TRAFIKVERKET

Bilaga 4

Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionen Göteborg

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Trafikverket
Postadress: Vikingsgatan 2, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Bilaga 4 Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionen Göteborg

Författare: Lindh Malin, PLvrv

Dokumentdatum: 2024-05-31

Ärendenummer: TRV 2024/115021

Kontaktperson: Malin Lindh

Publikationsnummer: 2024:161

ISBN 978-91-8045-377-6

Foto: Mikael Svensson

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Innehåll

1 Busstrafikens roll i Storgöteborgs transportsystem 4

1.1 Bakgrund 4

1.2 Aktörer och samverkan 5

1.3 Kollektivtrafiken i Storgöteborg 6

1.3.1 Färdmedelsfördelning 6

1.3.2 Genomförda kollektivtrafiksatsningar 7

1.3.3 Uppföljning av busskörfält 8

2 Pågående planering för kollektivtrafik på väg 10

2.1 Åtgärdsvalsstudie Metrobuss 11

2.1.1 Metrobuss som koncept 12

2.2 Reserelationer och resandeefterfrågan 13

2.3 Brister i dagens kollektivtrafiksystem 13

2.4 Metrobuss i förhållande till andra lösningar 14

3 Lösningar för en attraktiv kollektivtrafik i Storgöteborg ... 15

3.1 Prioriterade åtgärdsförslag 16

3.1.1 Metrobuss Västerleden 16

3.1.2 Trafiksystem centrala Partille 17

TMALL 0004 Rapport generell 5.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

1 Busstrafikens roll i Storgöteborgs transportsystem

Följande bilaga beskriver busstrafikens roll i Storgöteborg. Inledningsvis ges en bakgrund till de geografiska förutsättningarna i Göteborgsområdet. Vi blickar också tillbaka på kollektivtrafikplanering och de åtgärder som genomförts i Göteborgsområdet utifrån tidigare måldokumentet K2020. Kollektivtrafiken, infrastrukturen och resandet beskrivs översiktligt, både utifrån dagens situation men också utifrån kommande utvecklingsplaner. Pågående planering för kollektivtrafik på väg tar avstamp i det nyligen senast beslutade måldokumentet: Målbild Koll2035.

Eftersom kollektivtrafik är ett område som kräver flera aktörers samverkan och förmåga att formulera gemensamma mål och lösningar beskrivs också berörda aktörers roller i Storgöteborg. Denna rapport tydliggör vilka lösningar som behöver komma tillstånd för en högvärdig busstrafik i storstadsområdet och därigenom främja regionens utveckling.

1.1 Bakgrund

Göteborgs tätort utgör Västra Götalandsregionens kärna och är den i särklass största tätorten avseende befolkning och antal arbetsplatser i regionen. Det här medför stora transportbehov och pendlingsflöden både inom Göteborgs tätort och på transportleder/järnvägsstråk till och från staden.

Göteborg har flera statliga större vägar och som går till och genom staden; E6, E45, E20 och väg 40. Göteborg har också en halv ringled runt staden i väster i form av Söder- /Västerleden och Hisnings- /Norrleden. På vardera sida om älven går Oscarsleden och Lundbyleden. Stora målpunkter, utöver centrumkärnan, ligger i väster i form av stora industrietableringar och Göteborgs hamn. Även söderut finns stora industrietableringar i Mölndal.

Göteborg är en relativt gles stad. Topografin har format bebyggelsens utbredning och likaså infrastrukturens lokalisering. De större transportstråken är lokaliserade i dalgångarna in mot Göteborg. Göteborgs stad arbetar utifrån ambitionen att binda ihop staden. Kollektivtrafikplaneringen, inklusive konceptet Metrobuss (som beskrivs senare i bilagan), är en del av denna ambition.

Göteborgs stad avser att öka bostadsbyggandet genom att förtäta i de centrala delarna av staden, till exempel den nya Älvstaden. Kringliggande kommuner avser även de att öka bostadsbyggandet, men även etablering av verksamheter längs de nationella transportstråken. Transportsystemets utformning skapar redan nu stora trafikflöden i centrala delar av staden, eftersom de statliga vägarna och järnvägarna går genom centrala Göteborg. Det statliga transportsystemet har därmed nationella, regionala och lokala funktioner, för både person- och godstransporter. De olika funktionerna innebär stora utmaningar, exempelvis när långväga godstransporter ska samsas med lokala bil- och kollektivtrafikresor. Utmaningarna består bland annat i att säkerställa förutsägbara restider samtidigt som de negativa effekterna i form av barriärer och hinder för stadsutveckling minimeras.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Regionala vägar som exempelvis väg 155, väg 158 och väg 190 samt väg 535 utgör viktiga pendlingsstråk, i dessa stråk saknas järnväg.

Figur 1. Karta över Göteborg.

Järnvägsstråken in mot Göteborg kommer i och med Västlänken bindas samman med en tunnel under staden, liksom i Stockholm och Malmö. Järnvägen fyller en viktig funktion för arbets- och studiependling för de orter den passerar. Dock kan det konstateras att kollektivtrafik på väg fyller en viktig funktion i de stråk där järnväg saknas samt för resor i tvärsnitten.

1.2 Aktörer och samverkan

I kollektivtrafikplaneringen ställs stora krav på samarbete mellan involverade aktörer. Västra Götalandsregionen ansvarar för kollektivtrafiken i regionen. Västtrafik AB ägs av regionen och är det bolag som planerar och upphandlar busstrafiken. Regionen har också i egenskap av regional planupprättare ett ansvar för utvecklingen av det regionalt statliga vägnätet. Trafikverket har utvecklingsansvaret för det nationella statliga väg- och järnvägsnätet samt för drift och underhåll av all statlig infrastruktur. Kommuner ansvarar för det kommunala vägnätets utveckling och drift. Kommunerna ansvarar också för markanvändningen i sin kommun och med det kommer möjligheten att påverka lokaliseringen av verksamheter och bostäder samt planering för gång- och cykelvägnät.

I det sammanhängande storstadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille togs en gemensam målbild för kollektivtrafiken fram – Målbild Koll2035. Denna beslutades 2018 i berörda politiska församlingar. En samverkansorganisation bildades utifrån målbildsarbetet där Västra Götaland, Västtrafik, Trafikverket, Göteborg, Mölndal och Partille deltar i olika arbetsgrupper från tjänstepersonssidan men även i en politisk samverkan.

Västra Götalandsregionen är uppdelad i fyra kommunalförbund. Ett kommunalförbund är en form för samverkan mellan de kommuner som är medlemmar i kommunalförbundet. Ett förbundsfullmäktige eller en förbundsdirektion är högsta beslutande församling i ett kommunalförbund. Kommunalförbundet Göteborgsregionen är den part som samlar alla kommuner i

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Göteborgsregionen. Här finna särskilda nätverk för kollektivtrafik och infrastrukturfrågor. I nätverken ingår även Trafikverket och Västra Götalandsregionen. Utöver ovan nämnda aktörer och nätverk finns fler sammanhang där kollektivtrafik och samhällsplanering är centrala frågor, både på regional och nationell nivå.

1.3 Kollektivtrafiken i Storgöteborg

I Storgöteborgs kollektivtrafiksystem kompletterar den spårburna trafiken och busstrafiken varandra.

Spårvagnstrafiken utgör stommen i innerstadens kollektivtrafiksystem. Utanför innerstaden och i pendlingen till och från innerstaden från kranskommunerna består kollektivtrafiken idag till stor del av tåg eller expressbussar. Tågens målpunkt är idag centralstationen, men i och med Västlänken möjliggörs tågstopp i Haga och Korsvägen och nya delar av staden kan nås med tåg. Expressbussystemet har också till stor del målpunkt centralenområdet i dagsläget men trafikerar också andra knutpunkter i staden.

I detta sammanhang ligger inte fokus på innerstadens kollektivtrafik utan på den mellankommunala kollektivtrafiken på väg.

1.3.1 Färdmedelsfördelning

Väginfrastrukturen, stadens kollektivtrafiksystem, bebyggelstrukturer samt gång- och cykelnät påverkar, ihop med andra faktorer, hur färdmedelsfördelningen ser ut i Göteborg och dess omnejd. Personresor till och från Göteborg är i många fall beroende av både lokalt, regionalt och nationellt väg- och järnvägsnät för att ta sig mellan start- och målpunkter.

Det kollektiva resandet i Göteborgs, Mölndals och Partilles tätorter (Göteborgs stadstrafikområde) mäts årligen i samband med uppföljningen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Resandet uppgick år 2023 till 219 miljoner resor/år. Kollektivtrafikens motoriserade andel för samma geografiska område uppgick år 2023 till 52%, medan kollektivtrafikandelen för omgivande kranskommuner är väsentligt lägre, drygt 25 %. Detta kan också jämföras med 33% som är motsvarande siffra för hela Västra Götaland.

Till det sammanhängande storstadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille sker 85% av pendlingen i Göteborgs arbetsmarknadsregion. De enskilt största pendlingsstråken är mellan Göteborg och Mölndal, Kungsbacka samt Partille. Satsningar på kollektivtrafiken i Göteborg och i pendlingsstråken gynnar därför också kranskommuner, likväl som Göteborg.

Tabellen nedan visar hur antalet kollektivtrafikresor utvecklats mellan åren 2018 och 2023. Coronapandemin visar en tydlig dipp i statistiken och tabellen visar också att antalet resor inte kommit upp i den nivå som var innan pandemin.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Kollektivtrafikresor för Göteborgs stadsområde för åren 2018-2023

År	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Antal resande (miljoner)	236	248	171	162	204	219

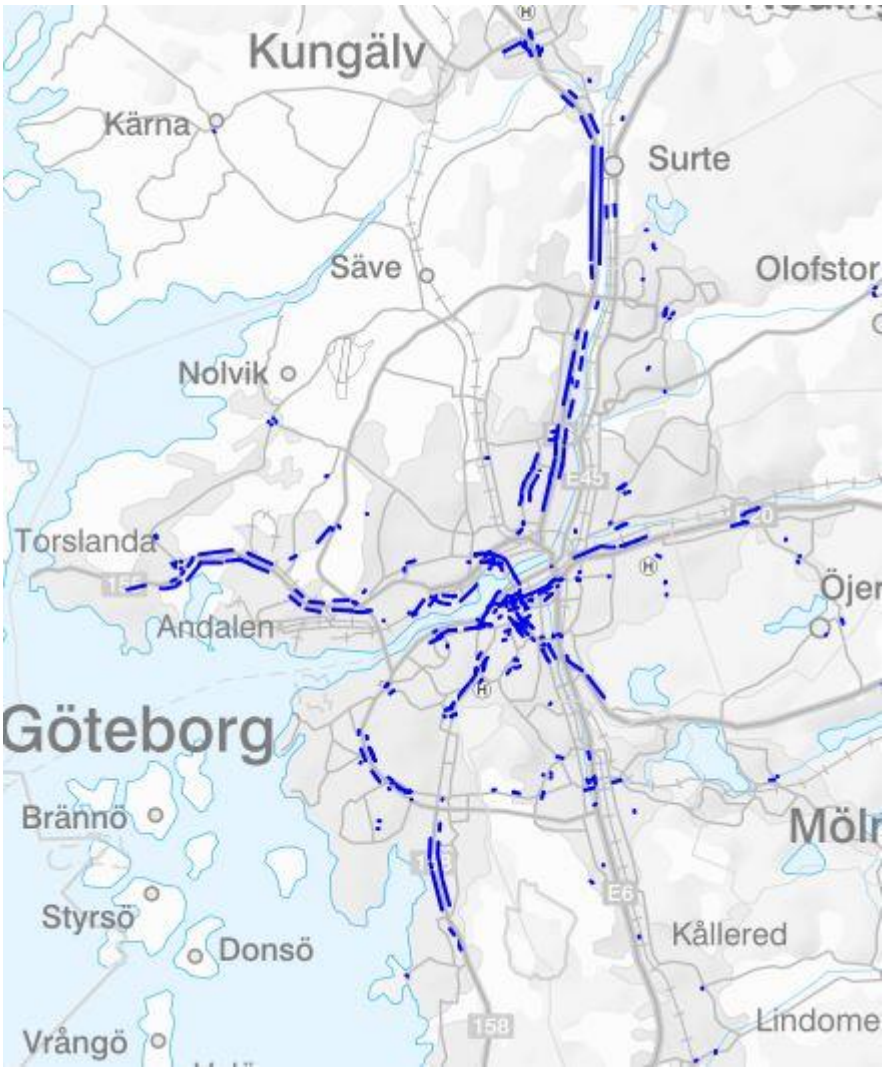
Figur 2. Tabell över antalet kollektivtrafikresor i Göteborgs stadsområde från år 2018-2023.

1.3.2 Genomförda kollektivtrafiksatsningar

Många av satsningarna på kollektivtrafik i Göteborgsregionen har sin grund i K2020, som var ett samverkansprojekt för kollektivtrafik mellan Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket (dåvarande Ban- och Vägverket). Projektet resulterade i ett kollektivtrafikprogram som beslutades 2007. Målsättningen var att uppnå 40% kollektivtrafikandel inom Storgöteborg (som då definierades som Göteborg, norra Mölndal, Västra Härryda och Partille). Målet konstaterades vara uppnått 2019 då kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille hade en uppskattad marknadsandel på 55%.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Utifrån K2020 har det genomförts flera kollektivtrafiksatsningar inom ramen för Västsvenska paketet. Satsningarna har exempelvis handlat om utbyggnad av busskörfält på infartslederna till Göteborg. Exempelvis har E6 mellan Göteborg och Kungälv busskörfält på stola delar av sträckan. Även E20, väg 155 och väg 158 har fått busskörfält under de senaste åren. Se Rapport Färdigställda projekt (trafikverket.se) för mer information.



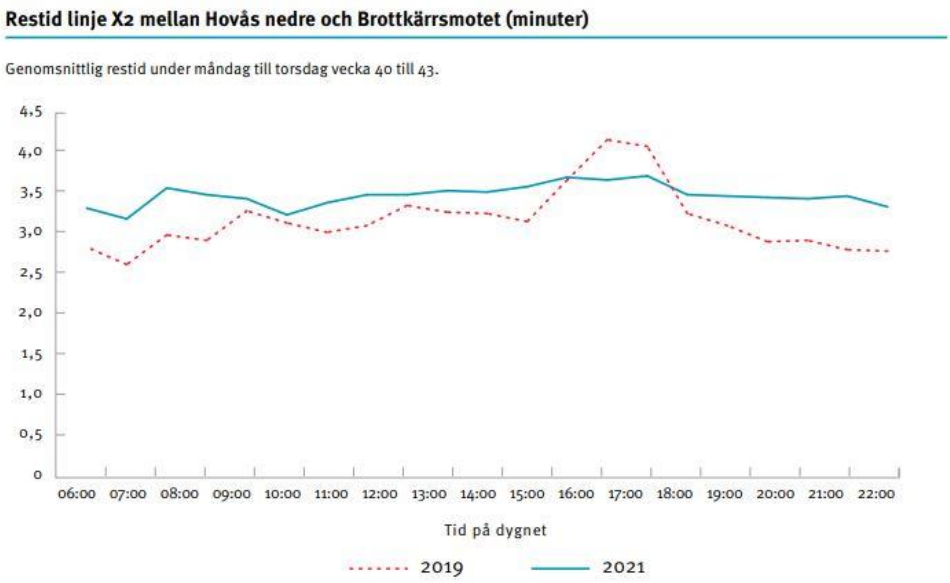
Figur 3. Karta över busskörfält i Storgöteborg (Källa: Nationell vägdatabas NVDB)

1.3.3 Uppföljning av busskörfält

Det finns svårigheter med att följa upp busskörfält då de ofta byggs ut under lång tid och att de linjer som trafikerar kan förändras. Nedan följer några exempel på uppföljningar som gjorda av busskörfält i Göteborgsområdet.

Under 2021 öppnade busskörfält på väg 158 mellan Hovås och Brottkärr för trafik. Diagrammet nedan visar att restiden generellt har ökat något under hela dygnet utom under högtrafik. Detta kan förklaras av att hållplatsen Brottkärrsmotet har flyttat cirka 100 meter mellan 2019 och 2021. Diagrammet visar även att den restidstopp som fanns under högtrafik 2019 har minskat vilket visar på en positiv effekt av det nya kollektivtrafikkörfältet.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 4. Diagrammet visar genomsnittlig restid på sträckan Hovås nedre och Brottkärrsmotet för åren 2019 och 2021. Restidstoppen på eftermiddagen 2029 har 2021 kapats, tack vare det nya busskörfältet.

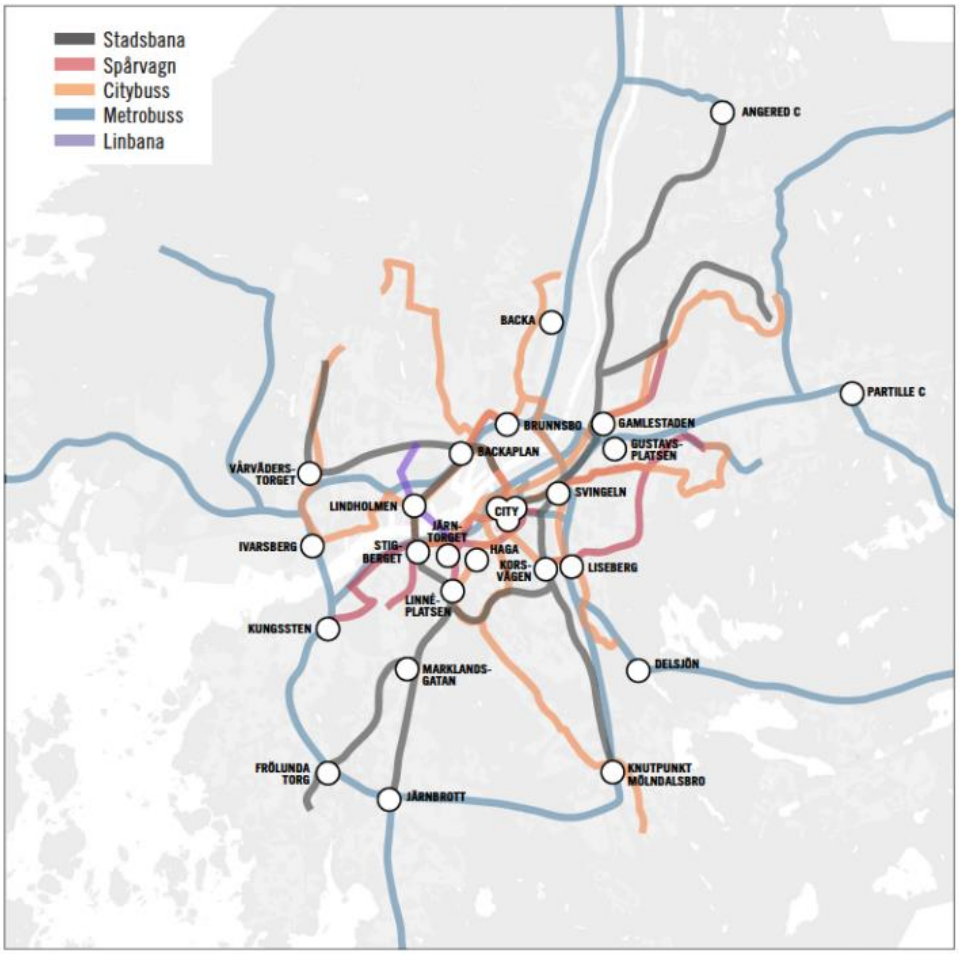
I Kungälv öppnade kollektivtrafikkörfälten på E6 över Nordreälvbron för trafik i juni 2022. En uppföljning har gjorts avseende restider för buss respektive biltrafik. För Stenungsundsexpressen som trafikerar aktuell sträcka har eftermiddagens restidstopp minskat något på sträckan Bäckebolsmotet-Kungälvs resecentrum. Restiden för biltrafiken minskar generellt något under förmiddagens högtrafik, men annars är restiden oförändrad jämfört med innan byggnationen av kollektivtrafikkörfälten påbörjades.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

2 Pågående planering för kollektivtrafik på väg

I Målbild Koll2035 identifierades flera trafikkoncept viktiga för att utveckla kollektivtrafiken. Koncepten är Metrobuss, stadsbana, spårvagn, citybuss, linbana(ej längre aktuellt) och områdestrafik. Stadsbana är snabb och kapacitetsstark spårvagnstrafik. Citybuss är innerstadens snabbusskoncept som har ett mer lokalt upptagningsområde än Metrobuss.

Metrobuss är ett snabbusskoncept som på sikt kommer ersätta dagens expressbussar. Metrobuss är tänkt att ha hög kapacitet, framkomlighet och pålitlighet samt stationsliknande hållplatser. Konceptet är bland annat tänkt att nyttja statliga infartsleder och blir särskilt viktigt i de relationer där tåg saknas. Genomförda utredningar inom ramen för Målbild Koll2035 har föreslagit att ett Metrobussystem, tillsammans med målbildens övriga redovisade trafikkoncept, bäst kan lösa stomnätets uppgift att binda samman det sammanhängande storstadsområdet, Göteborg, Mölndal och Partille (GMP), kopplat till resten av regionen.



Figur 5. Karta över Göteborg och de trafikkoncept som ingår i Målbild koll 2035. Sedan målbilden beslutades har konceptet linbana utgått.

Mot bakgrund av ovanstående startade Åtgärdsvalsstudie Metrobuss. I åtgärdsvalsstudien har stråk, infrastruktur och stationslägen för Metrobuss

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

konkretiserats. Åtgärdsvalsstudiens projektledning delades mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen, och genomfördes i nära samarbete med Göteborgs stad, Mölndal stad och Partille kommun. I samband med ÅVSens avslut 2021 tecknades en avsiktsförklaring mellan parterna i Stadstrafikforum[1]. Avsiktsförklaringen fastställde ett antal gemensamma slutsatser och pekade ut utredningsområden för att räta ut de viktigaste återstående frågetecknen inför fortsatta diskussioner mellan parterna om finansiering och genomförande. Trafikverket åtog sig att studera vidare en första deletapp av Metrobuss på Västerleden.

Inför nationell plan 2026-2037 har parterna i stadstrafikforum ställt sig bakom att arbeta för ett stegvis införande av metrobussystemet där satsningar på trimningsåtgärder ingår likväl som större namngivna objekt. Parterna är också överens om att ta fram erforderliga beslutsunderlag för inspel av storstadsåtgärder till revidering av nationell plan 2026-2037.

2.1 Åtgärdsvalsstudie Metrobuss

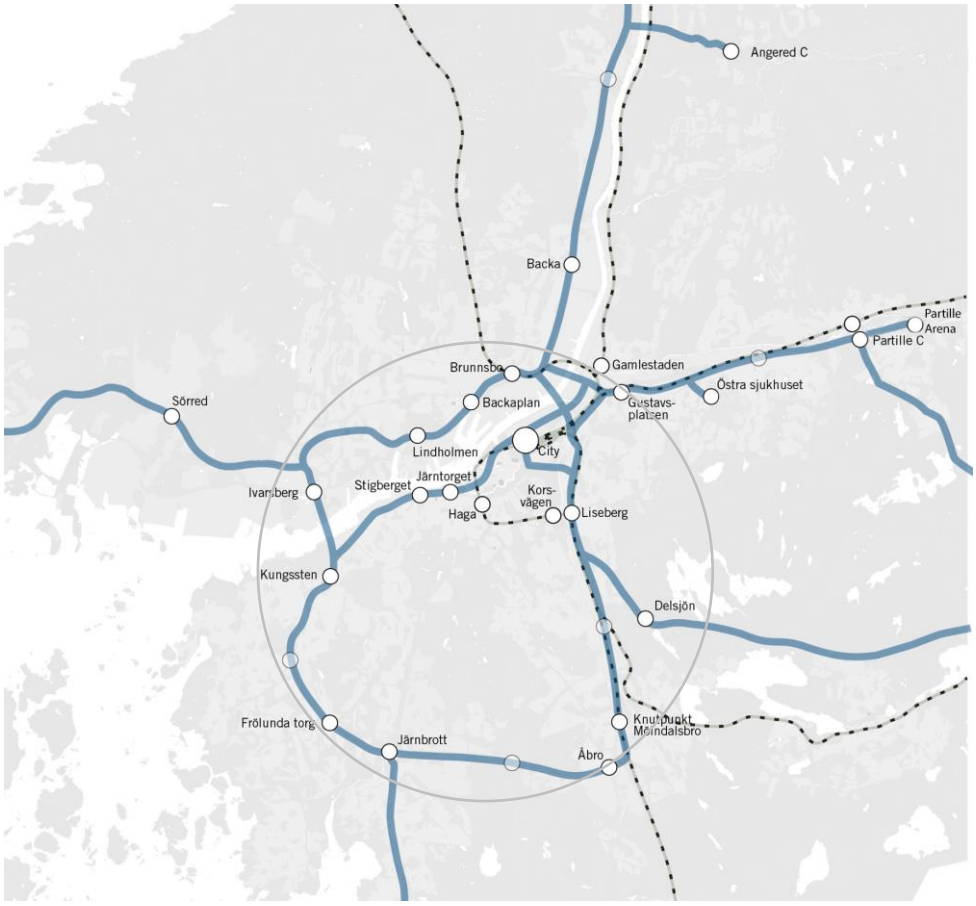
Metrobussystemet är tänkt att trafikera den så kallade mellanstadsringen[2], cityinfartsstråken[3] samt infartstråken längs E20, E6 Norr, rv155, rv158 samt rv40. Åtgärdsförslag för infrastruktur och stationer har i åtgärdsvalsstudien för Metrobuss geografiskt avgränsats till mellanstadsringen, cityinfartstråken samt infartstråket E20.

1 Politiskt samverkansforum för kollektivtrafik. Parter är Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun. Trafikverket är permanent adjungerad i Stadstrafikforum sedan februari 2021.

2 Mellanstadsringen utgörs av Söderleden, Västerleden, Lundbyleden, E6 mellan Tingstadsmotet och Åbromotet

3 Cityinfartsstråken är E45 Oscars- och Götaleden och Ullevigatan

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

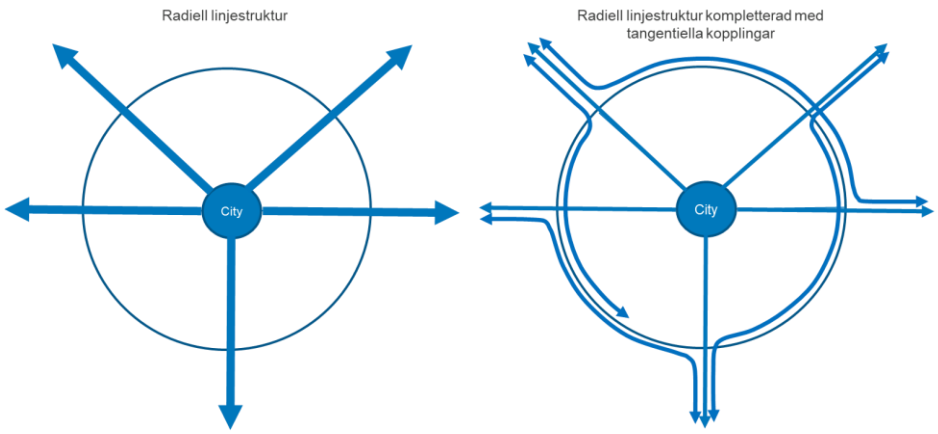


Figur 6. Karta över de vägar Metrobusskonceptet är förlagt till. Den grå cirkeln markerar den så kallade "mellanstadsringen".

2.1.1 Metrobuss som koncept

Dagens kollektivtrafiksystem är uppbyggt på ett sätt som gör att många resenärer måste resa genom centrum. Restiderna mellan platser längs ytterstråken tar i många fall oproportionerligt lång tid jämfört med bil. För att uppnå en bättre sammankopplad och mer integrerad storstadsregion kan Metrobuss komplettera dagens kollektivtrafiksystem med tvärlänkar, som tillåter resor mellan ytterområden och som inte kräver byten i centrum. Det ska alltså gå snabbare att åka runt än genom centrum. Metrobussystemet skapar också en direkt reserelation till centrum för varje identifierat tungt pendlingsstråk som inte har tillgång till tåg. Systemets attraktiva förbindelser och bytespunkter utanför centrum fungerar avlastande för de mer centrala delarna, då färre får behov av att byta i centrum. Det här skapar förutsättningar för centrum att fungera mer som målpunkt än bytespunkt. Tvärlänken i mellanstadsringen fördelar resenärer i systemet istället för att koncentrera alla resenärsströmmar till centrum för att sedan därifrån göra en fördelning. Metrobussfordonen är tänkta att ha en högre kapacitet än vanliga bussar vilket medför en avlastande effekt på både centrum, andra stationer och infrastruktur, då samma personkapacitet kan uppnås med färre fordon.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat



Figur 7. Schematisk bild över en radiell linjestruktur, likt dagens expressbussnät, samt motsvarande bild av en linjestruktur som består av både radiella och tangentiella kopplingar.

Linjenätet bör vara uppbyggt kring att linjerna är genomgående vilket skapar goda förutsättningar för att utnyttjandegraden av fordonen genom de centrala delarna är hög. Det finns även andra fördelar med genomgående linjenät, såsom; färre byten, kortare reglertider, effektivare markanvändning på grund av minskat behov av vändytor och att det är enklare att marknadsföra färre men längre linjer.

2.2 Reserelationer och resandeefterfrågan

Förväntat resande med bil respektive kollektivtrafik har i ÅVS Metrobuss analyserats och visat att flertalet resor i storstadsområdet sker till och från stadsdelen Centrum. Resandet från ena sidan av staden till den andra är väsentligt mindre omfattande. Däremot finns det ett betydande resande som sker tangentiellt i staden mellan angränsande stadsdelar samt mellan ytterområden och halvcentrala lägen. Med tangentiellt resande menas att man färdas i utkanten av en tätort utan att angöra centrala stadskärnan. För just tangentiella resor fyller Metrobussystemet en roll att kunna erbjuda snabbare tvärresor där resenärerna slipper resa in till centrala stadskärnan för att byta. I första hand är det i reserelationer där resan sker upp till ca en 1/3 av mellanstadsringen där det är störst efterfrågan på tvärresemöjligheter.

2.3 Brister i dagens kollektivtrafiksystem

Följande brister har identifierats dels i arbetet med Målbild Koll2035, i Tillståndsbeskrivning vägsystemet i Storgöteborg, samt i åtgärdsvalsstudien för Metrobuss:

• Hög restidskvot kollektivtrafik/biltrafik.

• Kapacitetsbrist i det lokala och regionala kollektivtrafiksystemet, både i fordon och i infrastrukturen.

• Radiellt uppbyggt kollektivtrafiksystem där det saknas tvärkopplingar.
- Särskilt hög belastning i kollektivtrafiken i de centrala delarna i Göteborg

• Hög andel resor med personbil för lokala och regionala resor, vilket ger:

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

- Trängsel och köbildning i vägnätet
- Låg luftkvalité
- Klimatpåverkan

• Nuvarande kollektivtrafiksystem har svårt att möta den framtida resandeefterfrågan i Göteborgsområdet

Satsningar på ett metrobussystem kommer inte ensamt lösa ovan nämnda brister, men det kommer vara ett viktigt bidrag.

2.4 Metrobuss i förhållande till andra lösningar

I Målbild Koll2035 prövades fler trafikkoncept än Metrobuss, bland annat stadsbana, högbana, tunnelbana och duospårvagn. Val av trafikkoncept genomfördes i Målbild Koll2035, Trafikverket deltog ej aktivt i detta arbete. I ÅVS Metrobuss som Trafikverket sedan drev tillsammans med Västra Götalandsregionen, har en jämförelse genomförts mellan de trafikkoncept som prövats i Målbild Koll2035. Den förväntade reseefterfrågan bedöms vid tidsperioden 2035/2040 ligga på en nivå som lättare kollektiva transportsystem tillgodoser, dvs. spårväg/stadsbana, duospårväg eller BRT/buss. Kostnadsbild och kapacitet mellan buss och spårburna lätta system är överlappande och därmed kan i teorin båda typer vara aktuella för föreliggande koncept. De aspekter som talar för en busslösning är:

• Framförallt i tangentiala kopplingar bedöms reseefterfrågan vara på sådan nivå att en busslösning är kapacitetsmässigt lämplig.

• Redan gjorda investeringar i anpassningar i bussinfrastrukturen längs trafiklederna kan fortsatt nyttjas vilket innebär lägre investeringskostnader än om infrastruktur för ett spårsystem skulle behövas anlägga.

• Det finns en större flexibilitet i att anpassa ambitionsnivån på olika delsträckor som matchar efterfrågan, behov av förbättrad framkomlighet och till förfogande stående medel. Om en spårlösning skulle väljas behövs det stora infrastrukturåtgärder överallt där banan ska dras. Vid punkter med stora investeringsbehov även för busslösningen kan dock en framtida konvertering till ett spårbaserat system med fördel has i åtanke. En eventuell konvertering till spår är dock inte möjlig på sträcka där bussutrymmet är på trafikleden.

• Bättre förutsättningar för etapputbyggnad.

Metrobusskonceptet blev därför det koncept som berörda aktörer valde att utreda vidare.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

3 Lösningar för en attraktiv kollektivtrafik i Storgöteborg

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.

För att möjliggöra utveckling i Storgöteborg är det avgörande att tillgängligheten kan säkras samtidigt som Storgöteborg växer. Kapacitetsbrister finns i kollektivtrafiksystemet, både på väg och järnväg. Det finns också en trängselproblematik i det centrala vägsystemet, särskilt i högtrafik.

Analyser visar att det finns potential för överflyttning av resor från det statliga vägnätet men att det krävs stora insatser; fysiska och administrativa åtgärder samt styrmedel för att nå en överflyttning.

Med planerad bebyggelseutveckling i Storgöteborg förstärks nuvarande struktur där centrum förväntas fortsatt vara den största målpunkten. Det är därför av stor vikt att nå centrala delar av Göteborg med effektiv och attraktiv kollektivtrafik, samtidigt som de resor som inte har målpunkt i centrum inte ska behöva åka via centrum för att byta. En brist i detta avseende kan leda till att hela arbetsmarknadsregionens konkurrenskraft försämras vilket i längden påverkar hela Västsveriges fortsatta utveckling. Om kapaciteten i kollektivtrafiksystemet inte ökar kommer inte heller en överflyttning att kunna ske. Det innebär att förväntade brister avseende tillgänglighet, kapacitet och attraktivitet i transportsystemet förvärras.

Det finns även ett antal relationer som idag helt eller delvis saknar en attraktiv spårtrafik. I dessa relationer utgörs kollektivtrafiken av busstrafik. Under förutsättning att inga infrastrukturella satsningar på ny spårtrafik blir aktuella kommer flertalet av dessa relationer även framgent att kollektivtrafikförsörjas med någon form av busstrafik. Flera av dessa sträckor trafikeras idag företrädesvis av den stadsnära expressbusstrafiken där det finns begränsade möjligheter till utökad transportkapacitet i och med förväntat kvarvarande kapacitetsbrister i centrala Göteborg och på centrala knutpunkter. Vidare går expressbussarna i viss utsträckning i blandtrafik vilket innebär att ökade restidsfördröjningar för övrig trafik även drabbar expressbusstrafiken. Detta leder i sin tur till att kollektivtrafikens konkurrenskraft minskar succesivt med ökade trafikflöden och restidsfördröjningar. I de relationer som idag saknar spårtrafik och där det saknas tvärkopplingar i kollektivtrafiken är Metrobuss, med god

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

framkomlighet på det statliga (och kommunala) vägnätet, en möjlig lösning för att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik.

Trafikverkets slutsats, vad gäller Metrobuss, är att det förutom åtgärder på det statliga vägnätet kommer att krävas styrmedel och administrativa åtgärder för att nå överflyttning från bil till kollektivtrafik, samt att det på kommunala stråk in mot målpunkter bör skapas effektiva lösningar så att den totala restiden blir attraktiv.

Det statliga systemet och det regionala/kommunala systemet är tätt sammankopplat, vilket innebär en mycket komplex planeringssituation där åtgärder i respektive parts åtagande är beroende av varandra. Utöver de förslag till namngivna objekt (Metrobuss Västerleden samt Trafiksystem centrala Partille) som Trafikverket tar fram underlag för inom ramen för planrevideringen 2026-2037, finns flertalet åtgärder på regionalt och kommunalt vägnät som behövs för att utveckla kollektivtrafiken. I Göteborg kommer åtgärder på det kommunala nätet bli nödvändiga där bussen avviker från lederna och ska in i exempelvis City. Framkomligheten i det kommunala vägsystemet kommer därför att bli en viktig faktor för snabba restider och attraktiviteten för systemet.

Med bakgrund i de resonemang som förs i denna rapport kan en riktad satsning eller särskilt avsatta medel från Nationell plan till kollektivtrafik skapa stor nytta oavsett väghållare.

3.1 Prioriterade åtgärdsförslag

I avsiktsförklaringen om Metrobuss som tecknades mellan parterna i Stadstrafikforum 2021 pekades Västerleden (inkl. angöring city,) samt Landvettervägen i Partille ut som lämpliga stråk för utbyggnad i en första etapp av Metrobussystemet.

Trafikverket har i ÅVS Västerleden genomfört en fördjupad studie för genomförande av Metrobuss på Västerleden, Järnbrottsmotet – Röda stensmotet. Trafiksystemet i Partille har genom åren utretts av flera parter. Idag råder samsyn om inriktningen i åtgärdspaketet ”Trafiksystem centrala Partille”. Åtgärdsförslagen för båda dessa områden sammanfattas under nedanstående rubriker.

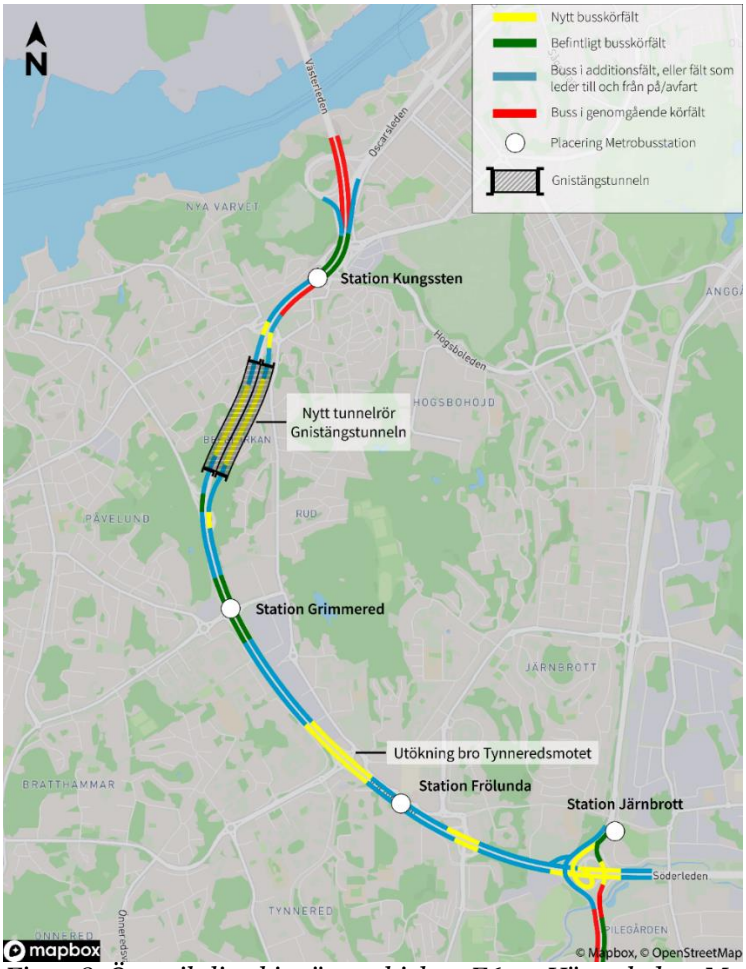
3.1.1 Metrobuss Västerleden

E6.20 Västerleden fungerar som en västlig ringled runt Göteborg och är en av Göteborgs viktigaste trafikleder. Västerledens framtida funktion bör även fortsättningsvis vara en kapacitetsstark trafikled, då den bland annat fyller en mycket viktig funktion för regionala och nationella godstransporter till Göteborg hamn och övriga industrier på Västra Hisingen. Dessutom passerar den områden som Högsbo-Frölunda och Tynnered där kraftig exploatering förväntas, vilket bidrar till att resefterfrågan ökar även vad gäller persontransporter.

Som underlag till planrevideringen för Nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2026-2037 tar Trafikverket Västra regionen fram underlag för en paketlösning: *E6.20 Västerleden, Metrobuss delsträcka* innehållande nytt tunnelrör genom Gnistängstunneln, utökning av bro Tynneredsmotet samt

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

mindre trimningsåtgärder utifrån syftet att förbättra kapaciteten för kollektivtrafiken. Den preliminära samlade kostnaden för objektet *E6.20 Västerleden, Metrobuss delsträcka* är 1500-2000 mnkr (prisnivå 22-01). I detta ingår kostnaden för stationer, där kostnadsfördelningen mellan parterna framöver behöver tydliggöras.



Figur 8. Översiktlig skiss över objektet E6.20 Västerleden, Metrobuss delsträcka

3.1.2 Trafiksystem centrala Partille

Partille kommun tillhör det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg och kommunen planerar för en omfattande stadsutveckling. Genom Partille löper motorvägen E20 samt landvettervägen (den regionala vägen 535), som förbinder E20 med väg 40. Inriktningen för Landvettervägen har sedan en tid tillbaka varit att stärka kollektivtrafiken i stråket. För att också kunna stadsutveckla i enlighet med Partille kommuns planer behöver den regionala vägen anpassas till en mer stadsmässig karaktär, med kollektivtrafik, gång- och cykel i fokus. Den regionala funktion som vägen i dag fyller behöver flyttas österut. Trafikplatserna på E20 behöver därmed också anpassas till den nya helhetslösningen för trafiksystemet i Partille. Utifrån dessa pågående processer har projektet ”Trafiksystem centrala Partille” skapats.

Trafikverket och Partille kommun har tagit fram förslag till åtgärder för hela trafiksystemet i centrala Partille (trafikplatserna Partillemotet och Skulltorpsmotet på E20, den kommunala Tingsvägen samt den statligt regionala Landvettervägen väg 535) Det föreslagna objektet *Centrala Partille, trafiksystem*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

innehåller därför 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. Den samlade kostnaden för objektet är för närvarande uppskattad till 1223 mnkr (prisnivå 23-12). Kostnaden för åtgärder i det nationella statliga vägnätet ligger på ca 100 mnkr.

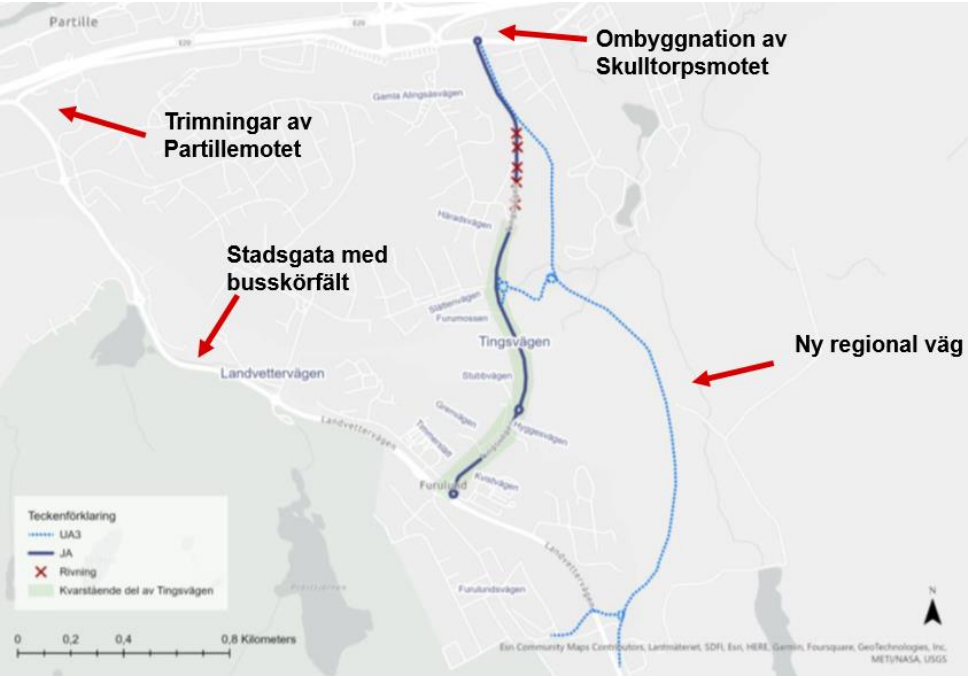
Åtgärderna i Trafiksystem centrala Partille avser i huvudsak:

- Landvettervägen – omvandlingen av vägen ska möjliggöra bebyggelseutveckling och främja ett hållbart resande i stråket.

- Partillemotet – trimnings- och ombyggnationsåtgärder för att prioritera kollektivtrafik/metrobuss.

- Skulltorpsmotet – ombyggnation för att säkra tillräcklig kapacitet för överflyttning av genomfartstrafik från Landvettervägen/Partillemotet till Tingsvägen/”Brännetleden”.

- Tingsvägen / ”Brännetleden” – nybyggnad av väg för att klara framtida lokala och regionala kapacitetsbehov på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt i samband med överflyttning av genomfartstrafik.



Figur 9. Kartan visar det område som ingår i ”Trafiksystem centrala Partille”.

För planrevidering 2026-2037 tas underlag fram för det samlade objektet *Centrala Partille, trafiksystem*. Detta görs med syfte att undersöka möjligheterna till utökad finansiering via Nationell plan.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Detta är baksidan på rapporten.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat