläggningar regleras genom Hamnavtal. Syftet med Hamnavtal är att reglera drift, underhåll, investeringar, reinvesteringar, ansvar vid skador etc. gällande färjelägen/bryggor/natthamn och tillhörande infrastruktur. Definierar även kravställning och ekonomisk reglering, likt ett hyresavtal.

11. För en fungerande helhet

För att kollektivtrafiksystemet ska fungera som en helhet finns det behov av fler objekt än de som redovisats tidigare i del 2. Kapitlet redogör för de investeringar och utredningar som är övergripande, berör flera trafikkoncept eller inte har någon självklar hemvist bland tidigare nämnda koncept.

11.1 Investeringar för perioden 2025–2028

Följande investeringar planeras:

Bangårdsförbindelsen

Göteborgs Stad har tagit fram en förstudie för Bangårdsförbindelsen. Ur ett kollektivtrafikperspektiv är bangårdförbindelsen ett nyckelobjekt för att lösa angöring med buss till centralstationen. Förbindelsen ska även minska bangårdens barriäreffekt och förbättra tillgängligheten och framkomligheten i området. Bangårdsförbindelsen ska främja hållbara resor och avlasta Nils Ericsonsplatsen och Drottningtorget för att möjliggöra attraktivare stadsmiljöer. Förbindelsen föreslås utformas för buss, fotgängare och cyklister.

Under år 2023 skickades förstudien ut på remiss och remissvaren bekräftade förstudiens slutsatser och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning att en viadukt placerad vid Odinsplatsen ger störst nytta sett till förbindelsen övergripande syfte.

Förbindelsen är ett centralt objekt för kommande stadsutveckling i Gullbergsvass och i centralenområdet varför det är angeläget att fortsätta planeringen av en förbindelse. Under hösten 2024 ska stadsbyggnadsnämnden besluta om ett så kallat planeringsbeslut om objektet. Nämnden tar då ställning till om berörda förvaltningar ska fortsätta planeringen av en bangårdsförbindelse. Ett planeringsbeslut är en förutsättning för att genomförandestudie (GFS) och detaljplanearbete ska kunna påbörjas. Vid beslut planeras arbetena pågå parallellt och med uppstart under 2025.

Bangårdsförbindelsen är ett utpekat, men inte beslutat objekt, inom Västsvenska paketet. GFS:en föreslås finansieras till 100 procent via Västsvenska paketet och detaljplanearbetet finansieras av Göteborgs Stad.

11.2 Utredningar för perioden 2025–2028

Följande utredningar planeras:

Utblick mot 2050

En stor prognostiserad befolkningsutveckling tillsammans med mål om förändrad färdmedelsfördelning ställer höga krav på framtidens kollektivtrafik. För att regionen och staden ska kunna växa hållbart över tid är det nödvändigt med mycket god framförhållning. Syftet med utredningen är att fördjupa kunskapen om kollektivtrafiksystemets utvecklingsbehov bortom 2035. Utredningen kommer huvudsakligen att resultera i en tydligare bild av de framtida behoven av kollektivtrafik inom Göteborg, Mölndal och Partille. Den kommer även att påbörja arbetet med hur kollektivtrafiksystemet på lång sikt skulle kunna utvecklas för att bemöta dessa behov.

Ansvarig part är Västra Götalandsregionen med deltagande av övriga parter inom GMP-samarbetet.

Fördjupning busskörvägar i centrala Göteborg

Syftet med den pågående utredningen om Busskörvägar i centrala Göteborg (se mer under *Bilaga 6 Beskrivning av tillkomna utredningar 2020–2024*) är att kartlägga behov av framtida körvägar för busstrafiken i centrala Göteborg. Pågående utredning är tänkt att fungera som ett kunskaps-

underlag som redovisar behov och inriktningar för förändringar av framtidens busstrafik. Fördjupningsstudierna som detta utredningsområde avser kommer därför att behövas för att titta närmare på genomförbarheten av förslagen. Detta då förutsättningarna för genomförandet endast beskrivs översiktligt för olika områden och platser i den pågående utredningen.

Behov av följdinvesteringar för att kunna leda busstrafik på nya vägar vid utbyggnad av spårväg i Alléstråket, såsom fler vägmöjligheter för mindre linjer österifrån, är ett exempel på en konkret fråga som kan behöva studeras vidare. Andra behov kan vara utbyggnad av bytespunkter, åtgärder för att öppna upp nya körvägar eller behov av att utreda ny infrastruktur.

Ansvariga parter är Västtrafik och Göteborg Stad. Övriga kommuner kan bli berörda om det sker linjeomläggningar som påverkar kranskommunerna.

Plats inom centralområdet för ersättningstrafik för tåg

Att tåg ersättning fungerar bra är en förutsättning för att få fler resenärer att välja att resa med tåg och för att minska trängseln med bilar i staden. När Västlänken är färdigbyggd kommer Nils Ericson Terminalen att återställas men med färre antal gater och reglerplatser än tidigare. Samtidigt kommer den tillfälliga terminalen vid Åkareplatsen också att avvecklas 2032. Den framtida Nils Ericson Terminalen kommer då att ha en kapacitet som precis klarar av att hantera den planerade ordinarie busstrafiken. Det kommer därför inte att finnas utrymme för någon större tåg ersättning. Stora förändringar i framtida tåg- och regionbusstrafik kommer att påverka terminalens kapacitet och vad den kan hantera.

Västtrafik behöver få tillgång till samtliga kvarvarande gater och reglerplatser på Nils Ericson Terminalen för att hantera den ordinarie tidtabellslagda trafiken. Syftet med utredningen är att finna en lokalisering för hantering av ersättningstrafiken. En lösning behöver vara på plats helst så snart som möjligt, dock senast till år 2032 då terminalen vid Åkareplatsen avvecklas.

Ansvarig part är Västtrafik med deltagande av Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Västfastigheter och eventuella andra privata aktörer inom centralområdet.

Sammanvägning av övergripande linjenätsutredningar

För att kunna analysera och planera för kollektivtrafiken i framtiden är det nödvändigt att ha förståelse för hur linjenäten för spårväg, Citybuss samt Metrobuss tillsammans bildar stommen i kollektivtrafiksystemet. I föregående handlingsplan lades en plan för hur dessa linjenät skulle tas fram, av vilka linjenäten för spårväg samt Citybuss är klara och Metrobuss pågår.

Syftet med denna utredning är att väga samman och trimma de tre framtagna linjenäten för Citybuss, spårväg och Metrobuss som ett steg i att nå ett komplett linjenät för framtidens kollektivtrafik i Göteborg, Mölndal och Partille. Utredningen kommer att resultera i ett realistiskt linjenät för de tre koncepten som ger rätt förutsättningar för att i kommande utredningar kompletteras med områdestrafik och övrig regiontrafik. Utredningen bör starta direkt efter linjenätsutredningen för Metrobuss är färdigställd.

Ansvariga parter är Västtrafik och Göteborgs Stad med deltagande av övriga parter inom GMP-samarbetet.

Kapacitetshöjande steg 1- och 2-åtgärder

Takten på omställningen mot ett ökat hållbart resande behöver snabbas upp om de klimatmål som är uppsatt till 2030 ska nås. En ökad resandeefterfrågan måste hanteras utifrån att storstadsområdet växer, både inom och utanför GMP, samtidigt som andelen hållbart resande ska öka. Att få befintliga system att räckas till och hantera ökade resandanspråk är av stor strategisk vikt, att enbart lösa flaskhalsar och kapacitetsproblem med större nyinvesteringar är kostsamt

och tidskrävande. I dagsläget görs det en mängd insatser hos berörda parter inom steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen¹¹ men arbetet behöver synliggöras, struktureras och följas upp.

Utredningen syftar till att identifiera kostnadseffektiva åtgärder och de som är möjliga att göra i närtid samt samla och synliggöra åtgärder som redan görs. Utredningen bör inkludera såväl övergripande systemåtgärder som specifika åtgärder för målbildens trafikkoncept. Ett särskilt fokus bör läggas på områden och delar där det råder störst kapacitetsbrist.

Ansvarig part är Västra Götalandsregionen med deltagande av övriga parter inom GMP-samarbetet.

¹¹ Åtgärder som påverkar behovet av transporter eller val av transportsätt samt åtgärder för mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

Del 3

Implementering av Handlingsplan 2025–2028

Del 3 är en avslutande del som berör det fortsatta arbetet efter att handlingsplanen är antagen. Här belyses behoven av de sociala- och miljömässiga perspektiven, samt presenteras ett antal risker som har identifierats kopplat till handlingsplanen.



12. Fortsatt arbete med Handlingsplan 2025–2028

Den samverkansorganisation som formerades vid framtagandet av handlingsplanen för 2020–2024 har bidragit till en ökad förståelse kring parternas olika behov och perspektiv. Den etablerade samverkan utgjorde grunden för framtagandet av denna handlingsplan och kommer även fortsatt att driva arbetet framåt.

Utöver de utpekade investeringarna och utredningarna i del 2 har det under framtagandet av handlingsplanen identifierats behov av löpande utveckling i de arbeten som redan pågår. Utveckling av arbetssätten i GMP-organisationen syftar till att effektivisera, höja kvaliteten och skapa förutsättningar för arbetet utifrån handlingsplanen. För att det ska vara möjligt krävs att både tid och resurser avsätts för utvecklingsarbetet i organisationerna.

Handlingsplanen berör många delar av arbetet med att nå Målbild Koll2035. För att nå en hållbar, kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik i Göteborg, Mölndal och Partille krävs dock mer än vad som ryms i handlingsplanen. Kollektivtrafikens syfte är att stödja en hållbar stadsutveckling och en betydande del av förutsättningarna för kollektivtrafiken planeras i kommunernas arbeten med detaljplaner, planprogram och andra stadsutvecklingsprojekt. Genom GMP-samarbetet och framtagandet av Målbild Koll2035 och handlingsplanerna har parterna en gemensam grund och tydliga riktning att sträva mot. Med avstamp i dessa krävs sedan en löpande samverkan och dialog för att skapa förutsättningar för väl avvägda prioriteringar, i allt från utformningar av platser och stråk till val av utbyggnadsområden och infrastrukturinvesteringar.

Målbild Koll2035 och handlingsplanen berör bara några delar av kollektivtrafiken, men för att systemet ska fungera som helhet är det avgörande att även övriga delar av kollektivtrafiken stödjer och kompletterar den utveckling som sker. Viktiga delar av systemet som inte berörs i handlingsplanen är till exempel tågtrafik, områdestrafik och älvtrafiken.

12.1 Ökat fokus på social hållbarhet

Under framtagandet av Målbild Koll2035 genomfördes en social konsekvensanalys som bland annat synliggjorde att målbilden ger stora sociala nyttor för boende i storstadsområdet eftersom tillgängligheten till många av GMP-områdets målpunkter blir bättre. På vissa platser kan det dock leda till negativa konsekvenser om inte den vidare planeringen och utformningen görs på rätt sätt. Det är därför viktigt att arbeta vidare med social- och barnkonsekvensanalyser för varje utredningsobjekt som föreslås i handlingsplanen för att förstå objektets påverkan i alla olika skalor: den fysiska platsen, närmiljön, stadsdelen och staden/regionen¹²

I arbetet med handlingsplanen identifierades vikten av en fördjupad förståelse om hur sociala aspekter ska hanteras i handlingsplanens utredningar. Olika typer av utredningsbehov kräver olika hantering av sociala perspektiv, men för att frågorna ska kunna genomsyra processen och ge effekt behöver de finnas med från början. Grundläggande är att identifiera och hantera konflikter mellan olika perspektiv¹³ samt att beskriva konsekvenserna av de val som görs. Ett gemensamt kunskapsbyggande och tydligare fokus på social hållbarhet kan initialt medföra

¹² SKA – Social konsekvensanalys Människor i fokus 1.2 (2016) Göteborgs Stad.

¹³ Exempelvis mellan stadsbyggnad, kulturmiljö och framkomlighet.

ökade personella och ekonomiska resurser från organisationerna, samt påverka projektens framdrift och tidplan.

Arbetet med social hållbarhet inom kollektivtrafikplanering är nödvändigt för att säkerställa att alla grupper i samhället får tillgång till de fördelar som en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik erbjuder. Genom att fördjupa perspektivet i handlingsplanens utredningar och att social hållbarhet blir en röd tråd genom hela processen finns det goda förutsättningar att skapa en kollektivtrafik som är inkluderande och rättvis.

12.2 Fortsatt arbete med antagna miljö- och klimatmål

Genom antagande av Målbild Koll2035 togs ett kliv i rätt riktning kopplat till ekologisk- och miljömässig hållbarhet. Kollektivtrafiken är en förutsättning för en hållbar stads- och regionutveckling som behövs i storstadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille för att kunna attrahera nya invånare samt erbjuda och förbättra resmöjligheter utan bil.

På nationell nivå finns tydliga direktiv och övergripande mål formulerade kring hur Sveriges regioner, kommuner, näringsliv med flera ska arbeta med ekologisk hållbarhet. Sveriges antagna miljömål, som utgår från de globala hållbarhetsmålen inom Agenda 2030, består av generationsmålet¹⁴, 16 miljö kvalitetsmål¹⁵ samt ett antal etappmål¹⁶. Målen ska genomsyra alla regioners, kommuners och näringslivets miljöarbete – och det är med utgångspunkt i det som den nya handlingsplanen beaktar ekologisk- och miljömässig hållbarhet. Handlingsplanen tar därmed inte fram egna miljömål utan utgår ifrån redan antagna miljömål och de arbeten som pågår kring dessa.

Nedan ges en beskrivning av några av de viktigaste dokumenten som påverkar respektive aktörs arbete med miljömässig hållbarhet.

Trafikverket bidrar till klimatmålen med ökad transporteffektivitet genom stora satsningar på järnväg (upprustning, modernisering och utbyggnad), laddningsinfrastruktur för elfordon i glesbygd, främjar kollektivtrafik, samverkar med andra aktörer i samhällsplaneringen med mera. För att nå målen behövs också styrmedel. De kan antingen beslutas nationellt av regering och riksdag eller internationellt. Viktiga styrmedel är till exempel klimatkrav på fordon, fartyg och flygplan eller ekonomiska styrmedel.

Västra Götalandsregionens miljömål tar avstamp i Agenda 2030-målen. Två av regionens delmål om fossilfria transporter och hållbara resor kan tydligt kopplas till det som målbilden bidrar till. Regionen tog för ett antal år sedan fram dokumentet ”Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om” tillsammans med Länsstyrelsen. Deltagare är både företag, kommuner, högskolor, föreningar med flera som vill bidra i omställningen till en klimatsmart region vilket regionen arbetar aktivt med.

¹⁴ Generationsmålet handlar om att lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är utlösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser (Sveriges miljömål).

¹⁵ Sveriges 16 miljö kvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till (Sveriges miljömål).

¹⁶ Etappmålen ska göra det lättare att nå generationsmålet och miljömålen och identifierar en önskad omställning av samhället. Etappmålen berör områdena hållbar stadsutveckling, luftföroreningar, klimat avfall, biologisk mångfald och farliga ämnen.

Västtrafik arbetar med elektrifieringen som möjliggörare för ett hållbarare samhälle.

Elektrifieringen av kollektivtrafiken i GMP-området pågår för fullt och 2024 kommer cirka 500 av Västtrafiks bussar och 90 procent av stadsbusstrafiken i Göteborg att vara elektrifierade. Bedömningen är att samtliga bussar kommer att vara elektrifierade till 2030, vilket är i linje med det uttalade målet att elektrifiera all kollektivtrafik till 2035. Spårvagnstrafiken är redan elektrifierad och älvtrafiken bedöms kunna vara elektrifierad till 2026.

För **Göteborgs Stad** är det antagna *Miljö- och klimatprogrammet 2021–2030* ett av stadens viktigaste dokument för att driva och öka takten i arbetet med en ekologiskt hållbar stad. Det kommer behövas kraftfulla åtgärder på kort tid för att klara av målet om ett minskat vägtrafikarbete inom Göteborg med 25 procent fram till 2030. Under pandemin minskade vägtrafikarbetet med cirka 8 procent vilket ger en fingervisning om den utmaning staden står inför.

Mölnads stad arbetar med att förvekliga den regionala målsättningen i Klimat 2030 om en fossiloberoende region till 2030. Ett av fokusområdena är hållbara transporter där det sker satsningar inom områdena ”klimatsmart vardagsresande där fler väljer gång, cykling och kollektivt resande”, ”accelererad omställning till fossilfria fordon”, ”effektiva godstransporter” och ” klimatsmarta möten och semestrar”.

Partille kommun har också ställt sig bakom Västra Götalandsregionens klimatmål och antagit ett hållbarhetsprogram som pekar ut målbilder, gemensamma utmaningar och åtgärder som ska genomföras för ett hållbart Partille 2035. Bland utmaningarna ingår att ”samverka för förbättrad infrastruktur och kollektivtrafik inom regionen” och ”främja hållbart vardagsresande där fler väljer gång, cykling och kollektivt resande.

13. Risker med arbetet framåt

I kapitlet redovisas några av riskerna kopplade till genomförandet av målbilden som har identifierats under framtagandet av handlingsplanen. I det fortsatta arbetet behöver riskerna analyseras och en plan tas fram för hur dessa ska omhändertas.

Finansiering av Målbild Koll 2035

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 regionala och kommunala medel, samt undersöker andra möjliga finansieringskällor. Målbildens summerade investeringskostnad på cirka 25 miljarder kronor (2015 års prisnivå) är framtaget i tidigt skede och har nu ett antal år på nacken. En pågående lågkonjunktur, oroligheter i världen och ökade kostnader för byggbranschen är ytterligare faktorer som har inverkan på prislappen för objekten kopplade till målbilden. Detta gäller specifikt projekten som går in i ett genomförandeskede.

Målkonflikter

Det finns en risk att de olika deltagande organisationerna har skilda värderingar och prioriterar olika utefter aktörernas skilda huvudansvar och styrande dokument. En sådan målkonflikt handlar om konkurrens om gatuutrymme och en konsekvens kan bli att uppsatta kvaliteter inte uppnås. Mycket planering och byggnation pågår parallellt, av olika organisationer och med olika tidsperspektiv och avgränsningar. Det finns därför risk att pågående projekt inte har kännedom om planering som sker parallellt eller planeringsförutsättningar som ändrats. När detta blir känt är det inte alltid möjligt att justera för pågående projekt då detta kan påverka projektets beslutade ramar. Informationsutbyte, samordning och dialog i tidiga skeden är avgörande för att kunna hantera risker kopplade till målkonflikter av olika slag.

Avsaknad av resurser – personella och ekonomiska

En gemensam nämnare för handlingsplanens investeringar och utredningar är att det ofta krävs omfattande samordning vilket är tidskrävande. Handlingsplanen är en del i att synliggöra för samverkansorganisationerna och politiken vilka personella och ekonomiska resurser som kommer att krävas för att verka i målbildens riktning. Det är viktigt att organisationerna själva synliggör och tar höjd för detta i kommande investerings- och utredningsarbete och att politiker blir informerade inför kommande budgetar. Konsekvenser som kan uppstå om inte organisationerna tar höjd för det som handlingsplanen föreslår är att genomförandet av målbilden försenas och kortsiktiga lösningar prioriteras framför långsiktiga.

14. Avslutning

Genom sammanställningen av Målbild Koll2035:s andra handlingsplan, Handlingsplan 2025–2028, nås slutet på en omfattande process där många aktörer varit involverade. Framtagandet av handlingsplanen har bidragit till en ökad förståelse kring de gemensamma utmaningarna som finns kopplade till kollektivtrafik och stadsutveckling. Det har framför allt blivit tydligt under processens gång att det finns ett engagemang och en målmedvetenhet bland aktörerna för att nå Målbild Koll2035. Den gemensamma samverkan och det etablerade samarbetet parterna emellan banar väg för att uppnå en hållbar och effektiv kollektivtrafik inom GMP-området. Ett färdigställande av handlingsplanen markerar nästa steg i parternas gemensamma investerings- och utredningsarbete mellan 2025–2028. Det är fortfarande lång väg tills att målbilden realiserar men parternas beslutsamhet och tydliga riktning skapar goda förutsättningar i arbetet mot slutmålet.

Ett stort tack till alla som bidragit i framtagandet. Handlingsplanen överlämnas nu till GMP-organisationen, där Samordningsgrupp GMP framgent kommer förvalta den och driva på arbetet framåt.

Representanter för arbetet med handlingsplanen

Projektledning:	Georgia Zoymbos , Västtrafik Kajsa Högenå , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen
Redaktör:	Sara Bronstring , Trivector Traffic
Styrgrupp Stadskoll:	Martin Giöbel , Västtrafik Torvald Asplund , Västtrafik Carolina Lundberg , Västtrafik Per Wingqvist , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Alexander Danilovic , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Mattias Junemo , Göteborgs Stad Stadsmiljöförvaltningen Magnus Johansson , Mölndals stad Emma Johansson , Partille kommun Per Sahlin , Partille kommun Maria Zachariadis , Trafikverket Björn Sundén , Göteborgsregionen
Samordningsgrupp GMP:	Jörn Engström , Västra Götalandsregionen Johanna Möllersten , Västra Götalandsregionen Martina Trupina Dreven , Västtrafik Stefan Krafft , Västtrafik Vania Khairallah , Västtrafik Robertho Settergren , Göteborgs Stad Stadsledningskontoret Jenny Blomqvist Ekeblad , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Mattias Sjöholm , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Mimmi Mickelsen , Göteborgs Stad Stadsmiljöförvaltningen Tobias Johansson , Mölndals stad Agnes Sjöö , Partille kommun Oscar Kauffeldt , Partille kommun Martin Ingvert , Trafikverket Malin Lindh , Trafikverket Sarah Vo , Trafikverket Anna Gustafsson , Göteborgsregionen
Deltagare i arbetsgrupper utöver de nämnda ovan och andra nyckelpersoner:	Arne Ekelund , Västtrafik Magnus Lorentzon , Västtrafik Christian Larsson , Västtrafik Andreas Dahlgren , Västtrafik Olivia Dahlholm , Västtrafik Simon Svensson , Västtrafik Johan Tallhage , Västtrafik Peo Johansson , Västtrafik Anton Leijonberg , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Magnus Ståhl , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Ulf Täng , Göteborg Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Sören Gustafsson , Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen Gunnar Palm , Göteborgs Stad Stadsmiljöförvaltningen Toomas Almqvist , Göteborgs Stad Exploateringsförvaltningen Malin Sunnemar , Göteborgs Stad Exploateringsförvaltningen

Begreppsordlista

Beredningsgrupp för Stadstrafikforum: Gruppering som förbereder ärenden till Stadstrafikforum GMP. Deltagande organisationer är Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille Kommun och Trafikverket. Se sida 41 för organisationskarta.

Bus Rapid Transit/BRT: Förkortas BRT. Högt utvecklade busstrafiksystem som tar vara på många av de lösningar som finns i modern spårtrafik – egna körbanor, gena linjesträckningar, full prioritet i alla korsningar, hög kvalitet och tydlig identitet på fordon och hållplatser etc. Citybuss och Metrobuss är BRT-koncept med olika trafikeringssupdrag.

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

Genomförandeplanering: Begrepp som används inom Västra Götalandsregionen och innebär att konkretisera det i förstudien förordade lösningsalternativet, i enlighet med regionstyrelsens beslut om att påbörja genomförandeplanering. Steget efter förstudie och innan genomförande. Genomförande av en investering innebär upphandling, slutlig detaljutformning av investeringen och byggande/inköp.

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

GMP: Förkortning av storstadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille.

Hamnavtal: Västtrafiks rådighet över kommunala och privata anläggningar regleras genom Hamnavtal. Syftet med Hamnavtal är att reglera drift, underhåll, investeringar, reinvesteringar, ansvar vid skador etc. gällande färjelägen/bryggor/natthamn och tillhörande infrastruktur. Definerar även kravställning och ekonomisk reglering, likt ett hyresavtal.

Innerstadsringen: En del av Målbild Koll2035:s nätstruktur. Innerstadsringen binder samman bytespunkter och målpunkter i innerstaden och avlastar de mest centrala delarna av Göteborg.

Mellanstadsringen: En del av Målbild Koll2035:s nätstruktur. Mellanstadsringen knyter ihop stadsdelar och bidrar till att uppfylla restidsmålet där det ska ta högst 30 minuter mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter. Bidrar till snabbare resor runt City än igenom, vilket i sin tur minskar behovet av att använda City som bytespunkt.

Områdestrafik: Områdestrafiken finns till för att skapa en bredare tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet genom att nå lokala målpunkter och mata till bytespunkterna. Områdestrafiken är flexibel och kan anpassas utifrån faktiskt resande och behov i närområdet.

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

Samordningsgrupp GMP: Beredande till beredningsgrupp GMP. Utgör referensgrupp och avstämningsyta för gemensamma strategiska kollektivtrafikutredningar kopplade till Målbild Koll2035 och handlingsplanerna för att nå Målbild Koll2035. Agerar förvaltare av Målbild Koll2035 och handlingsplanerna. Deltagande organisationer är Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille Kommun, Trafikverket och Göteborgsregionen. Se sida 41 för organisationskarta.

Samlad effektbedömning (SEB): 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.

Stadsbana: Spårvagnstrafiken delas upp i två koncept: Stadsbana som trafikerar längre stråk där spårvägen normalt går på egen banvall och har längre mellan hållplatserna. Angereds-, Bergsjö-, Länsmansgårds-, Frölunda- och även Mölndalsbanan håller redan stadsbanestandard i långa stycken. Spårvagnslinjer trafikerar övriga, något kortare stråk. I rapporten används oftast benämningen 'spårvagn' för att omfatta hela spårvagnstrafiken.

Stadskoll GMP/Styrgrupp Stadskoll: Utgör styrgrupp för gemensamma strategiska kollektivtrafikutredningar kopplade till Målbild Koll2035. Deltagande organisationer är Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille Kommun, Trafikverket och Göteborgsregionen. Se sida 41 för organisationskarta.

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. Trafikverket är adjungerande i forumet. Se sida 41 för organisationskarta.

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

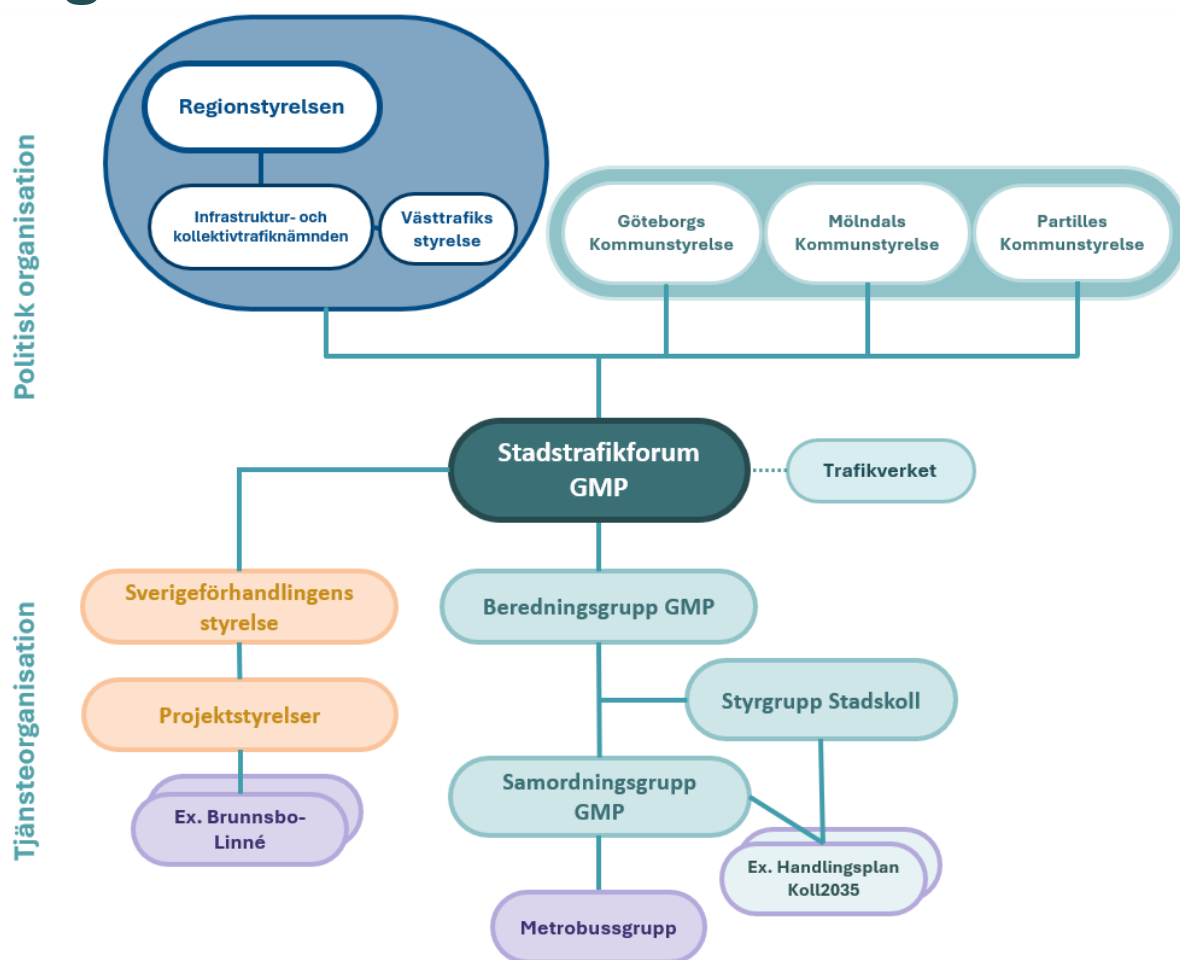
Trafikplan: Västtrafiks årliga arbete inför tidtabelljusteringar.

Utredningsområde: Beteckningen på att det kan behövas ett antal utredningar inom ämnet vilka inte är specificerade ännu.

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

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.

Organisationskarta



Figur 1 Schematisk organisationsskiss över Stadstrafikforum GMP och tillhörande tjänstegrupperingar.

Bilagor

Bilaga 1 Förändringar sedan målbildens antagande
Bilaga 2 Nya förutsättningar som kan påverka kollektivtrafiken
Bilaga 3 Finansieringsmöjligheter
Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024
Bilaga 5 Statusrapport utredningar från Handlingsplan 2020–2024
Bilaga 6 Beskrivning av tillkomna utredningar 2020–2024

Bilaga 1 Förändringar sedan målbildens antagande

Nedan ges en beskrivning av de större förändringar som har skett sedan målbildens antagande. Förändringarna avser annat än tid- och kostnadsförändringar.

Spårväg och Citybusstråk Norra Älvstranden, delen Lindholmen - Linéplatsen (Lindholmsförbindelsen)

Lindholmsförbindelsen pekas ut som en länk i både Citybuss- och stadsbanenätet men vid målbildens antagande var det inte beslutat huruvida Lindholmsförbindelsen skulle byggas som en tunnel eller en bro. I förstudien framgick att tunnelalternativet medför bättre stadsbanekvaliteter och mindre påverkan på sjöfarten än broalternativet. Efter beslut i kommun- och regionfullmäktige beslutades därför att Lindholmsförbindelsen kommer att byggas som en tunnel. I den riskutredning som genomfördes för Lindholmsförbindelsen fastslås att buss och gång- och cykeltrafik inte kan trafikera samma tunnelrör som spårvagn utan skulle kräva separata tunnelrör vilket markant hade ökat projektets kostnad. Förändringen innebär att Citybuss utgår som trafikkoncept i Lindholmsförbindelsen.

Lindholmsförbindelsen utgör del av innerstadsringen och kommer att vara av stadsbanekaraktär. Idag pågår arbete med järnvägsplanen och de detaljplaner som angränsar sträckan. Lindholmsförbindelsen anges under tidsspannet 2028–2035 i målbilden. Byggstart planeras till 2031 och hela sträckan bedöms kunna trafikeras 2039.

Citybusstråk Norra Älvstranden, delen Frihamnen – Lindholmen

Då citybussträckan inte ryms inom samma körbana som spårvägen kommer Citybussen köra i blandtrafik.

Citybuss Gårda

Syftet med Citybusstråken är att erbjuda direktresor från alla utpekade tyngdpunkter in till City. Eftersom Gårdastråket inte leder till centrum kommer det därför utgå ur arbetet med Citybuss och i stället studeras som områdestrafik. Beslutet togs av Västtrafik i samband med Linjenätsutredning Citybuss.

Citybuss Norra älvstranden, västra och nordvästra delen

Förändringen innebär att stråket avkortas till Vårväderstorget för att undvika parallellkörning med stadsbanan. Genomförandestudie för sträckan påbörjades 2019 och är nu färdigställd och under 2023 har förberedande arbeten inför upphandling skett. Stråket är uppdelat i två delsträckor. Delsträcka 1 mellan Lindholmen-Ivarsbergsmotet bedöms öppna för trafik 2028 (varav delsträckan Lindholmen-Östra Eriksbergsgatan sannolikt är klar 2026) och delsträckan 2 mellan Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget med trafikstart 2031. Totala kostnaderna uppskattades till 700 mnkr i 2016 års prisnivå varav staten står för 50 procent och Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad för 25 procent vardera.

Citybuss Bergsjön (linje 21)

Stråket till Bergsjön pekas i målbilden ut som lämpligt för Citybuss. 2023 slutfördes en stråkstudie för att bygga om delar av stråket till Citybusstandard och nyligen startades en genomförandestudie upp som beräknas pågå under 2024. I förhållande till det som beskrevs i målbilden förlängs stråket till Merkuriusgatan då ett högt resandeunderlag identifierades där samtidigt som en förlängning fortsätter att avlasta spårvägen. Åtgärderna i genomförandestudien bedöms kosta ca 43 mnkr. Dessutom tillkommer en kostnad på i storleksordningen 50–60 mnkr för ombyggnation av

Rymdtorget, vilket sker i ett senare skede i samband med exploatering. I dagsläget går det inte att säga när hela stråket byggs om till Citybusstandard.

Citybuss Toltorpsdalen-Rävekärr/Balltorp

Citybusstråk Toltorpsdalen-Rävekärr pekas i målbilden ut som en lösning för att förstärka stombussnätet mellan centrala Göteborg och Mölndal. Vid målbildens antagande utgjorde Rävekärr slutstation för stråket men sommaren 2023 tog Västtrafik tillsammans med Mölndals stad beslutet att trafikera Balltorp i stället. Det medför att verksamheterna Astra Zeneca och GoCo kan kopplas samman med centrala Göteborg. Därtill bedöms resandepotentialen vara högre från Balltorp i och med att Forsåker ligger inom 10 minuters gångavstånd till Mölndals resecentrum.

För delsträckan Tuve-Mölndal pågår en stråkstudie som planeras färdigställas 2024. En förlängning av konceptstudie till Balltorp avses att påbörjas under 2024 och därefter är ambitionen att ta fram projekteringshandlingar. Delsträckan Mölndals kommungräns till Mölndals innerstad är fullt finansierad och namngivet objekt i regional plan. Västra Götalandsregionen finansierar 82 mnkr och Mölndals stad resterande del. Byggstart bedöms kunna ske 2026 med efterföljande trafikstart 2028.

För delsträckan Mölndals innerstad till Balltorp saknas full finansiering idag. Målsättningen är att ta fram en samlad effektbedömning (SEB) i tid till nästa regionala plan för att säkerställa regional medfinansiering. Preliminärt bedöms trafikstart kunna ske till 2028.

Citybuss Infartsstråk Vallhamra

Infartsstråk Vallhamra sträcker sig mellan Vallhamra och centrala Göteborg och pekades i målbilden ut som ett Metrobusstråk. Tidigt i utredningsarbetet för ÅVS Metrobuss kom Västtrafik och Partille kommun gemensamt fram till att delsträckan genom Partille bör ersättas med konceptet för Citybuss då det blir lättare att passa in infrastrukturen med omgivande stadsmiljön. Fortsatt sker trafikering på E20 mellan Östra Sjukhuset och centrala Göteborg vilket innebär gemensam körbana med kommande Metrobuss. Stråket kommer således att bestå av infrastruktur för både Citybuss och Metrobuss. Nästa steg är att påbörja en stråkstudie för sträckan men det arbetet är idag inte påbörjat. Det finns idag ingen avtalad finansiering för stråket.

Metrobuss Infartsstråk Vallhamra

Infartsstråk Vallhamra sträcker sig mellan Vallhamra och centrala Göteborg och pekades i målbilden ut som ett Metrobusstråk. Tidigt i utredningsarbetet för ÅVS Metrobuss kom Västtrafik och Partille kommun gemensamt fram till att delsträckan genom Partille bör ersättas med konceptet för Citybuss då det blir lättare att passa in infrastrukturen med omgivande stadsmiljön. Fortsatt sker trafikering på E20 mellan Östra Sjukhuset och centrala Göteborg vilket innebär gemensam körbana med kommande Metrobuss. Stråket kommer således att bestå av infrastruktur för både Citybuss och Metrobuss. Nästa steg är att påbörja en stråkstudie för sträckan men det arbetet är idag inte påbörjat. Det finns idag ingen avtalad finansiering för stråket.

Stadslinbanan

Under 2020 beslutade region- och kommunfullmäktige i Västra Götalandsregionen och Göteborg stad av kostnadsskäl att avsluta arbetet med linbanan som planerades mellan Järntorget – Wieselgrensplatsen. Linbanan utgick därmed som en del av Målbild Koll2035. Inför beslutet genomfördes en studie på alternativa lösningar i linbanans sträckning. Efter linbanans avslutande har det exempelvis gjorts en gemensam utredning om Gropegårdslänken, Västtrafik har upphandlat utökad busstrafik mellan Lindholmen - Volvo Lundby - Wieselgrensplatsen och Göteborgs Stad har gjort tillköp av älvtrafik mellan Stenpiren - Lundby strand samt arbetar med en gång- och cykelbro över älven.

Medlen som fanns avsatta för linbanan omfördelades till andra projekt inom Sverigeförhandlingen samt till inköp av en ny Älvskyttel.

Bilaga 2 Nya förutsättningar som kan påverka kollektivtrafiken

Sedan målbilden antogs har det tagits fram och beslutats om nya styrande dokument och riktlinjer hos parterna. I flera av dessa dokument beskrivs hur målbilden har beaktats, men inte i alla. Nedan presenteras några av de nya förutsättningarna som kan påverka kollektivtrafiken och som behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Ny översiktsplan Göteborgs Stad

År 2022 antog Göteborgs Stad en ny översiktsplan. Den nya planen bygger till stor del vidare på de mål och strategier som formulerats i den tidigare översiktsplanen (2009), samt i trafikstrategin, strategin för utbyggnadsplanering och grönstrategin. Det är även utifrån dessa styrdokument som Målbild Koll2035 tar avstamp. Den övergripande utvecklingsinriktningen för Göteborg ligger därför i stor utsträckning kvar, men den nya översiktsplanen innebär samtidigt en del förtydliganden och delvis nya inriktningar.

Översiktsplanens övergripande inriktning är att planera för en nära, sammanhållen och robust stad. Nära stad innebär korta avstånd mellan människor och de funktioner som behövs för vardagslivet och syftar bland annat till att minska behovet av längre resor. Inriktningen innebär att Göteborg behöver gå mot en mer flerkärnig struktur och särskilt viktiga steg för att uppnå detta är att utvidga innerstaden och att utveckla tyngdpunkter i mellanstaden. En flerkärnig struktur kräver bland annat goda tvärkopplingar för kollektivtrafik och cykel mellan befintliga och nya bebyggelseområden.

I takt med att befolkningen ökar, ökar också resandebehovet och fler ska kunna klara vardagen genom att använda de hållbara transportmedlen kollektivtrafik, cykel och gång. Att ha en väl fungerande kollektivtrafik är således en av grundförutsättningarna för att staden ska kunna ställa om till ett hållbart samhälle.

Sedan Målbild Koll2035 antogs har utbyggnadstakten skett i en något högre takt än förväntat i mellanstaden och något lägre takt i innerstaden. Den bebyggelseutveckling som redovisas i översiktsplanen stämmer dock i huvudsak överens med strategi för utbyggnadsplanering fram till 2035 vad gäller vilka volymer och var i staden tillkommande bostäder och arbetstillfällen förväntas. Utöver detta har översiktsplanen en utblick mot 2050 och även för denna tidshorisont förväntas den främsta bebyggelseutvecklingen ske i det sammanhängande stadsområdet, det vill säga i innerstaden och i mellanstaden.

Övrig stadsutveckling som förväntas tillkomma i linje med den nya översiktsplanen påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken, vilket kan föranleda behov av ytterligare utredningar än de som ingår i handlingsplanen. Exempel på detta är omvandling av Dag Hammarskjöldsleden med koppling till Högsbo industriområde och Södra Älvstranden inklusive Operalänken med koppling till Gullbergsvass. Ett annat exempel på projekt som behöver beaktas i den fortsatta planeringen är den kommande satsningen på arbetsplatser inom industri, logistik och innovation på Västra Hisingen.

Ny översiktsplan Mölndals stad

Mölndals stads översiktsplan "Framtidens Mölndal" antogs av kommunfullmäktige i mars 2023. Översiktsplanen visar inriktningen för hur kommunen långsiktigt ska planeras och utvecklas. I avsnittet som beskriver trafikmiljö och mobilitet nämns bland annat att satsningar på ny och befintlig infrastruktur i första hand bör stötta det hållbara resandet. Fokus ligger på att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och att bygga ut och förbättra gång- och cykelvägnätet. En viktig pusselbit för att nå målsättningarna som Mölndals stad har är att kollektivtrafikutvecklingen sker

enligt det som beskrivs i Målbild Koll2035. I målbilden föreslås stadsbana ner till Mölndals stadskärna, Citybuss förbi Mölndals centrum och vidare söder ut samt Metrobusstationer vid Mölndalsbro och Åbromotet.

Övrig stadsutveckling som förväntas tillkomma i linje med den nya översiktsplanen påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Exempel på projekt som behöver beaktas i den fortsatta planeringen är satsningen på Life science center i Åbro samt Översiktsplan – fördjupad för Åby, Åbro och delar av Västra Balltorp. Life Science är en av Göteborgsregionens mest snabbväxande branscher. Kommande investeringar och etableringar inom Life Science kommer vara beroende av en välfungerande kollektivtrafik till Astra Zeneca i Mölndal (Åbro/GoCo), området runtomkring och mellan relevanta noder. Därtill behöver kollektivtrafikplanering runt omkring resecentrum i största möjliga mån takta med projektet ny järnväg Göteborg-Borås. Dessa kan föranleda behov av ytterligare utredningar än de som ingår i handlingsplanen.

Avsiktsförklaring för trafiksystemet Centrala Partille – enligt Målbild 2035 för Partille centrum

Enligt "Målbild 2035 för Partille centrum" ska Landvettervägen omdanas från genomfartsgata till att bli en attraktiv stadsgata med bostäder och verksamheter. Arbetet med trafiksystem Centrala Partille är ett samverkansprojekt mellan Partille kommun, Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik och är del av en större vision för att knyta samman kranskommunerna runt Göteborg och skapa en tvärförbindelse öster om staden för att främja stadsutveckling och hållbart resande i kommunen. Projektet är tätt kopplat till införandet av Metrobussystemet och syftar till att förnya och förbättra transportinfrastrukturen i Partille centrum och Furulund. En central del av detta arbete är att ge nya förutsättningar för kollektivtrafiken, speciellt längs Landvettervägen som planeras att byggas om till stadsgata med hög befolkningstäthet i kollektivtrafiknära läge. Byggstart beräknas till 2027–2029.

Trafikverkets styrning och mål

Utifrån regeringens infrastrukturpropositionen 2020 - Prop. 2020/21:151 inför revideringen av nationell plan 2022–2033 har Trafikverket utvecklat sitt förhållningssätt kring transporteffektivt samhälle. Trafikverket anser att ett transporteffektivt samhälle handlar om att skapa transportnytta med så låg resursförbrukning som möjligt där både trafikarbetet (fordonskilometrar) och dess energi-, miljö- och ekonomiegenskaper spelar roll. I linje med denna definition av transporteffektivitet är satsningar på kollektivtrafik i våra storstäder ett viktigt medel mot ett transporteffektivt samhälle.

I inriktningsunderlaget för planperioden 2026–2037 beskriver Trafikverket att kollektivtrafik, gång och cykel ofta är yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i täta stadsmiljöer. För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig krävs planering och förutsättningsskapande för ett effektivt transportsystem. För att öka marknadsandelen är både pålitlighet i systemet och en konkurrenskraftig restid och turtäthet viktigt. I städer och starka stråk är kapacitetsstark kollektivtrafik, med god kapacitet och framkomlighet, effektivt.

Förutom åtgärder i den statliga infrastrukturen krävs styrmedel och administrativa åtgärder för att nå överflyttning från bil till kollektivtrafik, samt att det på kommunala stråk in mot centrum skapas effektiva lösningar för att den totala restiden ska bli attraktiv.

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030

Miljö- och klimatprogrammets övergripande mål är att Göteborg år 2030 ska vara en ekologiskt hållbar stad med hög biologisk mångfald, ett klimatavtryck nära noll och en livsmiljö som är hälsosam för göteborgarna. Minskat vägtrafikarbete med 25 procent till 2030 inom Göteborgs kommungränser är en nödvändig del i att nå målet om minskad klimatpåverkan från transporter, men det är också den enskilt viktigaste åtgärden för att minska luft- och bullerproblemen. Ett

minskat vägtrafikarbete både kräver och möjliggör en omfördelning av ytor till kollektivtrafik för att därigenom skapa bättre framkomlighet och attraktivitet till kollektivtrafiken. Målet att minska vägtrafikarbetet i Göteborg med 25 procent till 2030 innebär att kraftfulla åtgärder behöver genomföras på kort tid, inte minst inom kollektivtrafiken. Elektrifiering och övergång till mer förnybara bränslen kommer bidra, men kommer inte räcka för att nå målen, utan det hållbara resandet måste öka. Målbild Koll2035 och handlingsplanen bidrar tillsammans för ett hållbart resande. Åtgärder som pågår och förväntas ge effekt innan 2030 är till exempel förlängning av spårvagnshållplatser för att systemet ska kunna omhänderta den nya 45-meters vagnen. Handlingsplanen 2025–2028 specificerar även investeringen *Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet* som är en viktig del i att nå målen i miljö- och klimatprogrammet.

Västtrafiks nya zonindelning

I november 2020 infördes ett nytt biljettzonsystem som innebar tre zoner i stället för tidigare 70 zoner. Zonerna baseras på kommungränserna och är indelade i zon A, zon B och zon C. Zon A omfattar Göteborg, Mölndal, Partille och Öckerö. Syftet med förändringen var att skapa bättre förutsättningar för resenären att enklare välja, köpa och resa med sin biljett, för att bidra till målet om ett ökat kollektivt resande. Under hösten 2022 gjordes en första utvärdering av den nya zonstrukturen. Möjligheterna att utvärdera effekterna av de nya zonerna har försvårats av pandemins effekt på resandet, införandet av krav på påstigning fram på vissa linjer och ett nytt system för att räkna resenärer på en del fordon. De positiva effekterna syns framför allt i områden där resandet tidigare skett över zongränser men nu sker inom samma zon då zonerna blivit större. I augusti 2023 utökade Västtrafik zon A med tre nya så kallade omlottzoner: Ale Södra, Kungälvstätort och Mölnlycke tätort, vilket resulterar i att 133 hållplatser efter införandet omfattas av både zon A och B.

Riktlinjer för hastighetsgränser

Göteborgs Stads dåvarande trafiknämnd beslutade år 2022 att anta nya riktlinjer för att införa lägre bashastigheter i Göteborg. Den nya inriktningen gäller hastigheterna 30, 40 och 60 km/h. Detta är också hastigheter som föreslås i handböcker och planeringsstöd från Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Göteborgs Stad har länge utgått från en bashastighet om 50 km/h med en rekommenderad hastighet 30 km/h på platser där hastigheten skulle behöva vara lägre. Under flera decennier har Göteborgs Stad arbetat med hastighetsdämpande åtgärder vilket gett effekt på den faktiska hastigheten. På stora delar av det kommunala gatunätet är hastigheten lägre, eller betydligt lägre, än den gällande hastigheten (bashastighet 50 km/h).

På många platser i staden kör kollektivtrafiken långsammare än den hastighet som rekommenderas, bland annat i bostadsområden. Det är därför inte säkert att en förändrad bashastighet påverkar kollektivtrafiken något nämnvärt på dessa platser. På andra platser, där kollektivtrafiken inte normalt har problem med sin framfart kan lägre bashastigheter påverka restiden. I arbetet med att genomföra de nya hastigheterna ska Göteborgs Stad tillsammans med Västtrafik ta fram en konsekvensbeskrivning för att se hur förändrade hastighetsgränser - för ett antal utpekade stråk - påverkar kollektivtrafiken. Införandet av de nya hastighetsgränserna görs områdesvis av stadsmiljöförvaltningen.

För Mölndals stad togs beslut i Tekniska nämnden i januari 2024 att framtagna hastighetsplan ska gälla för de delar som pekats ut i kommunens vägnät. Ett genomförande av nya hastighetsgränser ska påbörjas med start 2024 och vara klart senast 2028.

Bilaga 3 Finansieringsmöjligheter

Här redovisas möjliga finansieringskällor för kollektivtrafikens behov i enlighet med målbilden.

Nationell infrastrukturplan

Nationell infrastrukturplan för transportsystemet tas fram av Trafikverket och revideras i normalfallet vart fjärde år. I gällande nationell infrastrukturplan 2022–2033 finns öronmärkta medel till kollektivtrafik på statligt och kommunalt vägnät genom pottorna: Stadsmiljöavtal, Sverigeförhandlingen samt Västsvenska paketet, vilka beskrivs separat nedan. Nämnade pottor 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. Under 2024–2025 pågår revidering av nästa nationell plan för perioden 2026–2037. Västra Götaland har spelat in storstadsåtgärder utifrån målbilden, bland annat spårväg i Alléstråket och Metrobuss på Västerleden som en del av Västsveriges totala infrastrukturbehov.

Regional infrastrukturplan

Västra Götalandsregionen har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan, hädanefter benämnd regional infrastrukturplan. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Andra utgångspunkter är Agenda 2030, Klimatlagen och Nollvisionen. Den regionala infrastrukturplanen utgör en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer de ekonomiska ramarna.

Infrastrukturplanerna revideras normalt vart fjärde år. Det är regeringen som initierar revidering genom direktiv till de regionala planupprättarna (där Västra Götalandsregionen är en av dessa). Processen med att nominera in kollektivtrafikobjekt till planrevideringen hanteras av Västtrafik i samverkan med berörda kommuner. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU. Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige. Trafikverket ansvarar för planens genomförande. I regional infrastrukturplan 2022–2033 för Västra Götaland finns medel avsatta för statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder. Objekt större än 50 miljoner kronor namnges i planen och kräver en särskild hantering i enlighet med dess förordning. Objekt under 50 miljoner kronor hanteras löpande under perioden genom avsatta pottor. I normalfallet är medfinansieringen från planen 50 procent av investeringskostnaden.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingens storstadsavtal sträcker sig till år 2040 och syftar bland annat till att förbättra kollektivtrafiken i storstadsregioner. Avtalet mellan Staten, Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen innebär statlig medfinansiering av tre namngivna kollektivtrafikåtgärder från Målbild Koll2035 med cirka 7 mdkr (2016 års prisnivå). Den statliga medfinansieringen uppgår till cirka 50 procent medan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen står för cirka 25 procent vardera. Den statliga medfinansieringen räknas upp med konsumentprisindex (KPI). Göteborg och Västra Götalandsregionen ansvarar för kostnader som överstiger avtalad finansiering. Göteborg har även inom ramen för Sverigeförhandlingen ett bostadsåtagande på totalt 45 680 bostäder till och med år 2035, med möjlighet till förlängning till år 2040.

Stadsmiljöavtal

I den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033 fanns en miljard kronor per år avsatta till stadsmiljöavtal. Stadsmiljöavtalen avvecklades av regeringen enligt besked hösten 2023, dvs. inga nya ansökningar beviljas medel från och med 2024. Syftet med stadsmiljöavtalet var att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik, cykel och/eller hållbara godstransportlösningar. Göteborg och Västra Götalands-

regionen har innan stödet avvecklades beviljats stadsmiljöavtal för Engelbrektslänken samt ett antal objekt inom projektet kapacitetsförstärkning för längre spårvagnar, sammanlagt har cirka 141 mnkr beviljats.

Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är ett avtal om medfinansiering av den stora infrastruktursatsningen i Västsverige som genomförs under perioden 2011–2028, 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, Göteborgsregionen, Västra Götalandsregionen och Region Halland.

Spårvägsrott

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 2034. Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad bidrar med 300 miljoner kronor vardera. Enligt avtalet är potten avsedd för hållplatsförlängning och övriga nyinvesteringar i spårvägsanläggning.

Under föregående handlingsplanepå period beslutades om färdigställande av Engelbrektslänken samt fortsatt kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar vilket sannolikt innebär att medlen i den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad förbrukas fram till 2028.

Andra investeringar i spårvägsnätet såsom spårväg i Allétråket eller hållplatsförlängningar i reserande linjenätet, kommer (utöver önskemål om statlig medfinansiering) att förhandlas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Banavgift och hamnavgift

Enligt det så kallade Banavgiftsavtalet betalar Västtrafik en årlig banavgift till Göteborgs Stads stadsmiljöförvaltning för spåranläggningens förvaltningskostnader (drift och underhåll samt reinvestering). Banavgiften 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. Under 2023 uppgick banavgiften till cirka 490 mnkr.

Likt banavgiften finns ett avtal om hamnavgift som reglerar kostnader för Västtrafiks nyttjande av hamnanläggningar inom Göteborgs Stad. Kostnaderna avser drift- och underhåll av anöringsplatser i Södra Skärgården och Göta Älv samt ska vara hänförliga till persontrafik. Kostnaden baseras på en årlig överenskommen budget mellan Göteborgs Stad och Västtrafik. Parterna ska även i samråd ta fram en flerårsplan för att åstadkomma en effektiv och behovsanpassad planering. Även investeringar och reinvesteringar beslutas i samråd mellan parterna. Under 2023 uppgick hamnavgiften till 12,6 mnkr.

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 respektive parts budget- och planeringsprocesser.

Utöver redovisade finansieringskällor behöver parterna aktivt arbeta med att söka extern finansiering exempelvis via EU-bidrag, exploateringsbidrag eller andra partnerskap.

Klimatklivet

Klimatklivet är ett investeringsstöd som gör det möjligt att satsa på fossilfri framtidsteknik och grön omställning. Det kan sökas av företag, kommuner, regioner och organisationer i hela Sverige. Klimatklivet delfinansieras av EU:s återhämtningsfond, Next Generation EU. Fysiska investeringar inom många olika områden och branscher kan få stöd från Klimatklivet, till exempel för att byta till förnybara bränslen, bygga laddningsinfrastruktur eller ställa om till mer cirkulära produktionsätt. Det viktiga är att åtgärden bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser och att den inte kan genomföras utan finansiellt stöd. De åtgärder som beräknas ge störst minskning av växthusgaser per investerad krona är de som får stöd. Mer information finns hos Naturvårdsverket och Länsstyrelsen.

Finansieringsmöjligheter genom EU

Inom EU finns ett antal utvecklingsfonder och program där medfinansiering kan sökas¹⁷. Flera av dem är inriktade på att främja hållbar omställning. I de fall investeringsmedel sökes för infrastrukturåtgärder är de ofta begränsade till mindre omfattande objekt.

¹⁷ EU:s fonder och program 2021–2027 (2023) Sveriges Kommuner och Regioner <https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/eusfonderochprogram20212027.73861.html>

Bilaga 4 Statusrapport investeringar från Handlingsplan 2020–2024

Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11

Målbild Koll2035 pekar på vikten av att kunna trafikera med längre spårvagnar för att kunna till skapa en kraftig kapacitetsökning i kollektivtrafiksystemet. Samtliga spårvagnshållplatser och hela spårvägsnätet ska därför anpassas för att kunna hantera 45 meter långa vagnar. Västtrafik och Göteborgs Stad enades om att börja med att förlänga de hållplatser som inte redan är anpassade till 45 meter långa vagnar längs spårvagnslinje 5 och 11.

27 av 34 hållplatser är anpassade, och under hösten 2024 kommer resterande sju att byggas ut. Tre lägen bedöms som komplicerade och har lyfts ut som separata projekt. Bortsett från de komplicerade lägena bedöms anläggningen längs linje 5 och 11 vara anpassad för längre spårvagnar 2024.

Åtgärden finansieras av Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad via överenskommelse kring spårvägspotten.

Engelbrektslänken

Åtgärden avser ny spårväglänk samt cykelbana utmed Engelbrektsgatan från Södra vägen till Skånegatan. Kommunfullmäktige fattade i juni 2020 genomförandebeslut för projektet och detaljplanen har antagits. Nuvarande tidplan för Engelbrektslänken är att produktion ska starta 2025 och avslutas 2026, men tiden är en osäkerhetsfaktor då tillstånd för vattenverksamhet drar ut på tiden. Den uppskattade kostnaden är 330 miljoner kronor, och åtgärden finansieras genom statlig medfinansiering via stadsmiljöavtalet samt från Västtrafik och Göteborgs Stad via spårvägspotten. Beslut fattades i kommunfullmäktige och regionfullmäktige under våren 2024 om ianspråktagande av kvarvarande medel från spårvägspotten för att bland annat kunna slutföra Engelbrektslänken.

Spårväg och Citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen

På delsträckan Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen ska ett mittförlagt kollektivtrafikstråk för Citybuss och spårväg utföras. Byggnation av första etappen på sträckan för Citybusshar påbörjats under 2023 medan de övriga deletapperna fortfarande är i planeringssskede. Hela sträckan förväntas vara klar 2029. Delsträckan står i stort beroende till Kvilleleden och gator vid Backaplan då stråket bland annat planeras att gå i en tunnel som byggs av projekt Kvilleleden.

För delsträckan Frihamnen-Lindholmen startades produktionen under 2023. I entreprenaden ingår ombyggnaden av Lindholmsallén från dagens busskörfält till spårväg. Trafiköppning är planerad till årsskiftet 2025/2026.

För delsträckan Lindholmen-Linnéplatsen pågår två olika genomförandestudier: Lindholmen till Vegasvackan samt Vegasvackan till Linnéplatsen. En rad olika undersökningar genomförs för att studera bergtäckning och bergkvalitet längs hela sträckan. Parallellt har arbete bedrivits med olika utredningar för att kunna fastslå linjesträckningen för spåret. Delsträckan hanteras genom en järnvägsplan i kombination med en rad olika detaljplaner som styr planläggningen utanför tunneln, det vill säga de ytorna utanför området för järnvägsplanen. Arbetet med järnvägsplanen kan sannolikt innebära att kostnader för planeringsarbetet tidigareläggs jämfört med tidigare rapportering. Öppning för trafik är planerat till 2039.

Samtliga tre delsträckor är en del av Sverigeförhandlingen. Totalprognos 6 030 miljoner kronor (2019 års prisnivå).

Åtgärden är en del av Sverigeförhandlingen. Den statliga medfinansieringen avtalades 2016 till 50 procent. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen finansierar 25 procent vardera. Den statliga medfinansieringen räknas upp med konsumentprisindex vilket gör att den procentuella fördelningen idag inte är den samma som när avtalet skrevs under. I dagsläget har konsumentprisindex ökat i lägre takt än det index som används för byggnation av åtgärden vilket innebär att den statliga medfinansieringen i nuläget är lägre än 50 procent. Fördelningen påverkas även av att återstående medel från Stadslinbanan har överförts till projekt Brunnsbo-Linnéplatsen och att Västra Götalandsregionen använt delar av sina medel till inköp av färja för att utöka kapaciteten över älven.

Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen

Projektet innefattar bussanläggning med egen körbana som är förberedd för spårväg från Lindholmen till Vårväderstorget via Ivarsbergsmotet. Sträckan är indelad i två huvudetapper. Etapp 1 är Lindholmen till Ivarsbergsmotet och etapp 2 Ivarsbergsmotet till Vårväderstorget. Del 1 av etapp 1 står inför genomförandebeslut och del 2 inväntar arbete med detaljplaner kring Västra Eriksbergsgatan. Genomförandestudie pågår för etapp 2 och arbete med att bland annat se över hur åtgärden kan samverka med program för Biskopsgården kring framför allt planerna för Yrvädersgatan.

Prognosen är att budget i Målbild Koll2035 om 700 miljoner håller. För del 1 av etapp 1 finns beslutad budget. Del 2 av etapp 1 och etapp 2 saknar beslutad budget.

Åtgärden är en del av Sverigeförhandlingen. Den statliga medfinansieringen avtalades 2016 till 50 procent. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen finansierar 25 procent vardera. Den statliga medfinansieringen räknas upp med konsumentprisindex vilket gör att den procentuella fördelningen idag inte är densamma som när avtalet skrevs under. I dagsläget har konsumentprisindex ökat i lägre takt än det index som används för byggnation av åtgärden vilket innebär att den statliga medfinansieringen i nuläget är lägre än 50 procent.

Citybusstråk Backastråket

Åtgärden omfattar ny bussförbindelse mellan Brunnsbo och Backa. Projektet innefattar bussanläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg från Balladgatan till Körkarlens gata. Busstråket ska ansluta till den nya spår- och Citybussträckan mellan Linnéplatsen och Brunnsbo. Byggnation pågår. Trafikstart för Citybuss på sträckan är planerad till 2025 och stråket planeras att vara färdigbyggt till 2027. Förseningar inom utbyggnad av Detaljplan Gåsagången medför en risk att sträckan kan bli klar senare än 2027. Förvaltningen ser nu över möjligheterna och behovet till eventuellt tillfälliga trafiklösningar för att säkerställa Citybussens framkomlighet om Gåsagången blir ytterligare försenad.

Beslutad budget om 400 miljoner (2016 års prisnivå).

Åtgärden är en del av Sverigeförhandlingen. Den statliga medfinansieringen avtalades 2016 till 50 procent. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen finansierar 25 procent vardera. Den statliga medfinansieringen räknas upp med konsumentprisindex vilket gör att den procentuella fördelningen idag inte är den samma som när avtalet skrevs under. I dagsläget har konsumentprisindex ökat i lägre takt än det index som används för byggnation av åtgärden vilket innebär att den statliga medfinansieringen i nuläget är lägre än 50 procent.

Citybusstråk Toltorp-Balltorp-Rävekärr

Citybusstråket planeras att gå från Göteborg City till Mölndals innerstad via Sahlgrenska sjukhuset och Toltorpsdalen och vidare mot Balltorp. Målet är att utöka kapaciteten samt ersätta befintlig områdestrafik som idag ansluter Mölndals och Göteborgs centrum. Under 2023 påbörjades en stråkstudie för Citybuss där stråket Mölndal-Tuve var först ut. Studien fokuserade på att se över utformning och ska utgöra underlag för kommande investeringsbudget. Den avslutades

2024. Efter beslut från Västtrafik och Mölndals stad sommaren 2023 ska Citybussens sträckning gå till Balltorp via Åbro i stället för Råvekärr. Råvekärr har därför utgått ur planeringen i Handlingsplanen.

Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost-Landvettervägen

Trafikverket och Partille kommun har tagit fram förslag till åtgärder för hela trafiksystemet i centrala Partille (trafikplatserna Partillemotet och Skulltorpsmotet på E20, den nya Brännetleden samt den statligt regionala Landvettervägen väg 535). Trafiksystem centrala Partille innehåller åtgärder som ligger på nationellt, regionalt och kommunalt vägnät och exemplifierar hur nära sammankopplad och komplex kollektivtrafik-, infrastruktur- och bebyggelseplanering är. Landvettervägen kommer utvecklas med fokus på kollektivtrafik och kollektivtrafiknära bebyggelse. Den regionala funktion som Landvettervägen har idag kommer flyttas till en ny regional länk. Trafikplatserna Partillemotet och Skulltorpsmotet byggs om för att möta förändringen. För att uppnå syftet med trafiksystem med centrala Partille krävs att alla ingående delar kan genomföras enligt plan. Avsiktsförklaringen är undertecknad av Partille kommun och ska i det närmaste skrivas under av Trafikverket, VGR och Västtrafik. Ombyggnationerna är planerade till ca 2028–2032.

Den samlade kostnaden för objektet är för närvarande uppskattad till 1223 mnkr (prisnivå 2023). Kostnadsfördelningen mellan parterna anges i avsiktsförklaringen. Partillemotet och Skulltorpsmotet bekostas av Trafikverket. Brännetleden bekostas av Partille kommun. Landvettervägen bekostas till lika stora delar av Partille kommun och Västra Götalandsregionen (via regional plan). För planrevidering 2026–2037 tas underlag fram för det samlade objektet Trafiksystem Centrala Partille. Detta görs med syfte att undersöka möjligheterna till utökad finansiering via Nationell plan.

Inköp av nya Spårvagnar

Samtliga 40 M33-vagnar var levererade vid årsskiftet 2023–2024 och hela vagnsleveransen i grundavtalet är därmed fullbordad. Under 2024 har även utvecklingsarbetet av nya längre spårvagnar M34 fortsatt samt produktion av dessa (totalt 60 stycken) påbörjats i Tyskland för att kunna börja levereras till Göteborg i augusti 2024. Investeringen i det 100 nya vagnar, 40 M33 och 60 M34, är drygt 4 miljarder.

Busstoppar

Behoven av ny depåkapacitet inom GMP är svårbedömda och komplexa. Fem depåer avses avvecklas på grund av annan stadsutveckling. Fem depåer är privatägda, någon eller några av dem kan komma att riskera att avvecklas. Marktillgången, inom lämpliga områden för kollektivtrafiken, är begränsad.

Ovanstående beskrivning föranleder ett stort mått av flexibilitet i planeringen; hur kan tillgängliga områden på bästa sätt utvecklas och utnyttjas? Vilka trafikområden kan de betjäna? Vilka busstyper och storlekar kan bli aktuella?

I samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och berörda kommuner pågår för närvarande arbete med följande busstoppar:

- **Järnbrott, Västra Frölunda** Västra Götalandsregionen bygger för närvarande en ny fullvärdig busstoppar i Järnbrott. Västra Götalandsregionen har för ändamålet förvärvat ca 50 000 kvm mark från Göteborgs Stad. Depån planeras vara färdigställd i september 2025 och ersätter dels Majorna-depån som revs 2020, till förmån för bostadsutvecklingsprojektet Fixfabriksområdet, och dels del av Kvilledepån på Hisingen som planeras att avvecklas under 2025.

Den nya depån i Järnbrott med plats för ca 96 elbussar säkerställer behovet i sydvästra Göteborg, för områdestrafik och för en andel av Metro- och/eller Citybussar.

- **Vädermotet, Västra Hisingen** Kompletta depå för ca 90 elbussar. Genomförandeplanering samt detaljplanearbete pågår. Depån planeras färdigställas 2030. Västra Götalandsregionen avser förvärva ca 40 000 kvm kommunal mark för ändamålet. Planering av vilket/vilka trafikåtaganden (områdestrafik, City- och/eller Metrobussar) som ska nyttja depån pågår.
- **Rösered, mellan Hammarkullen och Angered** Kompletta depå i nordöstra Göteborg för ca 100 elbussar. Två befintliga icke fullvärdiga depåer i området avses avvecklas till förmån för annan stadsutveckling. Förstudie är genomförd och depån planeras färdigställas 2030. Detaljplanearbete avses påbörjas 2025. Västra Götalandsregionen avser förvärva ca 40 000 kvm kommunal mark för ändamålet. Depån ska nyttjas för områdestrafik nordöstra Göteborg samt för City- och/eller Metrobussar.
- **Slakthusmotet, Marieholmsområdet** Kompletta depå för ca 70–90 elbussar. Beslut om att starta förstudie finns. Flera osäkra förutsättningar föreligger, bland annat kopplingen till ett eventuellt nytt Slakthusmot, vilket gör att lokaliseringen och dess möjliga storlek är osäkra faktorer. Västra Götalandsregionen genomför därför en utökad alternativ lokaliseringstudie. Depån behöver färdigställas under 2031. Detaljplanearbete planeras startas 2025.
- **Rävekärr, Mölndal** Uppställning för ca 30–40 elbussar. Ny detaljplan beräknas starta under 2025. Depån beräknas färdigställas tidigast 2029–2030. Rävekärr innehåller många osäkerheter, bland annat avseende möjligt antal bussar. Därför genomförs parallellt en alternativ lokaliseringstudie.
- **Nya depåer, primärt för metro-/expressbuss och/eller City-/stombuss** Utöver behov som i första hand avser depåer för områdestrafik finns behov av utökad depåkapacitet för City- och Metrobussar. Detta föranleder egna utredningar, vars målsättning initialt är att tillskapa depåkapacitet för sammantaget ca 300–375 bussar. Beroende på övriga depåprojekt behöver depåkapacitet vara säkerställd till 2030, 2032 eller 2035. Dessa ska i första hand fördelas jämnt på tre depåer. Baserat på komplexiteten i att hitta tillräckligt stora markarealer måste målsättningen, och lösningsalternativen, innehålla ett stort mått av flexibilitet. Situationer kan uppstå som gör att det finns anledning att på någon eller några depåer kombinera bussar för såväl områdes- som City- och/eller Metrobussar. Det kan också innebära att behovet måste fördelas på fler eller färre än tre anläggningar. City- och Metrobussar kommer att trafikera större områden än områdestrafiken, vilket innebär att de enskilda depålokaliseringarna är mer flexibla. Ovan nämnda lokaliseringstudier avses leda till en eller flera förstudier, vilka bedrivs i separata projekt.

Spårvagnsdepåer

I samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Göteborgs Stad pågår för närvarande arbete med följande spårvagnsdepåer:

- **Ringön** Depån togs i bruk i sin helhet våren 2024.
- **Majorna** Förstudie med syfte att utreda en reinvestering och modernisering färdigställdes februari 2024. Verkstaden uppfyller inte dagens krav och nuvarande byggnader har passerat sin tekniska livslängd. Depån renodlas till driftdepå med ökad kapacitet och anpassas för de 45 meter långa spårvagnarna. För att kunna uppfylla erforderlig depåkapacitet för daglig drift och underhåll behöver delar av spårvagnsunderhållet flytta till övriga depåer samt att depån adderas ett ytterligare infartsspår utanför befintligt spår-område (påverkan Karl Johansgatan). Preliminär ombyggnation år 2026–2030.
- **Skadeverkstad** Förstudie pågår 2023–2024 med syfte att utreda en ny Skadeverkstad. Nuvarande verkstad på Rantorget är för liten och kan ej hantera de 45 meter långa spårvagnarna samt har passerat sin tekniska livslängd. Funktionen behöver dessutom flyttas

från Rantorget för att möjliggöra annan utveckling där. Därför behöver en ny Skadeverkstad tillskapas på ny mark. Lokaliseringsutredning pågår gemensamt av Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

- **Rantorget** Förstudie pågår 2024–2025 med syfte att utreda en kapacitetsökning för daglig drift och trafiknära underhåll, för att kunna hantera prognosticerad utökning av trafik och fordonsflotta under 2030-talet, inklusive nästa generation spårvagn.

Nya färjor och båtar

I samband med att det nya färjeläget vid Lundbystrand färdigställs kommer en ny färjelinje att trafikera sträckan mellan Stenpiren och Lundbystrand under vardagar. Linjen utgör ett tillköp från Göteborgs Stad i syftet att stärka resmöjligheterna över älven. Den nya linjen ska vara avgiftsfri med ett turutbud var femtonde minut under högtrafik och var tjugonde minut under lågtrafik.

Västtrafik har publicerat upphandling av Båt 2025 Älvtrafiken i Göteborg. Nuvarande avtal upphör att gälla i december 2025.

Bytespunkter

Knutpunkt Korsvägen

Åtgärden avser att skapa en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt i Korsvägen, där resandet med region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar, bilar och cyklar samverkar på ett funktionellt sätt. Åtgärden avser även en förnyad gatustruktur i anslutning till denna knutpunkt, som en del i områdets stadsförnyelse.

Projektering pågår i nuläget. Osäkerhet kring Västlänkens byggtid påverkar stadens byggnation av allmänplatsmark. Tidplan och byggnationsordning sker i dialog med Trafikverket. Återtagande av ytor från Västlänken, och därmed möjligheter för start av produktion, bedöms i dagsläget tidigast till senare delen av 2025. Projektet delfinansieras av Västsvenska Paketet med totalt 603 miljoner i 2009 års prisnivå. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden 2019. Västra Götalandsregionen genom förvaltningen för Fastighet, Stöd och Service ämnar bygga resecentrum samt tillhörande hållplatstak vid Korsvägen i syfte att säkerställa Västtrafiks efterfrågade lokal- och trafikbehov på platsen. Tidplan och byggnationsordning för Västra Götalandsregionens investeringar är också osäkra men dialog förs med Trafikverket. Beslutad budget i Göteborgs Stads kommunfullmäktiga finns om 860 miljoner kronor (2017 års prisnivå). Resecentrum Korsvägen har beviljats statlig medfinansiering om 42 miljoner kronor via Regional plan. Hållplatstaken delfinansieras av Västsvenska Paketet med totalt 44 miljoner kronor i 2009 års prisnivå.

Stadsutveckling Station Haga

Åtgärden omfattar spår inklusive hållplatslägen för spårvagn och buss, underjordiskt cykelgarage samt allmän plats i anslutning till Västlänkens station Haga samt norr om Rosenlundsbron. Projektering och byggnation av spår utförs av Trafikverkets projekt Västlänken liksom projekteringen av underjordiskt cykelgarage. Osäkerhet kring Västlänkens byggtid påverkar stadens byggnation av allmänplatsmark inklusive det planerade cykelgaraget. Tidplan och byggnationsordning sker i dialog med Trafikverket. Cykelgaraget har statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtalet. Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden år 2019. Nämnden hemställde 2023-09-25 till kommunfullmäktige att få i uppdrag säga upp avtalet för cykelgaraget vid station Haga och starta förhandling med berörda parter. Efter avslutad förhandling ska förvaltningen återkomma till nämnden med förutsättningar för en uppsägning samt en beslutspunkt om att gå vidare med en uppsägning. Ärendet återfördes från kommunstyrelsen till exploateringsnämnden i november och förvaltningen arbetar för närvarande med ärendet.

Västra Götalandsregionen genom förvaltningen för Fastighet, Stöd och Service planerar byggnation av resecentrum samt tillhörande hållplatstak vid Haga i syfte att säkerställa Västtrafiks

efterfrågade lokal- och trafikbehov på platsen. Tidplan och byggnationsordning för Västra Götalandsregionens investeringar är också osäkra men dialog förs med Trafikverket. Resecentrum Haga har beviljats statlig medfinansiering om 37 miljoner via Regional plan. Beslutad budget i Göteborgs Stads kommunfullmäktiga om 660 miljoner kronor (2017 års prisnivå).

Bilaga 5 Statusrapport utredningar från Handlingsplan 2020–2024

Övergripande linjenätsutredning Citybuss (LiNUC)

Utredningen avslutades 2021. Efter linjenätsutredningen är stråkstudier påbörjade. Linjenätet är en pusselbit av flera för att kunna analysera framtidens kollektivtrafik i den växande staden.

Övergripande linjenätsutredning Spårväg (LiNUS)

Utredningen avslutades 2024. Linjenätsutredning Spårväg (LiNUS) beskriver hur ett realistiskt framtida linjenät kan och bör se ut när ny infrastruktur är på plats. Det huvudsakliga syftet är att möjliggöra analyser av framtidens kollektivtrafik i sin helhet där den här utredningen utgör en pusselbit av flera. Utredningen visar även på nyttan med föreslagen ny infrastruktur samt hur väl den väntade resandeefterfrågan på spårvägen bemöts. Utredningen leddes av Västtrafik och Göteborgs Stad samt med medverkande från Göteborgs Spårvägar.

Övergripande linjenätsutredning Metrobuss (LiNUM)

Utredningen pågår. Utredningen har hittills arbetat med sammanställning av underlag och förutsättningar för Metrobuss. En rad kvalitativa analyser, antaganden och principbeslut har fattats, för att i nästa steg kunna forma utkast av ett linjenät att analysera och utvärdera. Projektet har hittills bland annat arbetat med körvägar, vilka ytterändar som skall trafikeras och vilka av dessa som skall ha direktförbindelse till centrum. Även resandeprognoser, förtydligande av konceptet samt kommunernas planering i relation till Metrobuss har ingått i arbetet. Linjenätet är en pusselbit av flera för att kunna analysera framtidens kollektivtrafik i den växande staden.

Spårväg Alléstråket

Utredningen avslutades 2022. Spårväg i Alléstråket i form av ny spårvägsänk från station Haga till Centralstationen är ett av de utpekade objekten i Målbild Koll2035. Länken bidrar till att skapa ett robust spårvägssystem där Brunnsparken kan avlastas, öka kapaciteten i spårvägssystemen och minska restider.

En förstudie har genomförts i enlighet med uppdrag i Handlingsplan 2020–2024. Efter remiss av förstudien har även en alternativstudie, en förstudie för Operalänken samt en jämförelse mellan spårväg i Alléstråket och Operalänken genomförts för att komplettera förstudien. Underlagen låg till grund för ett vägvalsbeslut i stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad i april 2024. Det fortsatta arbetet med Alléstråket finns med i Handlingsplanen 2025–2028 under kapitel 6.1 Spårinvesteringar för perioden.

Trafikkoncept Citybuss

Ej påbörjad. Ingår som en utredning i nuvarande handlingsplan: Konceptkonkretisering av Citybuss.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Metrobuss

Utredningen avslutades 2021. Ett helhetsgrepp kring Metrobusstråken togs fram i ÅVS Metrobuss. Syftet med utredningen var att analysera resandeefterfrågan, restider, trängsel och kapacitetsbrister för Metrobuss. Utredningen skulle identifiera problem och behov, redogöra för lämpliga trafikkoncept, konkretisera Metrobuss enligt Målbild Koll2035, bedöma anläggningskostnader och effekter av olika investeringsnivåer, samt föreslå en utbyggnadsordning för konceptet. Tre möjliga utbyggnadsetapper föreslogs för stråken. Dessa etapper var inte tidsatta utan syftade endast till att inbördes rangordna prioriteringsordningen mellan stråken. De etapper som presenterades i ÅVS Metrobuss ska därför inte förväxlas med de etapper som målbilden

förhåller sig till. Eftersom finansiering fortfarande saknas, har ingen deletapp av Metrobuss vare sig beslutats eller finansierats ännu. Ambitionen är att finansiera Västerleden, som namngivet objekt, via nästa revidering av Nationell infrastrukturplan (2026–2037). Möjligheterna att erhålla EU-finansiering till Metrobussprojekten har undersökts men bedömts vara begränsade. ÅVS-arbetet avslutades 2021 och en avsiktsförklaring tecknades av parterna i Stadstrafikforum.

I denna fastställs ett antal gemensamma slutsatser och följande utredningar pekas ut för att rätta ut de viktigaste återstående frågetecknen inför fortsatt diskussion om finansiering och genomförande.

(Huvudansvar för utredning inom parentes).

- Kompletterande kostnader (Västtrafik och Göteborgs Stad)
- Genomförbarhet utifrån fysiska förutsättningar (Göteborgs Stad och Västtrafik)
- Resandepotential år 2050 för Metrobuss (Västtrafik och Göteborgs Stad)
- Sammanställning av effekter och påverkan av styrmedel (Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen)
- Åtgärdsvalsstudie Västerleden (Trafikverket)

Fortsatt utredning kopplat till Metrobuss sker främst inom ramen för parternas arbete med Handlingsplan för Målbild Koll2035.

Samtliga utredningar förutom ÅVS Västerleden (pågående) är avslutade och presenteras mer ingående under *Bilaga 6 Beskrivning av tillkomna utredningar 2020–2024*.

Områdestrafik

Utredningen är ej påbörjad. Hanteras utanför arbetet med målbilden. Utredningen Busskörvägar i centrala Göteborg svarar delvis upp mot de identifierade utredningsbehoven för områdestrafiken. Planeringen av områdestrafiken sker inom ramen för Västtrafiks ordinarie arbete men då utvecklingen av områdestrafiken är högst beroende av stadsutvecklingen sker det i nära samverkan med berörda kommuner. Inför upphandling av nytt trafikavtal görs en genomlysning av trafiken, i en så kallad förstudie. Under förstudiens gång sker samverkan mellan kommunen och Västtrafik kring planerad utveckling och önskemål om förändrad trafikering. Då diskuteras även infrastruktur och förutsättningar för kollektivtrafiken, exempelvis vändslingor, eller bussgator. Trafiken utvecklas löpande och justeras under avtalstiden, i samband med den årliga trafikplanen.

Hjalmar Brantingsplatsen

Utredningen avslutades 2022. Syftet med utredningen var att besvara systemfrågor om Hjalmar Brantingsplatsens roll i staden och för kollektivtrafiksystemet samt vilken expressbusstrafik som behöver hanteras på platsen från 2027. Även ersättningsplatser för reglering av områdestrafik och behov av åtgärder för att realisera en flytt av områdestrafiken skulle utredas. En tydlig inriktning för utredningen var också att en framtida utbyggnad av Metrobussystemet med ett stopp på eller längs med Lundbyleden i höjd med Hjalmar Brantingsplatsen inte får omöjliggöras. Rapporten är framtagen av representanter från Västtrafik och Göteborgs Stad.

Alternativ till stadslinbana

Utredningen är ej genomförd. Efter linbanans avslutande har det exempelvis gjorts en gemensam utredning om Gropegårdslänken, Västtrafik har upphandlat utökad busstrafik mellan Lindholmen - Volvo Lundby - Wieselgrensplatsen och Göteborgs Stad har gjort tillköp av älvtrafik mellan Stenpiren - Lundby strand samt arbetar med en gång- och cykelbro över älven. Medlen som fanns avsatta för linbanan omfördelades till andra projekt inom Sverigeförhandlingen samt till inköp av en ny Älvsyttel.

Älvutredning

Utredningen avslutades 2021. Utredningen kompletterar målbilden med hur älvtrafiken kan utvecklas fram till 2035. Utredningen studerar 13 kajplatser, både befintliga och nya, för att se vilka platser som har god potential att utvecklas som kajplats (dvs. enbart färjeangöring) och vilka platser som kan fungera som framtida bytespunkter (dvs. byten mellan land- och vattenburen kollektivtrafik). Kajplatserna analyserades utifrån perspektiven: dagens trafik och resande, planerad utveckling i älvens närområde, framtida resandepotential, stadsbyggnadstekniska förutsättningar och potential för sociala nyttor. Resultatet redovisar att det är Stenpiren, Lindholmen, Operan och Järntorget som utgör kajplatslägena med högst potential.

Behovsstudier av framtida bytespunkter

Utredningen avslutades 2023. I rapporten "Översiktlig behovsstudie av framtida bytespunkter med fokus på kollektivtrafikbehov" har identifierade bytespunkter i det sammanhängande storstadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille kartlagts. Rapporten gav en samlad bild över bytespunkters brister, framtida behov och innehåller nuläge, resandeprognoiser, planerade åtgärder samt en kvalitetsbedömning utifrån K2020:s nio kvalitetsmål gällande bytespunkter. Resultatet ligger också till grund för framtida fördjupningar av specifika bytespunkter. Rapporten togs fram av Västtrafik, Göteborg Stad, Partille kommun och Mölndals stad och ska vara ett levande dokument som uppdateras kontinuerligt vid behov.

Nytt koncept för hållplatser och väderskydd

Utredningen avslutades 2022. Efter avslutad arkitektävling under 2022 har planeringen fortsatt under året för att påbörja framtagande av tillverkningsritningar under 2024. Genomförandeplaneringen sker i samverkan tillsammans med målbildens parter och Västfastigheter.

Koll2035 Den ideala bytespunkten

Utredningen pågår. Framtagande av verktyget påbörjades under 2023. Under 2024 fanns ett gemensamt mål om att fortsätta utvecklingsarbetet med att ta fram, förankra och göra verktyget användbart för flera parter och i flera skeden. Under 2025 föreslås en slutgiltig version av verktyget färdigställas och förankras, inklusive framtagande av en digital version av verktyget (se kapitel 9.2 Vidareutveckling av Koll2035 Den Ideala Bytespunkten)

Hållplatsförlängning av övriga hållplatser

Utredningen är under uppstart. Under 2023 togs beslut i kommunfullmäktige och regionfullmäktige att resterande medel från spårvägspotten ska användas för att förlänga resterande spårvagnshållplatser. I Handlingsplan 2025–2028 synliggörs detta genom investeringen *Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet – anpassning för 45 meter långa spårvagnar*.

Pott för trimningsåtgärder

Behovet omhändertogs genom skapandet av en arbetsgrupp för investeringssamverkan mellan Västtrafik och Göteborgs Stad. Arbetsgruppen samverkade löpande kring investeringsbehov av mellanstora åtgärder vilka sen hanteras i ordinarie budgetprocesser.

Fördjupande behovsstudie av pendelparkeringar

Utredningen är ej genomförd. Inom ramen Göteborgsregionens kollektivtrafiknätverk startades våren 2024 en arbetsgrupp gällande frågor rörande pendelparkeringar.

Bilaga 6 Beskrivning av tillkomna utredningar 2020–2024

Under perioden 2020–2024 har flera nya utredningar tillkommit som inte ursprungligen fanns med i den tidigare handlingsplanen. Bland annat initierades utredningar i samband med avsiktsförklaringen för Metrobuss 2021. De nya utredningarna presenteras nedan under respektive koncept.

Utredningar avseende spårvagn

Operalänken

Utredningen är avslutad. Förstudien om spår i Operagatan hade som mål att utgöra underlag (ett av flera) för ställningstagande och inriktningsbeslut om hur spårvägstrafikeringen i innerstaden skulle kunna se ut i närtid och på sikt. Utredningen klargjorde dels förutsättningarna för en spårvägsutbyggnad och när i tid den realistiskt sett kunde vara färdigbyggd. Dels Operalänkens avlastningspotential för Brunnsparken och Drottningtorget från spårvagnstrafik, och dels trafikeringen av spårvagnssystemet under kanalrensningarna.

Gropegårdslänken

Utredningen är avslutad. Utifrån resultaten från linjenätsutredning spårväg (LiNUS) studerades och jämfördes framtida utvecklingsmöjligheter av spårvägen på Hisingen. LiNUS-nätet har jämförts med en spårutbyggnad via Gropegårdsgatan och Lundbyområdet samt med en alternativ sammanknytning av Biskops- och Länsmansgården via Vårväderstorget och Eriksberg via Ivarsberg.

Förstudie för Drottningtorget, Åkareplatsen och Kanalstråket

Utredningen pågår. Förstudien berör hur spårvägen och kollektivtrafiken i området kan utformas efter det att Allélänken är på plats och efter det att renovering av kanalmurarna skett. En förutsättning för förstudien är att Allélänken ska ansluta till snabbspåret via Åkareplatsen. I utredningen kommer kollektivtrafikens anspråk att vägas mot andra anspråk och kvaliteter, såsom attraktiva stadsrum, ytor för exploatering, stråk för fotgängare och cyklister med mera. Förstudien ska presentera en stadsbyggnadsidé för området och ska kunna ligga till grund för kommande detaljplaner och genomförandestudie för Allélänkens etapp 2.

Utvärdering spårväg i Operalänken/Allélänken

Utredningen är avslutad. För att skapa ett kapacitetstillskott för resor till och genom centrala Göteborg pekades Allélänken och Operalänken ut som två nya möjliga spårvägssträckningar. Båda länkarna var tänkta att möjliggöra fler resor i öst-västlig riktning och avlasta Brunnsparken och Drottningtorget. Utredningen syftade till att jämföra effekterna och konsekvenserna av Allélänken och Operalänken. Utifrån effektbedömningarna gavs en rekommendation om att Allélänken är alternativet som bäst skulle uppfylla syftet och bör gå vidare till inriktningsbeslut och genomförandestudie (GFS).

Tvåriktningstvagnar

Utredningen är avslutad. Syftet med utredningen var att få ett samlat kunskapsunderlag som stöd för en rekommendation om huruvida det skulle vara motiverat eller ej att på sikt ställa om spårvägssystemet i Göteborg till tvåriktningstvagnar.

Depåstrategi Spårvagn

Utredning pågår. Syftet med depåstrategin är att skapa en gemensam målbild för behov av depå-utveckling för att i god tid kunna förutse och säkra markbehov. Depåstrategin är både målbildsskapande i sig samt stödjande i realisering av Målbild Koll2035. Depåstrategin är även kunskapshöjande och ska utgöra ett arbetsverktyg för att framtidssäkra operativa beslut (tex linjenätsutredningar, fordonsupphandlingar, nya depåetableringar) men även framtida Målbild Koll, översiktsplanering etc. Utredningen sker i samverkan mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen genom Västtrafik och Västfastigheter. Även Mölndals Stad och Partille kommun involveras.

Utredningar avseende Citybuss

Stråkstudie för linje 21

Utredningen är avslutad. I och med förändrad busstrafik till Bergsjön under 2023 där linje 58 ersattes av linje 56 (som vänder vid Gamlestads Torg) och linje 21 (via Almanacksvägen med ändhållplatser Mercuriusgatan och Eketrädegatan) fanns behov av att se över de föreslagna buss-hållplatserna och om de bör förändras. Utredningen syftar till att beskriva vilka förändringar som krävs för att linje 21 (och kommande Citybuss) ska få bra prioritet och framkomlighet i stråket. Utredningen är avslutad och stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs stad ska starta upp en genomförandestudie (GFS) för projektet som benämns Citybuss Bergsjön och Kortedala.

Stråkstudie Tuve-City-Mölndal

Utredningen är avslutad. Under 2023 och 2024 utreddes stråket Mölndal-Tuve i en stråkstudie. Studien syftade till att studera utformning och utgöra underlag för kommande investeringsplaner och investeringsbeslut samt ansökningar om medfinansiering. Efter beslut av Västtrafik tillsammans med Mölndals stads kommunstyrelse utgick Råvekärr i planeringen och i stället beslutades att Citybussens sträckning skulle gå till Balltorp via Åbro.

Stråkstudie Kallebäck-City-Länsmansgården

Utredningen pågår. Studien startades upp 2024 och syftar till att se över utformning för att sedan utgöra underlag för kommande investeringsplaner och investeringsbeslut samt ansökningar om medfinansiering. Utredningen beräknas vara klar 2025, men vissa delar redan 2024 (till exempel hållplatsförlängningar i Kallebäck).

Utredningar avseende Metrobuss

Från expressbuss till Metrobuss

Projektet *Från expressbuss till Metrobuss* pausades och övergick våren 2024 till ett nytt arbets-sätt för ett stegvist införande. Syftet är att genom aktiv samordning av parternas utredningar och investeringar stötta det stegvisa införandet av konceptet Metrobuss.

Lisebergs station

Utredningen är avslutad. Syftet med utredningen var att hitta en lösning för hur expressbussarna skulle kunna angöra platsen samt hur Gårda, i och med de tillfälliga trafikomläggningarna, bättre skulle kunna kollektivtrafikförsörjas. Vidare ska beslut tas om hur arbetet med Lisebergs station ska fortsätta bedrivas. Målbild Koll2035 pekar ut Örgrytemotet och Lisebergs station som system-viktiga bytespunkter som kan avlasta Korsvägen.

Mittförlagda Metrobusstationer

Utredningen är avslutad. Resultatet av utredningen inkluderade principillustrationer för stationer av typerna mitt-mitt respektive mitt-sida med omgivande trafikmiljöer, samt ett antal slutsatser som utgör grunden för fortsatt utredning. En av slutsatserna är att en förutsättning för att mittplacerade stationer ska vara en möjlig lösning är att området mellan motorvägens körbanor

definieras som något annat än motorväg. Dessutom måste den nödvändiga plattformsbredden beaktas, liksom riktvärden för luftkvalitet och bullerexponering vid hållplatsen

Fördjupningsstudier av utpekade Metrobusstationer

Utredningen är avslutad. Under 2023–2024 genomfördes en fördjupnings- och behovsstudie för nio Metrobusstationer: Brunnsbo, Klippan, Frölunda Torg, Kungssten, Mölndal C, Åbro, Partille Arena, Partille Centrum och Stigberget. Syftet var att ta fram ytanspråk och tidiga gestaltungs-förslag för dessa stationer. Vid komplexa placeringar togs alternativa lösningar fram för att inte utesluta framtida Metrobusstationer. Projektet analyserade plats-specifika förutsättningar för ett fungerande stationskoncept, med fokus på buller, luftkvalitet, på- och avfarter, riskavstånd till ledningar samt utformning av trygga, attraktiva och tillgängliga bytespunkter.

Trafikverkets utredning i nationell plan kring kapacitetsstark busstrafik i storstads-områdena

Utredningen är avslutad. Under våren 2023 startade Trafikverket upp utredningen *Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet* tillsammans med berörda storstadsregioner. Målet är att ta fram en rapport som på ett övergripande nationellt plan belyser busstrafikens utmaningar och möjligheter samt på en principiell nivå resonerar kring nyttor och finansiering. Vidare har utredningen som mål att ge förslag på väl utredda åtgärder i stråk och noder för att de ska kunna övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Busskörvägar i centrala Göteborg

Utredningen startade under 2024. Syftet är att kartlägga behov av framtida körvägar för busstrafiken i centrala Göteborg och synliggöra inte minst områdestrafikens behov. Utredningen är tänkt att fungera som ett kunskapsunderlag som redovisar behov och inriktningar för förändringar av framtidens busstrafik. Inom utredningen kommer förutsättningar i form av planerad eller ny infrastruktur identifieras för att kunna genomföra förslagen.

Utredningar kopplade till genomförd åtgärdsvalsstudie för Metrobuss

Nedan utredningar har tillkommit efter ÅVS Metrobuss. I ÅVS Metrobuss fastställdes ett antal gemensamma slutsatser och följande utredningar pekades ut för att rätta ut de viktigaste återstående frågetecknen inför fortsatt diskussion om finansiering och genomförande.

Kompletterande kostnader

Utredningen är avslutad. Utredningen hade i uppgift att uppskatta kostnader för införande av ett Metrobussystem i GMP som inte till fullo fanns med i ÅVS Metrobuss. I kostnadskalkylen som togs fram undersöktes de 20 stationslägena som presenterades i ÅVS Metrobuss, samt ytterligare 17 som ansågs nödvändiga för ett fullt utbyggt Metrobussystem. I kostnaderna ingick cykelparke-ringar, plattformsförbindelser, och annan utrustning, det vill säga kostnader som inte togs om hand i ÅVS:en. Fokuset i utredningen låg på utformning och anslutningarna till stationerna. Mindre kostnader i sammanhanget som anslutande gång och cykelstråk ansågs rymmas inom osäkerhetsmarginalen. I utredningen togs även två typstationer fram: Small (ingen plattformsförbindelse) och Large (plattformsförbindelse) som legat till grund för andra Metrobusstations-utredningar till exempel Fördjupningsstudier av utpekade Metrobusstationer.

Genomförbarhet utifrån fysiska förutsättningar

Utredningen är avslutad. Uppdraget syftade till att på en översiktlig nivå studera hur Metrobussystemet i sin helhet skulle påverkas om föreslagen infrastruktur inte skulle kunna genomföras. Slutsatserna var att flera av stråken skulle ha stora eller mycket stora framkomlighetsproblem ifall inte åtgärder genomförs enligt scenario B i ÅVS Metrobuss.

Resandepotential år 2050 för Metrobuss

Utredningen är avslutad. Uppdraget hade i uppgift att ta fram resandepotentialen för Metrobuss 2050. Med potential menas antalet resor som skulle kunna göras med Metrobuss, utifrån den geografiska tillgängligheten som erbjuds av transport- och markanvändningssystemet. Det var således ingen prognos för hur många resor som kan förväntas ske med Metrobuss i framtiden. Uppdraget utgick ifrån information om var framtidens befolkning förväntas bosätta sig och arbeta samt i vilka relationer de tros resa enligt studier framtagna inom ramen för ÅVS Metrobuss (scenario B).

Sammanställning av effekter och påverkan av styrmedel

Utredningen är avslutad. I utredningen studerades ett antal styrmedel utifrån överflyttningspotential från bil till kollektivtrafik, påverkan på tredje man, samt möjlighet till införande. Exempel på styrmedel som bedömdes ha stor potential att flytta över resenärer från bil till Metrobussystemet var restidsåtgärder, begränsning av utrymme för bil i vägnätet samt samlade påverkansåtgärder.

Åtgärdsvalsstudie Västerleden

Utredningen pågår. En ÅVS för Västerleden (från Järnbrottsmotet till Röda Stensmotet) tas fram av Trafikverket Västra regionen, i tätt samarbete med Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Syftet med studien är bland annat att identifiera Västerledens funktion för personresor och godstransporter, ta fram en samlad bild av trafikutvecklingen på Västerleden utifrån olika trafikscenarios och beskriva förutsättningarna för kommunal exploatering i området. Vidare ska studien pröva utformningen av kollektivtrafikstråk på Västerleden utifrån de analyser och slutsatser som tagits fram inom ÅVS Metrobuss. Tidigare framtaget material i form av planer, studier med mera är en utgångspunkt för studien. Målet är att vara ett underlag till berörda aktörers kommande verksamhets- och handlingsplaner samt nationell och regional plan för transportinfrastruktur.

ÅVS:en har skickats på remiss till Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och GR till i början av oktober 2024 och studien ska vara helt klar i december 2024.

Övriga tillkomna utredningar

Åtgärder kopplat till stora strategiska etableringar

Uppdraget pågår. Kollektivnämnden har uppdragit Västtrafik att utreda åtgärder kopplat till stora strategiska etableringar i regionen mellan 2023–2026. Inledningsvis fokuserar Västtrafik på två etableringsområden i regionen: Hisingen i Göteborg samt Mariestad.

På Hisingen i Göteborg finns ett antal stora arbetsplatser med personal från många delar av Västra Götaland och flera stora etableringen är på gång. Pågående och kommande etableringar är till exempel batterifabrik och innovationscenter i Torslanda, flytta av Danmarks- och Tysklandsterminalerna till Arendal samt en fortsatt utveckling av *Campus Volvo Lundby*. Utöver dialog och samverkan med berörda parter så avser Västtrafik att anlita konsulttjänster för att kartlägga samt utreda behov av utvecklad och eventuellt ny trafik på Hisingen i Göteborg.