

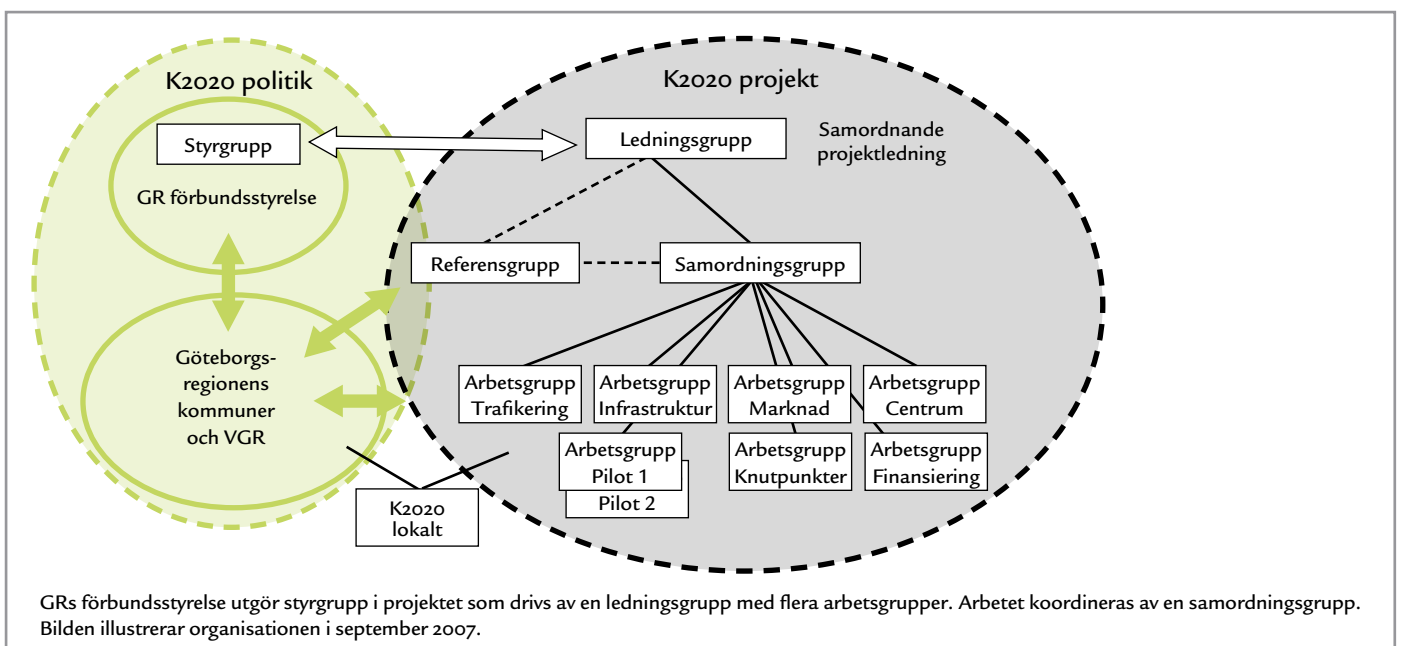
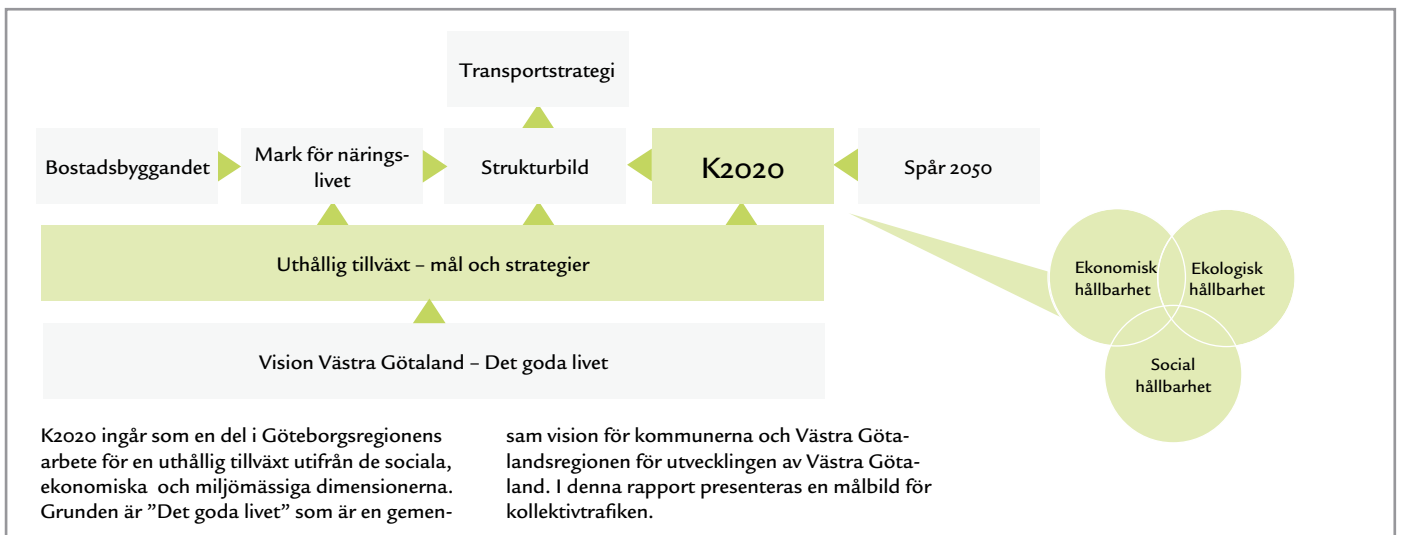
# K2020 Lokalt

Underlagsrapport, augusti 2008

# K2020

Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet





Ledningsgrupp		Samordningsgrupp	
Jan Gustafsson, ordförande	Vägverket Region Väst	Stenerik Ringqvist	ordförande, projektledare
Bo Aronsson, v ordförande	GR	Magnus Lorentzon	Västrafik, Arbetsgrupp Trafikering
Lars-Bertil Ekman	GR, Göteborg	Per Kristersson	GR, Arbetsgrupp Infrastruktur
Anders Hansson	GR, Mölndal	Hans Linderstad	SBK, Arbetsgrupp Knutpunkter
Jörn Engström	Trafikkontoret, Göteborg	Ma-Lou Wihlborg	Trafikkontoret, Arbetsgrupp MIIT
Lars Ivarson	Stadsbyggnadskontoret, Göteborg	Mikael Ivari	Trafikkontoret, Arbetsgrupp Centrum
Christina Johnsson	Fastighetskontoret, Göteborg	Bertil Hallman	Vägverket, Arbetsgrupp Pilotprojekt 1
Roger Vahnberg	Västrafik	Line de Verdier	Västrafik, Arbetsgrupp Pilotprojekt 2
Lennart Löfberg	Västrafik	Frida Karlge	Trafikkontoret
Ingemar Karlsson	Färdtjänsten, Göteborg	Göran Jonsson	Trafikkontoret
Rolf Thor	Västra Götalandsregionen	Stefan Ekman	Västrafik
Birgitta Hellgren	Banverket	Lisa Örberg	Vägverket
Lena Johansson	(informationsgruppen)	Anna-Lena Lindström Olsson	projektsekreterare
Stenerik Ringqvist	projektledare		

# SAMMANFATTNING

Gemensamt för kommunerna i Göteborgsregionen är att de har en omfattande arbetspendling, främst till Göteborg, och att de flesta resor sker med bil. För att öka kollektivtrafikens marknadsandel krävs därför stora investeringar i infrastruktur, bytes- och knutpunkter samt i tåg- och busskapacitet. Utvecklingen av tågtrafiken på Västra Stambanan, Bohusbanan och Götalandsbanan är en förutsättning för att flertalet av kommunerna ska kunna nå K2020s målsättningar och visioner.

Betydelsen av en bebyggelsestruktur som stödjer framtidens kollektivtrafik är genomgående i K2020 Lokalt. Kommunernas förslag betonar också vikten av direktlinjer till Göteborg. I Partille kommun ses kollektivtrafiken som en naturlig del av Göteborgs stadstrafik vilket också gäller för trafiken från Mölnlycke och Landvetter i Härryda kommun. Även norra Mölndal är en del av Göteborgs stadstrafik.

Samtliga kommuner ställer sig bakom principerna i K2020. Ett stort stöd finns för de övergripande förslagen och målbildens struktur. Flertalet av kommunerna har redovisat förslag till lokala trafiklösningar som tydligt stödjer den övergripande inriktningen i K2020. Några kommuner pekar på vikten av att definitionerna för de olika linjetyperna har kvantifierbara egenskaper. Flera kommuner tar också upp att taxsystemets och fordonens utformning har stor betydelse för kollektivtrafikens attraktionskraft.

# INNEHÅLL



De framtida KomNära-, KomOfota- och KomFort-nätet i Partille.



Satsningen på KomFort- och KomOfota-stråk får inte leda till att landsbygds-trafiken glöms bort.



I Alingsås planeras en ombyggnad av pendelparkeringen vid stationen samt utbyggnad av cykelnätet.



I framtiden blir Lödöse det primära resecentrumet i Lilla Edets kommun.



I Kungälv kommun blir KomNära och KomTill lösningarna viktiga för ett fungerande system.



I K2020 lokalt för Mölndal påpekas vikten av att behålla så många direktresor som möjligt.

SAMMANFATTNING 3

INLEDNING 5

PARTILLE 7

LERUM 8

ALINGSÅS 9

ALE 10

KUNGÄLV 10

STENUNGSUND 11

TJÖRN 11

LILLA EDET 12

HÄRRYDA 12

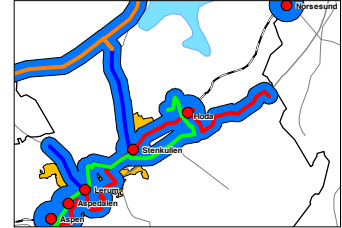
MÖLNDAL 13

KUNGSBACKA 14

ÖCKERÖ 15



Nya bostadsområden planeras i Stenungsund och byggs i närheten av befintlig kollektivtrafik.



I Lerums kommun har 70 % av invånarna nära till en station eller hållplats i det nya linjenätet.



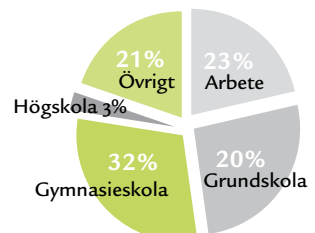
70 % av utpendlarna i Ale kommun arbetar i Göteborgs Stad.



En ökad kollektivtrafikandel kräver bl a att Västkustbanan har tillräcklig spårkapacitet.



För att skapa bättre möjligheter för resor mellan Björkö och Öckerö planeras en översyn av båttrafiken.



Visionen för Tjörn är att nå målet för K2020. Men det kan vara svårt att nå ända upp till visionen 40 %.

# INLEDNING

Mellan 1995 och 2004 ökade biltrafiken över Göteborgs kommungräns med drygt 25 procent. Om trenden håller i sig kommer biltrafiken att ha ökat ytterligare med 50 procent till 2025. Det är inte i överensstämmelse med den långsiktigt miljömässiga, ekonomiska och socialt hållbara utveckling som Göteborgsregionen arbetar för och därför måste kollektivtrafikens andel öka kraftigt.

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet – har som syfte att skapa en gemensam framtidsbild som ska användas som underlag vid planering och beslut om kollektivtrafikens utveckling. Målet är att minst 40 procent av resorna i Göteborgsområdet ska göras med kollektivtrafik senast 2025.

K2020 genomförs i samverkan mellan Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs stad, Västtrafik, Banverket, Vägverket och Västra Götalandsregionen. I september 2007 ställde sig Göteborgsregionens förbundsstyrelse bakom de principer och strukturer som finns i en målbild för kollektivtrafiken.

## K2020 lokalt

Eftersom inpendlingen till Göteborg är omfattande har även kranskommunerna ansvar för att öka kollektivtrafikens andel. Den här rapporten redovisar hur respektive kommun önskar att arbeta med K2020 för att målbilden ska uppnås. Främst berörs resor över kommungränserna till och från Göteborg. Rapporten pekar också ut kommunernas syn på viktiga knut- och bytespunkter samt åtgärder i infrastrukturen.

## Huvudprinciper i K2020

I det lokala arbetet med K2020 har kommunerna utgått från fem huvudprinciper som finns i målbilden för hur den framtida kollektivtrafiken bör utformas.

1. Knyt samman fler områden med en nätstruktur som har snabba och direkta förbindelser mellan knutpunkter i Göteborgsregionen. Från knutpunkterna ansluter lokal trafik.
2. Gör resan snabbare genom utbyggnad av egna körfält och körvägar för kollektivtrafiken.
3. Erbjud tät trafik i de tunga stråken med avgångar i intervall istället för tidtabell.
4. Utveckla knutpunkterna så att de bli attraktiva för lokalisering av verksamheter, handel och bostäder. Knutpunkterna ska också stödja en kombination av bil, cykel och kollektivtrafik.
5. Säkerställ hög nivå på kvalitet och service.

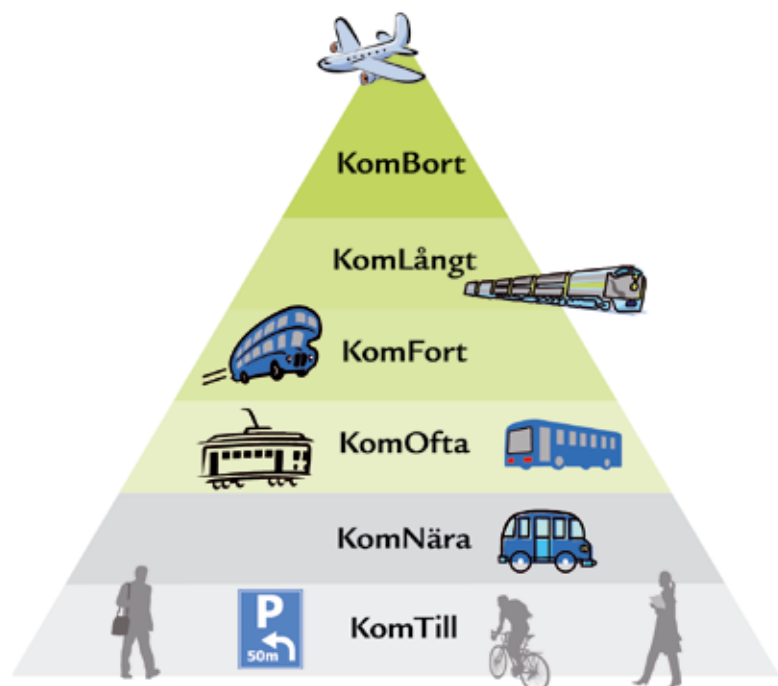
## Olika linjetyper

Målbildens kollektivtrafiknät är indelat i linjetyper efter vilken funktion de har. Klassificeringen används av kommunerna och är följande:

- **KomBort** – fjärtrafiken.
- **KomLångt** – den regionala trafiken till/från Göteborgsområdet.
- **KomFort** – snabb tåg- eller busstrafik med få stopp mellan knutpunkter som förbinder och ger korta resor mellan olika delar av Göteborgsområdet.
- **KomOfta** – tät trafik med stombuss/spårtrafik på huvudsystemet som omfattar alla de tyngre kollektivtrafikstråken.
- **KomNära** – lokala linjer inom närområdet och matarlinjer som ansluter till de övergripande näten.
- **KomTill** – delar av trafiksystemet som underlättar att komma till kollektivtrafiken, till exempel parkeringslösningar för bil/cykel, gång- och cykelvägar och hållplatser.

Målbilden bygger på att Västlänken är utbyggd med genomgående pendel- och regionalstågtrafik och stationer vid Hagakyrkan och Korsvägen.

De lokala målbilderna för Partille, Lerum och Alingsås förutsätter att järnvägsnätet på Västra Stambanan byggs ut. Detta har redan utretts i rapporten ”K2020 Tågtrafik och järnvägsinvesteringar” som även redovisar utbyggnader av Bohusbanan och Götalandsbanan.



Delarna i trafiksystemet har olika funktioner.

Den nuvarande kollektivtrafiken till och från Partille erbjuder direktresor till centrala Göteborg med pendeltåg, regionaltåg och snabba busslinjer. Även om pendlingen är starkast in mot Göteborg utgår kommunen från att pendlingen i motsatt riktning kommer att öka i takt med att fler arbetsplatser lokaliseras utanför Göteborgs centrum.

### En del av Göteborgs stadstrafik

Om kollektivtrafikens andel i Partille ska uppgå till 40 procent 2025 måste dagens resande tredubblas. I den utredning som gjorts av framtidens kollektivtrafik är kommunen en självklar del av Göteborgs stadstrafik. Enligt kommunen bör byten undvikas om inte restiden blir väsentligt kortare och därför föreslås direktlinjer till de olika stadsdelarna i Göteborg. KomFort-nätet till Göteborg utgörs av pendeltåg och regionaltåg samt busslinjer från Vallhamra Torg, Björndammen, Furulund och Öjersjö. I KomFort ingår också en busslinje från Furulund till Partille centrum. Dessutom vill man ha en bussförbindelse som är mitt emellan KomFort och KomNära från Partille till Landvetter centrum.

I KomNära-nätet får vissa linjer tiominuterstrafik. För övriga linjer kan det bli aktuellt med mindre bussar, anropstyd trafik eller taxi.

### Underlätta byten mellan tåg och buss

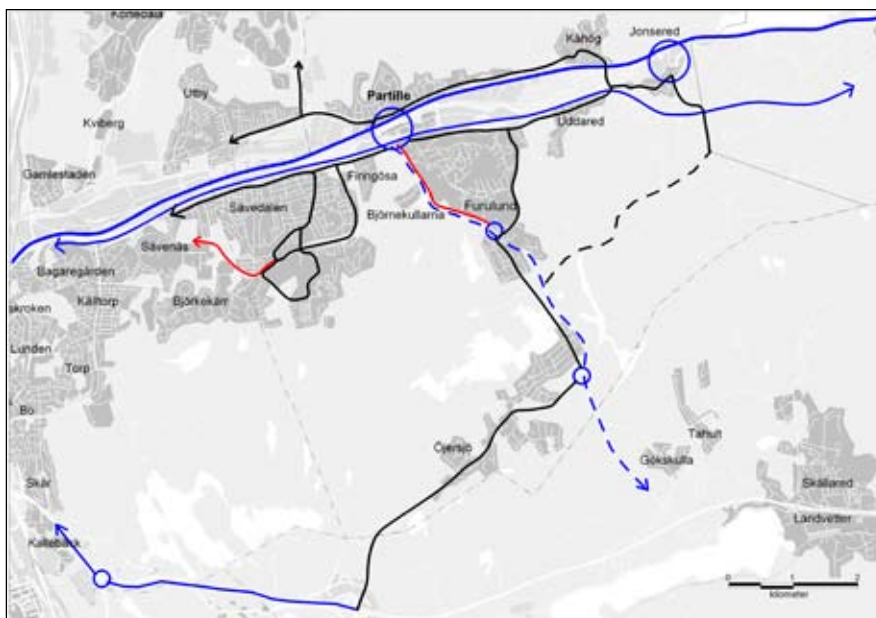
Utredningen innehåller också en utbyggnad av KomTill-nätet med sammanhängande gång- och cykelvägar. Dit hör även en attraktivare utformning av hållplatsmiljöerna. Ett starkare samband mellan Partille centrum och pendeltågstationen ska underlätta byten mellan tåg och buss. Andra viktiga knut- och bytespunkter blir Jonsereds pendeltågstation, Furulund, Öjersjö, Vallhamra Torg och i en framtid även Östra Sjukhuset med spårvagnsförbindelse mot Korsvägen.

### Regionaltåg med stationsuppehåll

Ett regionaltågssystem med stationsuppehåll i varje kommun skulle enligt utredningen ge Partille direktförbindelse med Herrljunga, Falköping och Skövde. När Götalandsbanan är utbyggd kan det även bli möjligt med snabba tågförbindelser från Partille till Mölnlycke, Landvetter Flygplats och Borås.

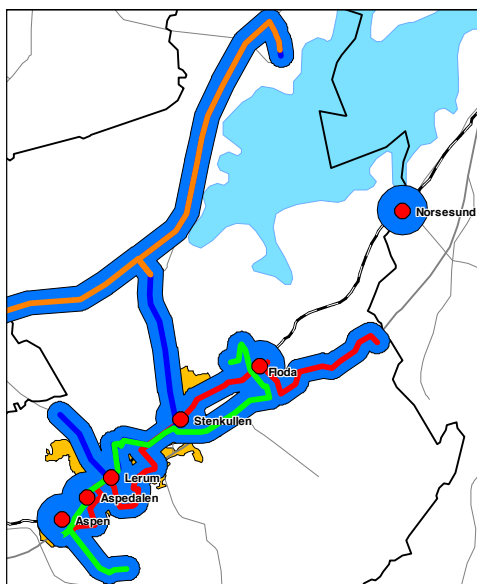
Dessutom betonas vikten av att jobba med de mjuka faktorerna som sociala attityder och kunskap om kollektivtrafiken. Enligt utredningen bör också taxsystemet bli mer flexibelt, rättvist och enkelt.

Det totala investeringsbehovet av infrastruktur bedöms till 40 miljoner kronor.



De framtida KomNära-, KomOfta- och KomFort-näten i Partille.

## LERUM



Studier visar att man måste ha nära till hållplatsen för att välja att cykla eller gå till bussen eller tåget. 34 % av invånarna i Lerums kommun har nära till en av pendeltågsstationerna. 70 % av invånarna har nära till en station eller hållplats i det nya linjenätet = blåmarkerade ytor i bilden ovan.

Lerums kommun har den högsta tillväxttakten inom Göteborgsregionen. Pendlingen är omfattande men jämfört med andra delar i Göteborgsregionen har resandet med kollektivtrafiken inte ökat särskilt mycket de senaste åren. Bland arbetspendlarna till Göteborg är kollektivtrafikens marknadsandel 16 procent. För att nå K2020s målbild krävs att antalet kollektivtrafikresor ökar med 3,8 procent per invånare och år fram till 2025.

### Styva tidtabeller

I dag består kollektivtrafiken dels av tätortstrafik i Lerum, Stenkullen och Floda, dels av en busslinje mellan Gråbo och Lerum samt regionalinjer med tåg och buss.

Kommunens framtida trafikeringsförslag bygger på snabbhet och enkelhet med många direktresor samt ett linjenät som är lätt att förstå. För att underlätta byten föreslås att alla kollektiva trafikslag får samma turutbud och styva tidtabeller, det vill säga samma avgångstider alla timmar.

Förslagets linjenät utgörs av Alingsåspendeln, Orange Express, en regionallinje Sjövik-Gråbo-Stenkullen-Lerum och två tätortslinjer. För att bli ett alternativ till bilen får samtliga linjer kvartstrafik alla vardagar fram till klockan 19. Orange Express kör med två bussar per avgång under högtrafik.

### Turutbudet förbättras successivt

I väntan på att Alingsåspendeln får fler spår och tåg måste trafiken kompletteras med bussar. Turutbudet behöver successivt förbättras och enligt förslaget bör det gå direktbussar till Göteborgs större arbetsplatser. Lokalbussarna måste kunna stanna i direkt anslutning till tåget.

### Bussgator och signalprioritering

I dag har 34 procent av kommuninvånarna nära till en pendeltågstation. I förslagets linjenät får 70 procent nära till en station eller en hållplats. För att de ska kunna ta sig dit krävs olika KomTill-lösningar, bland annat att cykelnätet kompletteras. Det finns också behov av både cykel- och bilparkeringsplatser vid pendeltågstationerna. Förslaget innehåller även nya bussgator och signalprioritering enligt KomFort-principen.

Många nya bostads- och verksamhetsområden planeras i Lerums kommun. Enligt förslaget bör dessa byggas i närheten till befintlig kollektivtrafik.

Det totala investeringsbehovet är beräknat till cirka 200 miljoner kronor.



Som ett led i arbetet med att uppnå målbilden för K2020 har Alingsås kommun tagit fram en lokal trafikförsörjningsplan till 2010 med fokus på arbetsresor. Satsningarna förutsätter stora investeringar i tåg- och busskapacitet och i KomTill-nätet. Dessutom pågår andra utredningar och projekt som kommer att avslutas de närmaste åren.

### 3 600 nya resenärer per dag

För att kollektivtrafikens marknadsandel inom och till/från Alingsås ska nå upp till 25 procent måste antalet bussresor öka med 1,6 miljoner resor, vilket motsvarar 3 600 nya resenärer per dag. Antalet resor på Alingsåspendeln måste öka med 500 000 per år. Det kräver tre nya tågavgångar per dag.

KomBort-, KomLångt- och KomFort-systemen förutsätter att järnvägsnätet på Västra Stambanan byggs ut. I Alingsås måste stationen byggas om så att lokaltågen kan vända utan att korsar spår. Det finns också behov av en ny pendeltågstation längs sträckan.

### Anpassning till pendeltåget

All busstrafik, KomNära, ska enligt planen vara anpassad till pendeltågets ankomsttider. Redan i juni 2008 kommer två tätortslinjer att få halvtimmestrafik, likaså kommer det att finnas busstrafik till/från industriområdena. Tätorten får också utökad kvälls- och lördagstrafik. I planen anpassas landsbygdstrafiken till skol- och arbetstider. Landsbygden får även närtrafik samt skolskjuts samordnas med linjetrafiken.

### Ska säkerställa framkomligheten

Cirkulationsplatser, vändplaner, signalprioritering och busskörfält ska säkerställa framkomligheten så att bussarna kommer fram i tid.

I KomTill-nätet prioriteras gång- och cykelvägar och pendelparkeringar vid stationerna. Arbetet pågår också med att förbättra tillgängligheten vid hållplatserna. Avståndet mellan bostaden och hållplatsen i tätorten är i dag maximalt 450 meter vilket bedöms som acceptabelt.

Trafikförsörjningsplanen föreslår också en översyn av Västtrafiks biljettsystem så att taxevariationerna minskar.

Det totala investeringsbehovet bedöms till 392 miljoner kronor varav 335 miljoner är för stationer.



I Alingsås planeras en ombyggnad av pendelparkeringen vid stationen samt utbyggnad av cykelnätet med cykelparkering och gc-tunnel under järnvägen.

## ALE



Nästan hälften (44 %) av dem som är över 18 år och bor i Ale kommun arbetar i annan kommun, och de allra flesta (70 % av utpendlarna) arbetar i Göteborgs Stad.

Ale kommun har tagit fram en långsiktig plan och strategi för hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att klara K2020s målsättning. I dag byggs kollektivtrafiken på busslinjer och ett tågstopp i Älvängen för regionaltåget mellan Göteborg och Vänersborg. Kollektivtrafikresandet bland pendeltrafikanterna är 18 procent, vilket motsvarar 3 700 resor per dag. För att nå en 40-procentig marknadsandel måste de kollektiva resorna inräknat befolkningsökningen öka till 10 600 per dag.

### Pendeltåg ska utgöra stommen

Från 2012 kommer pendeltåg att trafikera Ale kommun och utgöra stommen i kollektivtrafiken. Med stationer i kommunens fem större orter får 70 procent av befolkningen tåganslutning. Matning till stationerna kommer att ske med lokala busslinjer och busstrafik från omgivande landsbygd. Enligt planen är fyra tågavgångar i timmen tillräckligt för att locka nya resenärer. Med en ny station vid Gamlestadstorget skulle det också gå snabbare att nå arbetsplatser i östra Göteborg.

### Nytt resecentrum i Älvängen

I planen ingår ett nytt resecentrum vid Älvängen och pendelparkeringar för bil/cykel vid samtliga stationer. Nya bostäder kommer i första hand att byggas i orter som ska få pendeltågstation. Även nya verksamhetsområden planeras utmed befintliga kollektivtrafikstråk.

Andra åtgärder som kan öka resandet är enligt kommunen attraktiva fordon, bra information, anslutande gång- och cykelnät och god passning mellan tåg och buss. Stora resandeökningar kan också skapas av ett enklare linjenät, högre turtäthet samt bättre framkomlighet, punktlighet och tillgänglighet.

Kostnader för infrastrukturinvesteringar saknas.

## KUNGÄLV



Vision för framtida kollektivtrafikstruktur i Kungälvs kommun. För att skapa ett fungerande system och incitament för en ökad kollektivtrafikandel i Kungälv blir KomNära och KomTill lösningarna viktiga, dvs matningarna till bytestpunkterna och utformningen av dessa.

Arbetet med K2020 lokalt i Kungälv har utgått från att skapa en översiktlig strukturbild för kollektivtrafiken.

I Kungälv bor en stor andel barnfamiljer med höga krav på tillgänglighet till service, arbete och bostad. Därför behöver Kungälvs kollektiva huvudstråk och knutpunkter bli mer attraktiva samtidigt som trafiken stöds med KomTill-lösningar i form av pendelparkeringar och gång- och cykelvägar. Dessutom måste KomNära-nätet förstärkas.

### Två system till regionens kärna

Den framtida kollektivtrafikstrukturen bygger framför allt på två KomFort-system till regionens kärna Göteborg. Dessa är tågtrafik på Bohusbanan via Ytterby och Kode samt busstrafik på motorvägen via Kungälv och Kode. I en framtid kan man även tänka sig en sträckning av Bohusbanan via Kungälv. Till bytestpunkterna Ytterby, Kode och Kungälv ska matning ske från övriga serviceorter och kustområdena.

I strukturbilden ingår också en tvärförbindelse Ytterby-Kungälv-Bohus-Angered och ett regiontågstopp i Bohus. Dessutom påpekas behovet av spår över Hisingen till Kungälvs centrala delar. För att stödja KomFort-systemet behöver Kungälvs motorväghållplats utvecklas.

Annat viktigt arbete som betonas är att förändra kommuninvånarnas värderingar och attityder till kollektivtrafiken. Kommunen påpekar också betydelsen av en bebyggelsestruktur som stödjer framtidens kollektivtrafik.

Infrastrukturinvesteringarna beräknas kosta cirka 350 miljoner kronor.

## STENUNGSUND



Nya bostadsområden planeras i Stenungsund och de byggs huvudsakligen i närheten av befintlig kollektivtrafik och i kollektivtrafikstråket mellan Stenungsund och Göteborg.

I Stenungsund är tätortslinjerna nyligen omlagda för att ge en effektivare kollektivtrafik mellan bostadsområdena och för att mata till regional trafik. Närtrafik finns också som enligt ”Stenungsundsmodellen” innebär att vem som helst kan ringa och beställa hämtning vid bostaden enligt speciella turlistor.

### Pendelparkeringar finns redan

För att öka kollektivtrafikens andel till 40 procent av resorna i regionen planeras och byggs nya bostadsområden huvudsakligen nära befintlig kollektivtrafik. Nya gång- och cykelbanor har också anlagts eller är under planering. Flera knutpunkter har tillfredsställande pendelparkeringar förutom den i Stora Höga som omgående behöver byggas ut.

### Behov av resecentrum

För att bättre kunna samordna kollektivtrafiken med boende, arbete, handel med mera och öka resandet lika väl inom kommunen som mellan Göteborg, Kungälv, Stenungsund, Tjörn, Orust och norrut, behövs ett resecentrum för buss- och tågtrafik centralt i Stenungsund. I 2008 års budget är medel avsatta för en utredning av resecentrumets placering och utformning, eventuellt också för kollektivtrafikkörfält i centrala Stenungsund. Dessutom vill kommunen ha minst en planskild järnvägs korsning för Bohusbanan i syfte att undvika störningar i trafiken. Medel är också avsatta för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och gångstråk.

Kostnaderna för infrastrukturinvesteringarna varierar mellan ”mycket höga” och ”låga”.

På Tjörn finns 12 olika trafiklinjer och ungefär hälften av alla resor görs med Tjörnexpressen till/från Göteborg och linje 350 mellan Rönnäng och Stenungsund. Förutom bussar som kör i både skol- och linjetrafik finns också närbussar som bokas per telefon. Dessutom utgör två färjelinjer länken till öar med fastboende.

Visionen för Tjörn är att nå målet för K2020 men den utspridda bebyggelsen medför svårigheter. Mer än 50 procent av kollektivtrafikeresandet är resor till/från skolan vilka är svåra att påverka eftersom de styrs av antalet skolbarn.

### Pendeltågstationen främsta bytespunkten

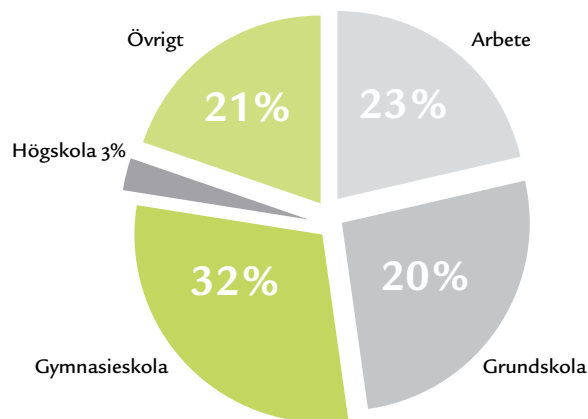
De utvecklingsidéer som finns för kommunen är bland annat att hitta bra lösningar för bytespunkter, pendelparkeringar och busstrafiken när pendeltågtrafiken startar mellan Stenungsund och Göteborg 2009. Särskilt viktig är placeringen av pendeltågstationen i Stenungsund så att den utvecklas till Tjörns, Orusts och Stenungsunds främsta bytespunkt. Andra idéer är en ny färjelinje mellan Rönnäng och Marstrand, en tunnel mellan Rönnäng och fastlandet, och ett resecentrum vid Myggenäs.

### Ska hävda sig mot bilen i komfort

I förslaget betonas också behovet av snabba resor till Stenungsund och Göteborg samt att tider och trafik måste passa resenärerna. Vidare gäller det att satsa på några starka linjer och komfort som kan konkurrera med biltrafiken. Befolkningens attityd till kollektivtrafiken är också viktig att arbeta med och när det gäller ny bebyggelse ska områden inom det nuvarande kollektivtrafiknätet prioriteras. Samtliga åtgärder begränsas dock av ekonomin och därför bör kostnadsfördelningen mellan olika parter ses över.

Investeringskostnaderna finns inte redovisade i förslaget.

## TJÖRN



**Vad är anledning till resan?** Om det kollektiv resandet ska öka till 40 % innebär det en kraftig ökning av arbets- och övriga resor. Visionen för Tjörn är att nå målet för K2020. Men det kan vara svårt att nå ända upp till visionen 40 %. De ökning och förbättringar som går att göra är alla steg i rätt riktning och bör också värderas och uppskattas.  
Källa RUS 2006.

## LILLA EDET



I dag ligger kommunens knutpunkt i centrala Lilla Edet men i framtiden blir Lödöse (bilden) det primära resecentrumet.

Lilla Edets bebyggelse består främst av enfamiljsbostäder och den mesta befolkningen är barnfamiljer. Närmare 50 procent av de yrkesverksamma pendlar till sina arbetsplatser, men kollektivtrafikandelen är långt ifrån regionens målsättning. Den glesa bebyggelsen och Göta Älvs avgränsning gör att kommunen saknar lokaltrafiknät och därför är inte kollektivtrafiken ett fungerande alternativ. Dagens kollektivtrafik består av linjebussar med förbindelser från Trollhättan till Göteborg, Lilla Edet och Kungälv.

### Tågstation i Lödöse med matartrafik

Troligen kommer Lilla Edet inte heller i framtiden att ha någon Kom Nära-lösning. Däremot behövs ett KomOfta-system med matartrafik som sammanbinder tätorterna med Lilla Edet och Lödöse som ska få en tågstation. I dag ligger kommunens knutpunkt i centrala Lilla Edet men i framtiden blir Lödöse det primära resecentrumet. Pendelparkeringar kommer dels att behövas vid den nya stationen, dels kring en framtida bytespunkt i Lilla Edet. Gång- och cykelvägar bör förlängas och framför allt sammanlänka Lödöse och Lilla Edets tätorter med knutpunkterna. Men samtidigt som Lilla Edets kommun stödjer K2020s målsättningar och visioner påpekas att tågstoppets placering minskar möjligheten att uppnå en 40-procentig marknadsandel för kollektivtrafiken.

Totalkostnaden för ett attraktivt kollektivtrafiksystem beräknas till cirka 51 miljoner kronor. Dessutom tillkommer kostnader för matartrafik till de två stora knutpunkterna och för aktiviteter som ska ändra beteendet hos bilpendlare.

## HÄRRYDA



Satsningen på KomFort- och KomOfta-stråk får inte leda till att landsbygdstrafiken glöms bort.

Härryda är en tillväxtkommun vars västra områden är en del av storstadsområdet Göteborg-Mölndal medan de östra delarna är mer landsbygd. Över tre fjärdedelar av dem som reser kollektivt bor i Mölnlycke och Landvetter. Därför ligger fokus i kommunens trafikeringsförslag på dessa två orter. Båda är en del av Göteborgs stadstrafik och förslaget är delat i före och efter Götalandsbanans utbyggnad. Pendlingen är till viss del dubbelriktad.

### Nyttan måste komma först

Kommunen anser att det finns en konflikt mellan K2020s principer och generella principer för en attraktiv kollektivtrafik. Nyttan för hela resenärskollektivet måste komma före en strikt tillämpning av K2020. Kommunen föreslår därför en koncentration till två KomFort-linjer mellan Landvetter och Göteborg samt mellan Mölnlycke och Göteborg. Först vid en mycket kraftig ökning av kollektivtrafikresandet finns anledning att diskutera parallella linjer.

### Risk att landsbygden glöms bort

Vidare hävdar kommunen att KomNära borde innehålla större variationer i utbud och standard än vad som framgår av K2020. Risken är annars att landsbygdstrafiken glöms bort när man fokuserar på starka KomFort- och KomOfta-stråk. Man betonar också att taxeysystemet och fordonen har betydelse för kollektivtrafikens attraktionskraft.

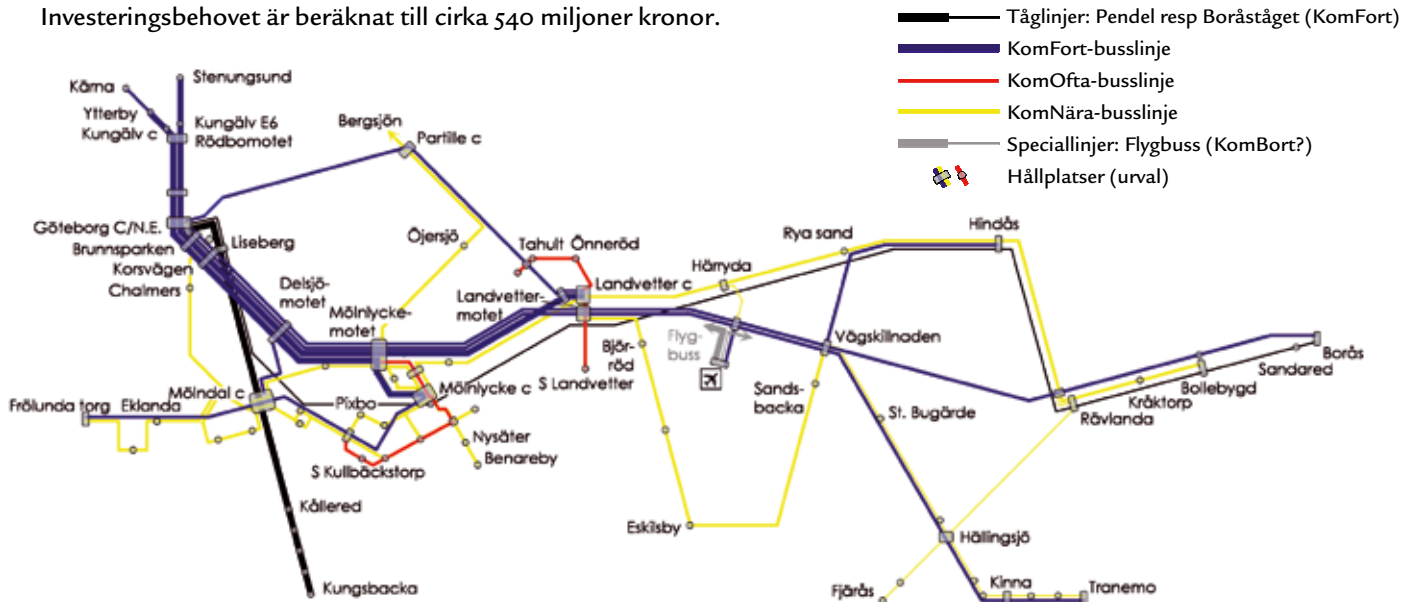
### Direkta linjer med hög turtäthet

Förslaget pekar ut de huvudsakliga behoven av infrastrukturinvesteringar. Dessa är bland annat nya tågstationer utefter Götalandsbanan, en ombyggnad av Mölnlycke station och åtgärder vid befintliga knutpunkter för busstrafiken. Andra behov är pendelparkeringar, cykelställ,

väderskydd med mera. Mölnlycke och Landvetter bör också ha direkta KomFort-linjer med hög turtäthet, stombuss alternativt spårtrafik. Stombussnätet ska kompletteras av ett KomNära-nät som täcker in de stora tätorterna med lokal matartrafik samt försörjer tätorterna på landsbygden.

Ett ökat kollektivtrafikresandet kan också föra med sig större resbehov i tvärrelationer som mellan Mölnlycke/Landvetter och Partille samt inom kommunen.

Investeringsbehovet är beräknat till cirka 540 miljoner kronor.



Framtida linjenätstruktur i Härryda kommun.

Möln dal är tillsammans med Göteborg den enda av Göteborgsregionens kommuner som har nettoinpendling, det vill säga att antalet inpendlare är fler än antalet utpendlare. Det ger Möln dal en särställning eftersom kollektivtrafiken inte enbart ska anpassas för att resa in till Göteborg. I K2020 ingår norra Möln dal som en självklar del i Göteborgs stadstrafik, med direktförbindelser till andra delar av staden.

### Förtätning och skillnader i turtäthet med mera

Möln dals befolkning beräknas öka med 500 personer per år och uppgå till 70 000 invånare 2025. Lämpliga områden för förtätning ligger i bra kollektivtrafiklägen i Möln dals centrum, Möln dalsåns dalgång, Fässbergsdalen och nära pendeltågstationerna. Dessutom planeras tre utbyggnadsområden som får kollektivtrafik i enlighet med K2020s principer.

De gator, vägar och spår som används av kollektivtrafiken idag kommer till stor del även att trafikeras i framtiden. Skillnaden handlar istället om turtäthet och snabbhet i prioriterade stråk, enkelhet i systemet, bra bytespunkter, information, god tillgänglighet till hållplatser, trygghet med mera. Knutpunkten Möln dal C kommer också att få en allt större betydelse i Göteborgsregionens kollektivtrafiksystem.

### Pendeltåget tyngsta stråket

I K2020 lokalt för Möln dal påpekas vikten av att behålla så många direktresor som möjligt.

Stommen i det framtida KomFort-nätet utgörs av pendeltåg och regionaltåg kompletterat med buss där det inte finns spår. Det tyngsta

## MÖLNDAL



I K2020 lokalt för Möln dal påpekas vikten av att behålla så många direktresor som möjligt.

stråket blir pendeltåget mellan Kungsbacka och Göteborg med uppehåll i Lindome, Källered och Mölndal. Götalandsbanan med direktförbindelse till Landvetter Flygplats och Borås är också en väsentlig förutsättning för det lokala systemet.

### Taxi för låg avgift

I en del områden kan KomNära-trafiken bestå av anropsstyrd trafik, åtminstone vissa tider på dygnet. Trafiken kan antingen vara linjelagd eller utformas som flextrafik öppen för alla. Ett annat koncept är det som i Danmark kallas ”Bybuss-taxa” vilket innebär att man kan resa med taxi för en låg avgift.

I KomTill prioriteras sammanhängande gång- och cykelvägnät med god framkomlighet, attraktiva hållplatsmiljöer och pendelparkeringar.

Större investeringsbehov kan inte beräknas utan förprojektering. Detta gör att kostnadsbilden är långt ifrån komplett.

## KUNGSBACKA



En ökad kollektivtrafikandel kräver att Västkustbanan har tillräcklig spårkapacitet och betydligt färre störningar än i dag, samt att Västlänken byggs.

I en undersökning som Trafikkontoret i Göteborg har gjort av andelen kollektiva arbetsresor hamnar Kungsbacka på lägsta nivå av samtliga kranskommuner. Om Kungsbacka ska uppnå en kollektivtrafikandel på 40 procent måste resandet med kollektivtrafiken fyrubblas.

### Drygt hälften pendlar

De senaste åren har Kungsbacka vuxit med 800 till 1 000 personer per år. Endast 25 procent av befolkningen bor i själva staden. Många är istället bosatta i Onsala, Kullavik och Särö, främst i ägda småhus. Den utspridda bebyggelsen är inte gynnsam ur kollektivtrafiksynpunkt.

Av arbetstagarna pendlar drygt hälften till arbeten utanför kommunen, i första hand till Göteborg följt av Mölndal. Inpendlingen har också ökat kraftigt de senaste åren.

### Onsalaborna påverkar andelen mest

Rapporten beskriver hur en lokal struktur för kollektivtrafiken i Kungsbacka ska se ut för att svara upp mot en ökning av kollektivtrafiken till 40 procent i Göteborgsregionen.

Framtidens KomNära bygger till stor del på det linjenät som finns idag. Skillnaden blir att turtätheten ökar, helst till kvartstrafik i tätbebyggda delar. I glesbebyggda delar blir kombinationen bil och kollektivtrafik lösningen.

KomFort längs väg 158 kommer att innebära ett nytt sätt att trafikera med få hållplatser och lokal matartrafik. Med en ny strategisk hållplats vid Klova får stora delar av kommunen tillgång till snabb busstrafik mot västra Göteborg och Hisingen. Eftersom Onsalaborna i hög grad påverkar kollektivtrafikandelen blir det också nödvändigt med en lokal KomFort-linje längs Onsalavägen.

### Flera hundra pendelparkeringsplatser

Enklast blir att locka nya resenärer till pendeltåget. Det kräver dock att Västkustbanan har tillräcklig spårkapacitet och betydligt färre störningar än i dag, samt att Västlänken byggs.

För KomTill ska flera hundra pendelparkeringsplatser lokaliseras på strategiska platser. Det ska också gå att ställa cyklar både väderskyddat och säkert på parkeringarna.

Rapporten tar också upp andra framgångsfaktorer för kollektivtra-

fiken, till exempel hög reskvalitet (framkomlighet, komfort och punktlighet), ett logiskt och "rättvist" prissystem, marknadsföring och information. Dessutom påpekas behovet av styrande åtgärder som begränsade parkeringsmöjligheter, höjt bensinpris, reseavdrag som är lika stora som för bilen samt brukaravgifter i Göteborg.

Investeringskostnaderna är svåra att uppskatta.

Öckerö kommun deltog i arbetet med Pilot 1 som gällde kollektivtrafik från Lilla Varholmen till Hjalmar Brantingsplatsen. Förslagen som togs fram i projektet utgör grundstomme för kollektivtrafiken till/från Öckerö.

### En lokal slinga planeras

Lokalt pågår arbete med att anpassa trafiken till den övergripande K2020-strukturen, bland annat med en ny bussväg på Öckerö som blir färdig hösten 2009. Dessutom planeras en lokal slinga som innebär att 99,5 procent av de boende på Fotö, Hönö, Öckerö och Hälsö kommer att ha mindre än 400 meter till närmaste hållplats.

En omläggning av den lokala busstrafiken planeras till 2009/2010. Därutöver finns planer på en översyn av båttrafiken för att skapa bättre möjligheter för resor mellan Björkö och Öckerö.

## ÖCKERÖ



För att skapa bättre möjligheter för resor mellan Björkö och Öckerö planeras en översyn av båttrafiken.

### Denna sammanfattning av kommunernas handlingsprogram för kollektivtrafiken baseras på följande rapporter:

**Partille, Lokalt K2020, Partille kommun.** Koncept version 0.95, Göteborg 2008-01-27. Uppdragsnummer 2391521, SWECO VBB.

**Lokalt K2020-arbete i Lerums kommun.** Utvärdering och förslag till åtgärdsprogram. Rapport 2007:65. Version 0.2. Trivector Traffic AB.

**Lokal K2020, Investeringsbehov för kollektivtrafiken i Alingsås kommun.** Delrapport till lokal trafikförsörjningsplan för kollektivtrafiken i Alingsås kommun till år 2010. Alingsås kommun.

**Förslag till lokalt K2020 arbete i Ale kommun.** Utvärdering och förslag till åtgärdsprogram. Rapport 2007:58. Version 1.1. Trivector Traffic AB.

**K2020-lokalt Kungälv kommun. Koncept.** 2007-11-23. Kungälv kommun.

**K2020 lokalt Stenungsund, Rapport till GR.** 2007-10-24. Dnr 0648/07. Stenungsunds kommun.

**Tjörn på väg mot fler kollektiva resor. K2020 – lokalt.** Handlingsprogram för kollektivtrafiken. Maria Palm, Tjörns kommun.

**K2020 lokalt Lilla Edets kommun. Koncept.** Reviderad av KS 2008-02-27.

**K2020 Lokalt Härryda kommun.** Publikation 2007:02. Härryda kommun. Sektorn för samhällsbyggnad. Trafikverksamheten.

**K2020 lokal – framtidens kollektivtrafik i Kungsbacka kommun.**

**K2020 Lokalt – utredning om framtidens kollektivtrafik i Mölndal.**

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet är benämningen på en översyn av kollektivtrafiken, som genomförs i samverkan mellan Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Västtrafik, Vägverket, Banverket samt Västra Götalandsregionen.

Syftet med K2020 är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering och beslut i respektive organisation.

Denna rapport sammanfattar de lokala planer som tagits fram av Göteborgsregionens kommuner.

[www.k2020.se](http://www.k2020.se)

