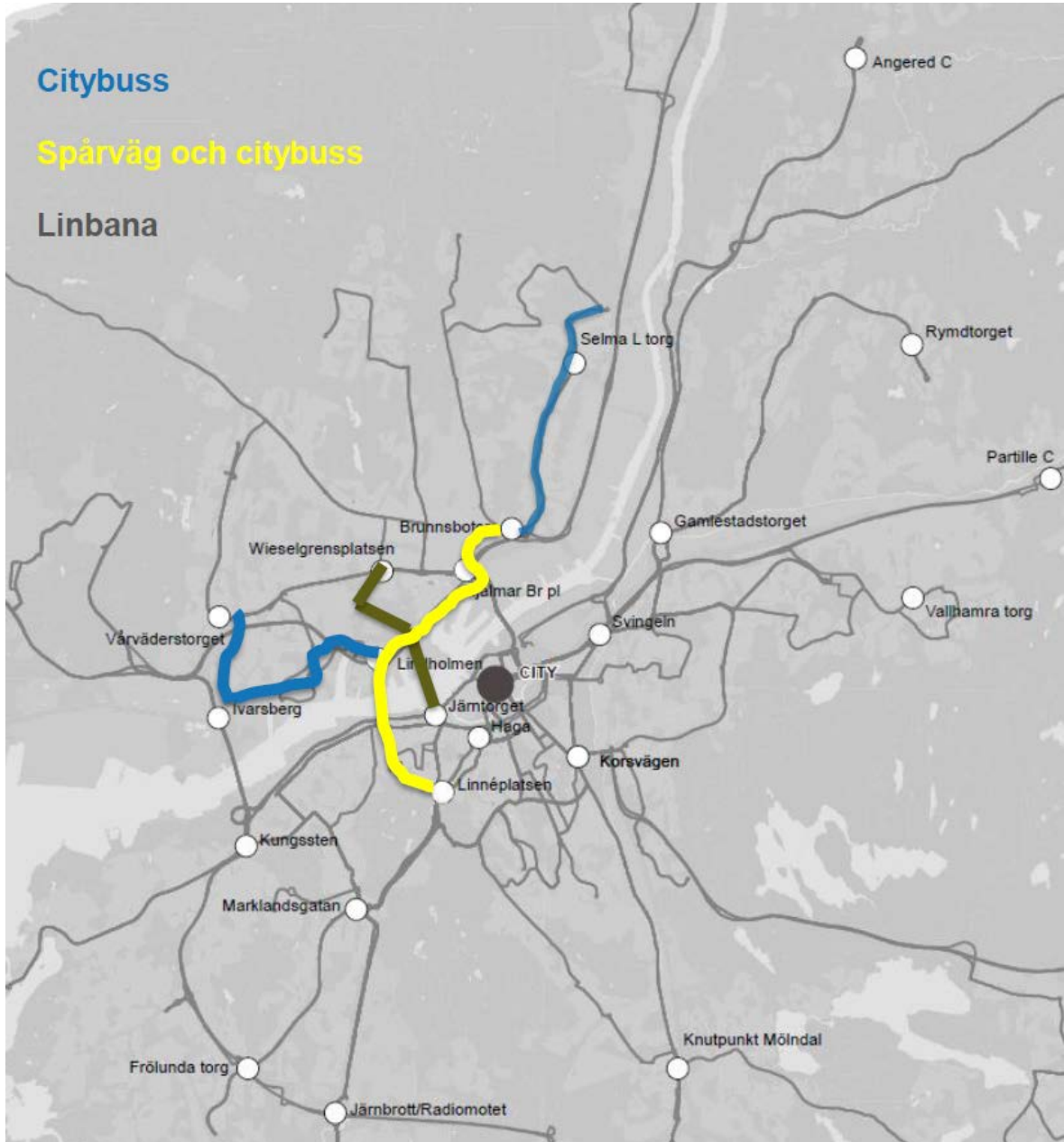


Beskrivning av kollektivtrafikobjekten för storstad Göteborg



1 SPÅRVÄG & CITYBUSS NORRA ÄLVSTRANDEN, CENTRALA DELEN

Typ av anläggning: Tingstadsvägen-Hjalmar Brantingsplatsen: Spåranläggning i gata, körbar för buss. Frihamnen-Lindholmen: Spåranläggning egen bana. Lindholmen-Linnéplatsen: Spåranläggning och bussgata i tunnel alternativt bro under/över älven

Sträcka: ca 7 500 m

Preliminära hållplatser: Brunnsbotorget, Anekdotgatan, Tingstadsvass, Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen/Pumpgatan, Regnbågsgatan, Lindholmen, Stigbergstorget, Linnéplatsen

Antal resenärer: ca 25 000 resenärer per dygn på Lindholmsförbindelsen år 2035.

Nytto- och behovsbeskrivning:

Utbyggnaden av bostäder och verksamheter inom Älvstaden kräver en kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken på Norra Älvstranden och Backaplan. Dagens kollektivtrafik utgörs av trafikering med stombuss som är fullbelagd i maxtimmarna trots maximal turtäthet.

Med en ökning av kollektivtrafiken på norra sidan Göta Älv är det också nödvändigt att öka kapaciteten och robustheten över Göta Älv. Det är otillräckligt med endast en älvförbindelse för den mest kapacitetsstarka kollektivtrafiken, spårvägen. Resandet med kollektivtrafik tvärs älven förväntas öka med 47 % de närmaste 20 åren till följd av den kraftiga tillväxten av bostäder och verksamheter i Älvstaden, samt till följd av trängselaspekter i en tätare stad.

Med en ny kollektivtrafikförbindelse över eller under älven tillsammans med en förstärkning på Norra Älvstranden kan city avlastas från en del av spårvagnstrafikeringen. Idag är kollektivtrafiknavet vid Centralstationen/Brunnsparken överbelastat och en avlastning krävs för att upprätthålla en pålitlig kollektivtrafik i en fungerande stadsmiljö.

I Göteborg är spårvagnstrafiken stommen i det lokala kollektivtrafiksystemet. Mer än 2/3 av resorna görs i detta system. En bärande strategi i Målbild Koll2035 för utveckling av kollektivtrafiken i Göteborgsområdet är att etablera en snabbspårvägsring runt innerstaden för att erbjuda direkta resmöjligheter mellan viktiga platser utan att city behöver passeras. Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen är en nyckelinvestering för att åstadkomma denna snabbspårvägsring.

Den kommande järnvägsstationen i Brunnsbo, som Västra Götalandsregionen har tagit beslut om att bygga, i kombination med spårvagns- och citybusshållplats vid Brunnsbotorg skapar ett resecentrum med smidiga byten mellan pendeltåg, ny spårväg och busslinjer. Regionala tågresenärer med start- och målpunkt norr om Göta Älv får genom Brunnsbo station en möjlighet till omstigning till lokal kollektivtrafik utan att behöva passera Göta Älv.



2. LINBANA CENTRUM JÄRNTORGET-WIESELGRENPLATSEN

Typ av anläggning: 3-kablig stadslinbana, helt integrerad i kollektivtrafikens stomtrafiksystem

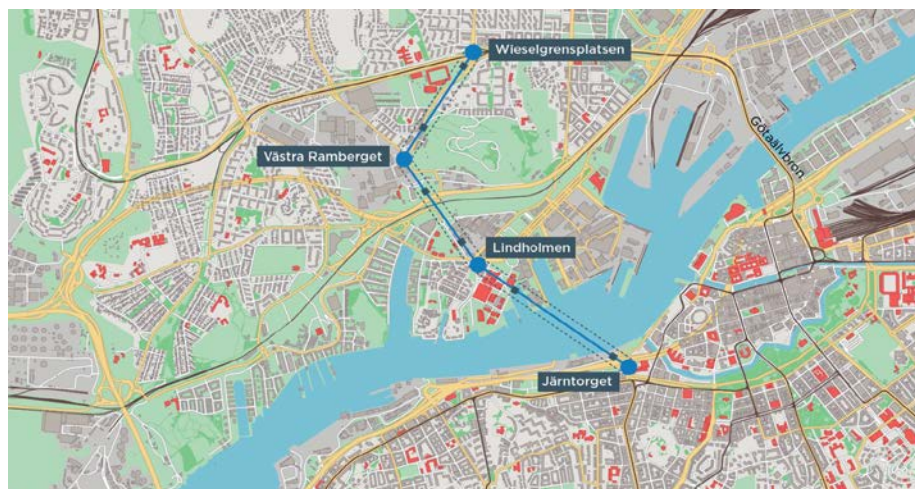
Sträcka: ca 3 000 m

Hållplatser: Wieselgrensplatsen, Västra Ramberget, Lindholmen, Järntorget

Antal resenärer: 7000-13 000 resor per dygn, varav nästan 2 000 under maxtimmen, enbart beräknat på överflyttningar från annan kollektivtrafik. Inom ramen för pågående genomförandestudie ska mer noggranna analyser göras av nygenererat resande, överflyttat resande från bil, cykel och gång samt turist- och rekreationsresor.

Nytto- och behovsbeskrivning: Det finns ett stort behov av fler förbindelser mellan södra och norra älvstranden, där älven är en tydlig barriär. På Hisingsidan utgör även Lundbyleden och Hamnbanan en barriär mot övrig bebyggelse norrut. Under den närmaste tjugoårsperioden kommer det att ske en kraftig bostads- och arbetsplatsutbyggnad på båda sidor om Göta Älv, med långt komna detaljplaner både för området Järnvågen på södra sidan, för Karlakvarteren nära Lindholmen samt stora expansionsplaner för Volvo Groups nya huvudkontor i Lundby.

Lindholmen kommer även att bli en viktig bytespunkt för buss-, spårvagns och citybusstrafik, på samma sätt som det på Järntorget är en stor bytespunkt för spårvagns- och busstrafik och i dess omedelbara närhet pendeltågstrafik (Haga station). Genom att fortsätta linbanesträckningen till Wieselgrensplatsen, en utpekad tyngdpunkt i staden, knyts även centrala Hisingen närmare södra älvstranden och Lindholmen på vägen.



3 Citybuss - BRT Backastråket (förberett för spårutbyggnad)

Typ av anläggning: "Citybuss" BRT-anläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg

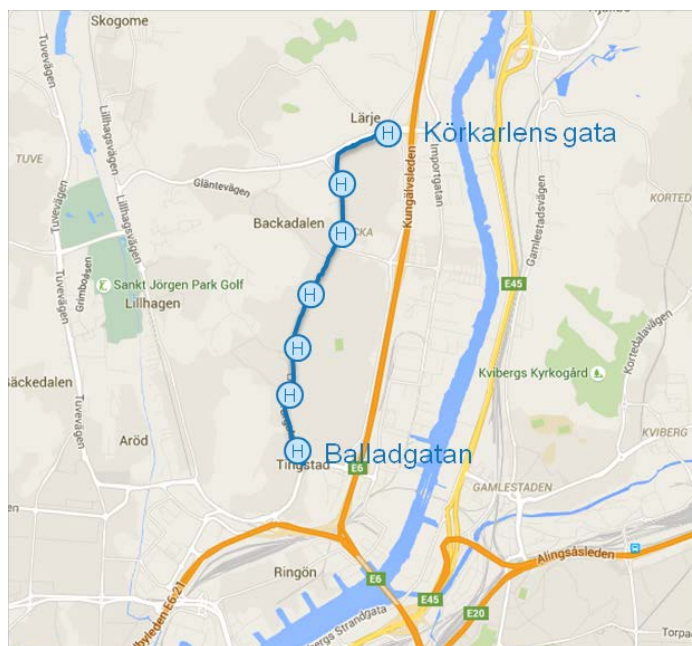
Sträcka: ca 3 500 m

Preliminära hållplatser: Körkarlens gata, Akkas gata, Selma Lagerlöfs torg, Sä gengatan, Backa Kyrkogata, Björkrisvägen, Balladgatan

Antal resenärer: ca 12 000 resenärer per dygn beräknas år 2035.

Nytto- och behovsbeskrivning: Förtätningen av Backastråket mellan Brunnsbo och Körkarlens gata pågår, med en väsentlig ökning av antalet boende genom den bostadsutbyggnad som planeras. Stråket trafikeras idag av stombuss med bara delvis egna körfält. Genom en ombyggnad av stråket till egen bussbana hela vägen bedöms resandebehovet kunna hanteras i det uppgraderade konceptet Citybuss under överskådlig tid. Framkomligheten förbättras, attraktiviteten stärks och hela stråket kopplas till den regionala porten Brunnsbo. I takt med att antalet boende och verksamma ökar i stråket kan en uppgradering till spårvagnstrafikering övervägas.

Resandeunderlaget för Backastråket är idag högt, om än inte lika högt som för Norra Älvstranden. Idag finns ca 1000 resande i maxtimmen vilka beräknas öka till 1600 i maxtimmen år 2035. Arbetet med detaljplaner för ett relativt omfattande bostadsbyggande i Backa pågår, vilket innebär att kapacitetsbehovet i kollektivtrafiken successivt kommer att öka. Området runt Selma Lagerlöfs torg, som nu byggs om, är en utpekad tyngdpunkt i staden. Körkarlens gata ligger i nära anslutning till Selma Lagerlöfs torg, intill E6 och är redan idag en bytespunkt för regionala expressbussar och bussar i lokaltrafik och i framtiden även för metrobuslinjer och linbana över Göta Älvdalen.



4 Citybuss - BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen (förberett för spårutbyggnad)

Typ av anläggning:

Lindholmen – Ivarsbergsmotet: Konzeptupprustning "Citybuss" BRT

Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget: "Citybuss" BRT anläggning egen körbana med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg.

Sträcka: ca 5 000 m

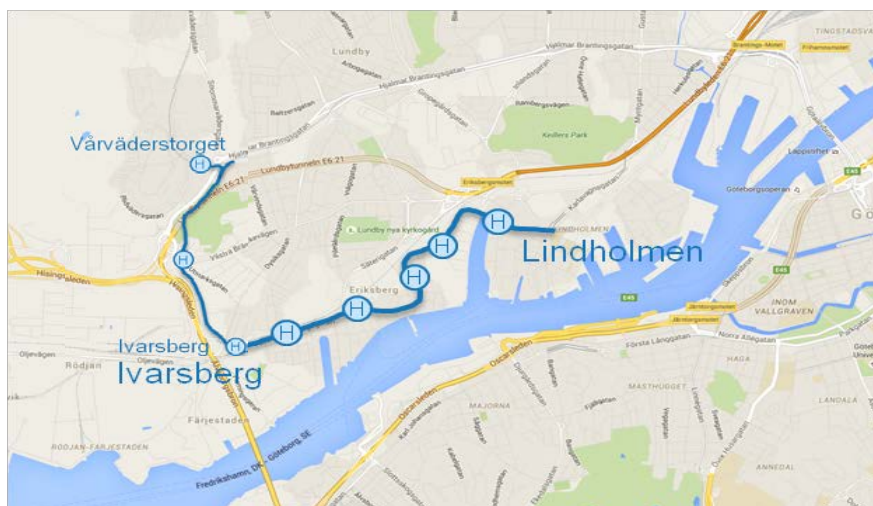
Preliminära hållplatser: Sannegårdshamnen, Nordviksgatan, Sörhallstorget, Eriksbergstorget, Pölsebo, Ivarsberg, Ny hållplats X, Vårväderstorget

Antal resenärer: ca 17 000 resenärer per dygn i ett snitt strax väster om Lindholmen och ca 6 000 resenärer per dygn i ett snitt strax norr om Ivarsbergsmotet beräknas 2035.

Nytto- och behovsbeskrivning:

Längs med stråket Lindholmen - Ivarsberg har antalet boende och verksamma ökat de senaste åren. Stråket trafikeras idag av buss, till stora delar på egen bana. Genom att uppgradera stråket med egen bussbana hela vägen bedöms resandebehovet vara täckt fram till år 2035. Övervägande om uppgradering till spårväg bör göras i takt med att boende och verksamma ökar i stråket. År 2035 bedöms ca 2300 resenärer resa i stråket under maxtimmen.

Stråket Ivarsberg - Vårväderstorget förbinder den utpekade tyngdpunkten Vårväderstorget med Norra Älvstranden, vilket ger en ökad tillgänglighet som också uppfyller en viktig social nytta i sammanhanget. Stråket utgör också en koppling mellan tyngdpunkten Vårväderstorget och bytespunkten Ivarsbergsmotet i metrobussnätet vilket medför en ökad tillgänglighet till hela storstadsområdet för resenärer från Biskopsgården/Länsmansgården. År 2035 bedöms ca 800 resenärer resa i stråket Ivarsberg - Vårväderstorget under maxtimmen.



Beskrivning av cykelobjekt för storstad Göteborg

Kommunen åtar sig att genomföra följande cykelåtgärder:

Cykelåtgärder	Kostnad Mnkr
1. Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)	30
2. Nya Allén	12
3. Övre Husargatan – Sprängkullsgatan	6
4. Backaplan – Bräckemotet	54
5. Annedalsmotet - Götaplatsen	28
6. Stigberget – Saltholmen	45
7. Sahlgrenska – Mölndal	6
8. Backaplan – Kärra	60
(9.) Cykelmöjligheter på kollektivtrafikförbindelse över Göta Älv, Stigberget-Lindholmen (ingår för närvarande i beräkningen för broalternativet Lindholmsförbindelsen)	-
TOTALT	241
Medfinansiering 25 %	60,25
Totalt investeringskostnad för Göteborgs Stad efter medfinansiering Sverigeförhandlingen	180,75