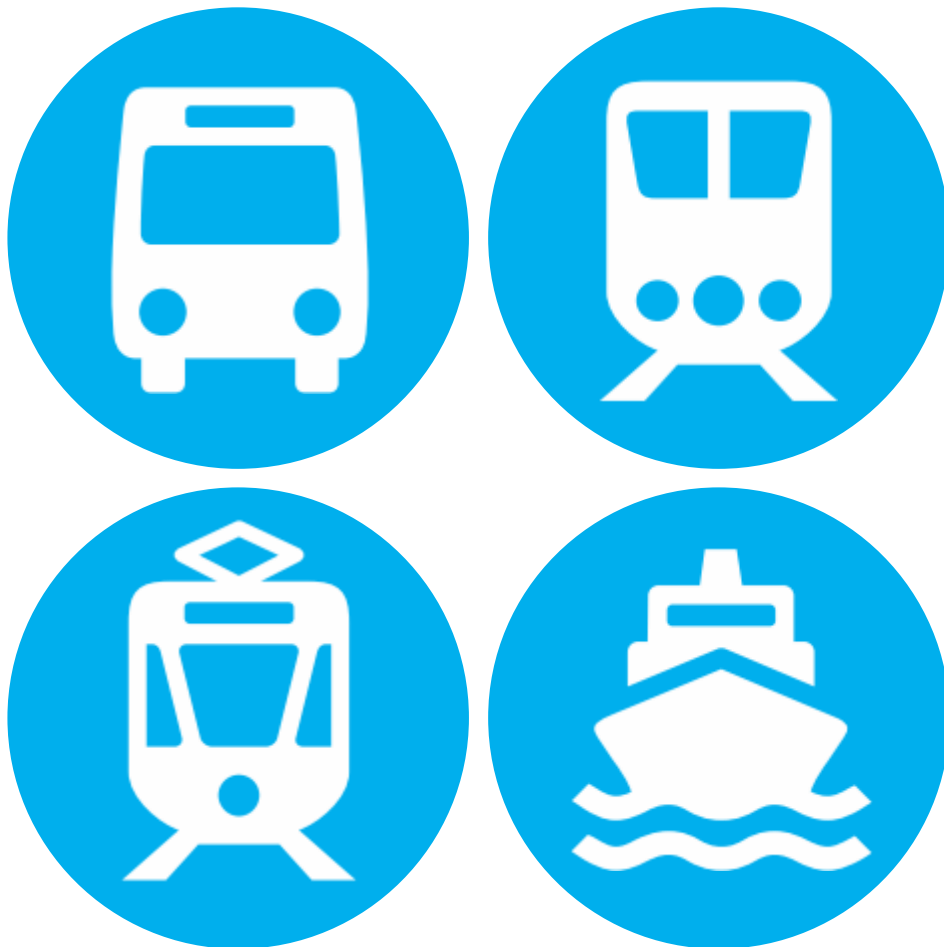


Riktlinjer för hantering av kollektivtrafik i byggfasen inom infrastruktur, investerings- och underhållsprojekt i Göteborgsområdet.

Version 4.0, antagen av KomFrams ledningsgrupp
2015-02-02, rev 2020-04-15



Dokumenttitel:

Riktlinjer för hantering av kollektivtrafik i byggfasen inom infrastruktur,
investerings- och underhållsprojekt i Göteborgsområdet.

KomFram Göteborg rapport: 2016:01

Ansvarig:

Västtrafik, Trafikverket och Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Kontaktpersoner:

Projektledare tillfälliga omläggningar, Västtrafik
Trafiksamordnare, Trafikhantering, Trafikkontoret

Innehåll

Version 1.0, antagen av KomFram ledningsgrupp 2015-02-02.....	1
1. Inledning.....	
2. Övergripande strategier.....	
Avtalsskrivningar Västsvenska paketet block 2	3
Vision och målbild för arbetet i KomFram	3
3. Befintligt stöd i planerings- och projekteringsfasen.....	
Göteborgs stad	4
Trafikverket.....	4
4. Krav, riktlinjer och åtgärder.....	
Övergripande krav	5
Krav när störningar uppstår	6
Krav när avstängningar måste ske	7
Krav för hållplatser, knutpunkter och depåer	7
Krav/behov av information till kunderna.....	8
Kostnadsdrivande faktorer för Västtrafik.....	8
5. Prioriterade stråk och knutpunkter samt trafikslag.....	
Prioriterade trafikslag.....	10
Förutsättningar/begränsningar.....	10
Prioriterat nät för Cityexpress och regionala busstrafiken	11
Prioriterat nät för stombuss och spårvagn	12
Prioritet nät för pendel- och regionala tågtrafiken	13
Checklista	14
Bilaga 1. Checklista	
Checklista kollektivtrafik	17
Bilaga 2. Västtrafiks krav på entreprenörer under byggskedet 2016-2028	

FÖRORD

Västsvenska paketet är satsningar som görs på vägar och järnvägar för tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar fram till cirka 2027. Satsningarna ska bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt.

Flertalet av de stora infrastrukturprojekten med finansiering av Västsvenska paketet byggstartas kommande år. I tillägg kommer ett antal övriga projekt att genomföras så som Marieholmsbron, Skeppsbron och Centralområdet, drift och underhållsåtgärder i vägnätet och på järnvägen.

Eftersom framkomligheten kommer att vara begränsad och störningar förväntas bli stora under byggfasen riskerar det att påverka de mål och strategier som finns uppsatta negativt om inte projekten samverkar och prioriterar kring kollektivtrafiken. Samtidigt skall kollektivtrafiken växa och konkurrenskraften stärkas. Sammantaget innebär det att kollektivtrafiken även under byggfasen skall vara attraktiv och hantera fler resenärer. Dokumentet initierades av parterna i Västsvenska paketet. För att hantera de stora projektens genomförande effektivt skapades projektet KomFram. Där de utförande parterna i Västsvenska paketet ingår (Trafikverket, Västrafik och Trafikkontoret). Dokumentet fördes därmed över i KomFram och är framtaget av de arbetsutskott som tillsattes inom ramen för Beredningsgruppen för KomFram, där utförande parter har medverkat med kompetenser. Dokumentet kompletterar det PM KomFram som är framtaget för de fyra prioriterade transportslagen. Både beställare, projektledare och konsulter är viktiga mottagare av rapporten.

Lycka till!

Datum 2015-02-02

1. INLEDNING

Inför införandet av trängselskatter satsades det på en kraftig utökning av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, samtidigt som det byggdes ut bl. a ytterligare busskörfält, pendelparkeringar och information till kund förbättrades och intensifierades.

Kommande år skall de stora projekten i Västsvenska paketet påbörjas, det tillsammans med större underhållsprojekt, infrastrukturprojekt inom Trafikverkets och Trafikkontorets ”ordinarie” verksamhet, exploateringsprojekt såsom Gullbergsvass, Frihamnen och Ringön samt evenemang, vilket gör att framkomligheten kommer att vara begränsad under flera år. Risken är därför att de goda effekter¹ som hittills har uppmätts riskerar att försämrats eller försvinna helt om inte särskilt fokus riktas mot både infrastruktur, beteendepåverkande åtgärder under byggfasen samt fortsatt ökad kapacitet och framkomlighet för kollektivtrafiken i de viktigaste infartsstråken mot och inom Göteborg. Det behövs därför en prioritering av kollektivtrafik för att övergripande målsättningar skall uppnås även under byggfasen.

Genom att parterna i KomFram nu har valt att prioritera bl. a kollektivtrafiken under byggfasen behövs ett större fokus på samordning, vilken trafik och vilka lösningar det handlar om är viktigt att hantera i byggprojekten.

Ett antal handböcker när det gäller utformning av ytor för kollektivtrafiken finns redan. Se kapitel 3. Det som saknas är krav, riktlinjer och stöd för hur vi bäst utformar lösningar för kollektivtrafik under själva byggfasen. Parterna beslöt sig därför att tillsammans med Västtrafik ta fram en sådan rapport.

Rapporten är till för att hjälpa och ge stöd till parternas beställare, projektledare och konsulter. Rapporten innehåller därför både förutsättningar i form av övergripande krav, riktlinjer och åtgärder samt en checklista för användning under såväl planeringsfas såväl som under byggnation.

¹ En rad kollektivtrafikindikatorer följs upp och redovisas både vid pressträffar och via månadsrapporter som finns att hämta från www.vastsvenskapaketet.se

2. ÖVERGRIPANDE STRATEGIER

Det finns ett antal styrande dokument och mål som styr hur kollektivtrafiken skall planeras och genomföras och som även pekar ut vilken utvecklingstakt- och riktning kollektivtrafiken ska ha.

Västra Götalandsregionen har enligt lag ansvar för att ta fram de regionala trafikförsörjningsprogrammen som är vägledande för kollektivtrafiknämndens uppdrag åt Västtrafik. Det övergripande målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas till 2025 jämfört med 2006.

Med utgångspunkt i de utmaningar vi står inför har avtalsparterna i Västsvenska paketet infört skärpta skrivningar i Västsvenska paketets genomförandavtal för perioden 2014-2017.

Avtalsskrivningar Västsvenska paketet block 2

Följande skrivning finns med i §2 3.3:

*”Utförande Part ska vid planering och genomförande av Projekt ta vederbörlig hänsyn till alla trafikslags framkomlighet under byggnadstiden med fokus på gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och näringslivets transporter. **Särskilda ansträngningar ska göras för att möjliggöra ett bibehållande av en snabb och pålitlig kollektivtrafik med erforderlig kapacitet under byggnadstiden.** Utförande Part ska också tillse att projektuppdrag inkluderar ett aktivt arbete med Mobility Management under byggnadstiden.*

För att resande och transporter i Göteborgsregionen ska fungera tillfredsställande under byggnadstiden, då ett flertal Projekt genomförs under samma tidsperiod, kommer Parterna tillsammans med Västtrafik AB att driva ett gemensamt trafiksamordningsarbete benämnt ”Trafik 2016”. Utförande Part ska vid planering och genomförande av Projekt, som en naturlig del i sitt arbete med Mobility Management, följa de åtgärdsstrategier som Ledningsgruppen beslutar med anledning av ”Trafik 2016”.

För Projekt inom ramen för ”Trafik 2016” och eventuellt övriga projekt inom Block 2 som har en betydande påverkan på kollektivtrafiken ska Utförande Part såväl under planerings- som genomförandefasen i god tid samråda med Västtrafik AB i frågor rörande Projekts påverkan på kollektivtrafiken. Samråden ska dokumenteras.”

Vision och målbild för arbetet i KomFram

”Det skall vara enkelt, trafiksäkert och pålitligt att nå sin destination under byggtiden.”

Detta innebär dock att:

- Trafikanterna kan behöva räkna med att behöva byta färdmedel, tid för resa eller färdväg
- Det kan ta längre tid än nu, men man skall kunna lita på att det tar en viss tid, vid en viss tidpunkt med ett visst färdmedel

3. BEFINTLIGT STÖD I PLANERINGS- OCH PROJEKTERINGSFASEN

Nedan beskrivs vilka handböcker som finns när det gäller utformning av ytor för kollektivtrafiken. Dessa handböcker skall användas och ingå även i det fortsatta arbetet.

Göteborgs stad

Göteborgs Stad Trafikkontoret: Bestämmelser för arbeten inom gatu- och spårområden i Göteborg – ”Blå boken”. Laddas hem från följande länk:

http://goteborg.se/wps/wcm/connect/9c5c39b6-b2a7-4a7d-bf59-1c220e60112b/B1%C3%A5boken_2013.pdf?MOD=AJPERES

Trafikverket

Trafikverkets Vägar och gators utformning (VGU): Laddas ner från följande länk:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Utformning-av-vagar-och-gator/vgu/>

4. KRAV, RIKTLINJER OCH ÅTGÄRDER

Syftet med att ställa krav och riktlinjer är att undvika kortsiktiga lösningar och istället i tidigt skede inkludera viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken i beställningen.

Det är viktigt att det finns en gemensam syn på att samverka och arbeten sker i enlighet med de strategier och mål som redovisades i kap. 2. genom hela planerings- och byggfasen. Det är dock alltid beställaren som ansvarar för en helhetsbedömning av projektens trafikpåverkan. När det gäller påverkan för kollektivtrafiken är det bara Västtrafik som kan göra bedömning om sådana.

Övergripande krav

Våra generella krav när det gäller trafikstörande åtgärder är:

- Dimensionera och verka för ett ökat resande och attraktivitet i kollektivtrafiken även under byggfasen.
- Eftersträva att bibehålla kollektivtrafiken intakt samt vid förändring skapa lösningar som upplevs permanenta av kund.
- Spårvagnstrafiken får inte påverkas. Hållplatser för busstrafik bör inte flyttas. Inte heller vilka hållplatser som busslinjerna trafikerar mellan. Endast mindre ändringar av körväg mellan hållplatserna bör eftersträvas.
- Samtliga åtgärder som kan påverka kollektivtrafiken ska i god tid samrådats med Västtrafik för att tillsammans finna bästa lösningen.
- Redan i beställning av arbeten vare sig det är ett projekt på statlig eller kommunal väg, skall det i förutsättningarna skrivas in att hänsyn skall tas till det prioriterade nätet för kollektivtrafik. Se kapitel 5.
- Verka för att bibehålla restider i de stråk Västtrafik har prioriterat.

Viktiga åtgärder:

Ansvarig projektledare ska **efter samråd** med Västtrafik, lägga till i uppdragsbeskrivningar och beställningar vilka **prioriteringar** som skall göras.

Beställaren skall i samråd med Västtrafik till se att ha **rätt förutsättningar för vilken trafikering** som skall passera genom byggområdena och då vilken prioritering som skall göras.

Västtrafik är ansvarig för att ta fram **funktionskrav** när det gäller trafikering genom projektens byggområde, som beställaren skall använda sig av.

Restid är ett mått på kollektivtrafikens effektivitet och framkomlighet. För att kunna bedöma i vilken utsträckning kollektivtrafikens framkomlighet påverkas ska restider **följas upp** inom ramen² för Västsvenska paketet och jämföras med utsatta mål och tidtabellstider.

Särskilda **kollektivtrafikkörfält eller andra framkomlighetshöjande åtgärder** behövs och påverkar restiderna för kollektivtrafiken positivt. Busskörfält bör etableras även vid tillfälliga lösningar genom skyltning eller markering där trafikproblem uppstår.

Även **trafikstyrande åtgärder** där kollektivtrafiken prioriteras till fördel för övrig fordonstrafik skall genomföras. Särskilt viktig är åtgärder i rusningstrafiken.

² Görs inom arbetsgruppen Analys, utformning och uppföljning.

Krav när störningar uppstår

Vid en omläggning av kollektivtrafiken påverkas alltid resenärerna. Hur mycket de påverkas varierar beroende på omläggningens omfattning. Att en buss kör en mindre omväg kan upplevas som en mindre störning medan längre körtider och flytt av hållplatser upplevs som större störningar. Trafikomläggningar skapar även en osäkerhet hos resenärerna när trafiken inte längre fungerar ”som vanligt”.

De trafikförändringar som krävs utformas så att lösningarna upplevs som permanenta och fullt tillgängliga för funktionsnedsatta, dvs inte som en störning eller en provisorisk lösning.

När prioriteringar behöver göras skall de prioriterade trafikslagen (spårvagn, stombuss, cityexpressbuss och tåg) få bästa möjliga framkomlighet. Även regionala linjer till Nils Ericson Terminalen och Åkareplatsterminalen eller motsvarande ska ha framkomlighet till dessa.

En omläggning som påverkar utbud måste samordnas och planeras i god tid för att det ska finnas tillräckligt med fordon att tillgå.

Buss och spårvagnstrafik

En trafikomläggning, oavsett om den är stor eller liten, **påverkar** ett stort antal av Västrafiks **system** som i sin tur påverkar innehållet i exempelvis tidtabeller, information till resenärerna som hållplatsutrop, inre fordonsskyltar och realtidsinformation.

Om en trafikomläggning påverkar **körtiderna** för en linje kan det komma att krävas ytterligare fordon för att kunna upprätthålla linjens utbud. Trafikföretagen har vanligtvis inte ett överskott av fordon, varför ett utökad behov kan innebära att nya fordon måste köpas in. Från beställning av fordon till leverans tar det vanligtvis ca 9 mån och därefter tillkommer tid för installation av Västrafiks utrustning, sammanlagt 12 mån tills fordonen kan köra i trafik.

En trafikomläggning påverkar den fysiska skyltningen, informationsanslag och tidtabeller på hållplats. Det kan också bli tal om hållplatsflytt och byggnationer av tillfällig hållplatsutrustning. Det är tidskrävande.

Tågtrafik

Vid tågtrafikomläggningar är åtgärden oftast att tåget ersätts med buss. Antingen ersätts hela tåglinjen med buss eller så ersätts en delsträcka. **Ersättningstrafiken** kan också variera i omfattning från att samtliga tåg ersätts på sträckan till att trafiken reduceras så att ett begränsat antal tåg fortfarande kan passera förbi arbetet.

Banarbeten planeras redan i dag med mycket god framförhållning in i en banarbetsplan (BAP) som innehåller samtliga banarbeten som ska genomföras under kommande tågplan. En tågplan gäller under ett år. I banarbetsplanen ska även framgå vilken trafikpåverkan som arbetet kommer att ha på tågtrafiken under den tid som arbetet pågår. I de fall där trafiken ska reduceras har Trafikverket en viktig samordnande roll. Trafikverket ska i både banarbetsplan (BAP) och banutnyttjandeplan (BUP) beskriva hur stora reduceringar som krävs och sedan även leda arbetet med samordning mellan tågoperatörerna om vilka tåg som ska ställas in och ersättas med buss.

Trafikverket har även i uppdrag att **samordna** planerade banarbeten så att trafikpåverkan minimeras t.ex. genom att planera så att arbeten som medför totalavstängning av trafiken på en bana utförs samtidigt så att tiden för avstängningen kan kortas ner.

Eftersom trafikomläggningen oftast utgörs av ersättningsbuss är det mycket viktigt att samordningen **även omfattar planerade vägarbeten** så att inte framkomligheten i ett stråk är starkt begränsad samtidigt på både väg och järnväg. Viktigt att även samordna vilken **kapacitet** som finns att ta emot ersättningstrafik i **knutpunkter**.

Krav när avstängningar måste ske

Avstängning av kollektivtrafiklänkar under byggtiden ska i största möjliga mån undvikas. Om det ändå krävs, t.ex. vid sprängningsarbeten skall detta processas i nära samverkan med Västtrafik.

Viktiga åtgärder

Kortare avstängningar planeras in i god tid innan och att trafiken istället leds om en annan väg. Det är då även lättare att planera in för återkommande avstängningar under en längre tidsperiod, t.ex. varje dag under en veckas tid.

Oplanerade avstängningar inom Göteborgs Stad regleras arbeten enligt ”Blå boken” – riktlinjer för arbeten i gatumiljöer³.

Arbeten som kräver avstängning görs bäst på sommaren. Vid större arbeten lämnas besked senast 1 december året innan för att tidtabellsarbeten m.m. skall kunna genomföras.

Krav för hållplatser, knutpunkter och depåer

Västtrafik tillsammans med övriga parter i KomFram, ansvarar för att kapaciteten i ett antal utpekade bytespunkter är god, så att trafik skall kunna vändas här för att ge plats i de centrala delarna av Göteborg samt för den prioriterade trafiken.

Tillse att kollektivtrafiken och resenärerna kommer till/från hållplatser, knutpunkter och depåer.

Särskilt viktigt är att bevaka både kapacitet och framkomlighet vid utpekade viktiga knutpunkter i Göteborg och längs pendeltågets sträckor.

Även vid tågtrafikomläggningar är knutpunkter en viktig aspekt för planeringen av ersättningstrafik. Idealt är om tågen kan köras till en knutpunkt där kunderna kan hänvisas till redan tidtabellslagd linjetrafik med hög kapacitet.

Viktiga åtgärder

Hållplatser skall utformas enligt **tillgänglighetskraven**.

För buss behövs bättre framkomlighet och kapacitet än idag vid Svingeln, Liseberg Station, Hjalmar Brantingsplatsen och Linnéplatsen/Marklandsgatan.

För tåg behöver kapaciteten att klara ökade resandeflöden samt eventuell ersättningstrafik säkerställas vid stationerna Ytterby/Kode, Gamlestaden, Partille/Lerum, Mölnlycke, Liseberg och Mölndal.

För beställaren gäller att tillse att framkomligheten till/från dessa knutpunkter säkras även under byggfasen.

³ Göteborgs stad Trafikkontoret

Krav/behov av information till kunderna

Kravet på korrekt och aktuell information till kollektivtrafikkunderna kommer att öka framöver. Tillgänglighetskravet ska även gälla för information, som ska vara lättillgänglig och finnas i flera olika kanaler för att möta kundernas informationsbehov.

Att hitta samordnade lösningar kring hållplatser med staden blir viktigt.

Att ge korrekt och snabb information till resenärer när både planerade och oplanerade händelser inträffar.

Marknadsföra nya vägvänor för att uppmuntra byte till andra transportslag.

Viktiga åtgärder:

Det blir viktigt att i samverkan med KomFram planera i god tid för kommunikation och marknadsföring.

Utforma tillfälliga lösningar enligt krav och regler, till exempel bör det på tillfälliga hållplatser finnas realtidsinformation.

När projekten behöver avlastning av trafik bör samordning ske med Västtrafik för att säkerställa att möjligheter finns samt vilken tillräcklig kapacitet som erfordras.

Vid tillfälliga hållplatser kan det finnas behov av **utökad information** som tillgodoses behovet hos bilister som kollektivtrafikresenär.

Kostnadsdrivande faktorer för Västtrafik

För att hålla nere kostnader för trafikomläggningar skall projekten samverka med Västtrafik, med god framförhållning när störningar sker. Vilket innebär ca 1 år innan.

Projekten behöver göra en avvägning mellan entreprenadkostnader för arbetet och kostnader för ersättningstrafik inkl. en samhällsekonomisk bedömning av effekten av förlängda restider.

Buss- och spårvagnstrafik

Det som är **mest kostnadsdrivande** för Västtrafik är om en linjes fordonsomlopp påverkas så att det krävs fler fordon för att kunna upprätthålla linjens utbud.

En mindre trafikomläggning som innebär att berörda busslinjer får köra en omväg kan upplevas som liten ur ett byggprojekt och resenärsperspektiv. Dock kan den få stor inverkan på Västtrafiks ersättning till trafikföretagen om omläggningen berör flertalet linjer och därmed många turer, särskilt om trafikomläggningen sträcker sig över en längre tid. Västtrafik har även tillkommande informations- och samordningskostnader för varje omläggning som krävs.

Ersättningstrafik i samband med åtgärder i spårvagnsnätet är ofta mycket kostnadsdrivande. Detta beror på att all ersättningstrafik är tillkommande kostnader. Dessutom innebär ersättningstrafiken oftast en omfattande restidsökning, vilket innebär en samhällsekonomisk kostnad.

Tågtrafik

Tågtrafikomläggningar är i regel mycket kostnadsdrivande, särskilt om arbetet sker över lång tid. Detta beror på att i stort sett **all ersättningstrafik är tillkommande kostnader** samtidigt som kostnadsminskningen av att köra mindre tågtrafik är låg. Dessutom medför trafikomläggningarna i regel längre **restidsökningar** än vid trafikomläggningar för andra trafikslag vilket innebär en högre samhällsekonomisk kostnad.

Viktiga åtgärder

En avvägning behöver därför genomföras i varje projekt mellan entreprenadkostnader för arbetet och kostnader för ersättningstrafiken inkl. **samhällsekonomisk kostnadsbedömning av effekten av förlängda restider**. Särskilt viktig är det när påverkan sker för tågtrafiken.

Ytterligare en faktor som är kostnadsdrivande är om **ett byggprojekt drar ut på tiden** mer än planerat. Västtrafik får då, främst om byggtiden förlängs med kort varsel, en sämre utgångspunkt när det gäller upphandling och säkring av fordon, vilket oftast leder till betydligt högre kostnader än under den planerade byggtiden. Det är därför viktigt att när risken för försening är hög framföra detta i dialogen med Västtrafik.

Särskilt viktigt är att **samordning sker mellan olika projekt, mellan väg och järnvägsprojekt** så att inte framkomligheten är dålig i flera stråk samtidigt och därmed får systempåverkande och kostbara lösningar som följd.

5. PRIORITERADE STRÅK OCH KNUTPUNKTER SAMT TRAFIKSLAG

Västtrafik har tagit fram ett prioriterat nät för Cityexpresser och regionala busstrafiken längs infartsstråken och ett prioriterat nät för spårvagn, stombuss och expressbuss i centrala Göteborg. Detta nät redovisas nedan och skall alltid användas som underlag.

Västtrafik har även definierat några trafikslag som prioriterade framför andra trafikslag.

Prioriterade trafikslag

Västtrafik har definierat några kollektivtrafikslag som prioriterade framför andra trafikslag. De prioriterade trafikslagen är: spårvagn, stombuss och cityexpresser.

Där det råder kapacitetsbrist och/eller begränsad framkomlighet, både i snitt, i vissa busskörfält och vid hållplatser t.ex. i Göteborg City, ska i första hand spårvagn, stombuss och cityexpresser prioriteras. Detta skall gälla för så väl ordinarie trafik som under byggskede.

Prioriterade tåg för Västtrafik är avgångar med högt resande >100 per tur samt tåg som kräver bussersättning långa sträckor.

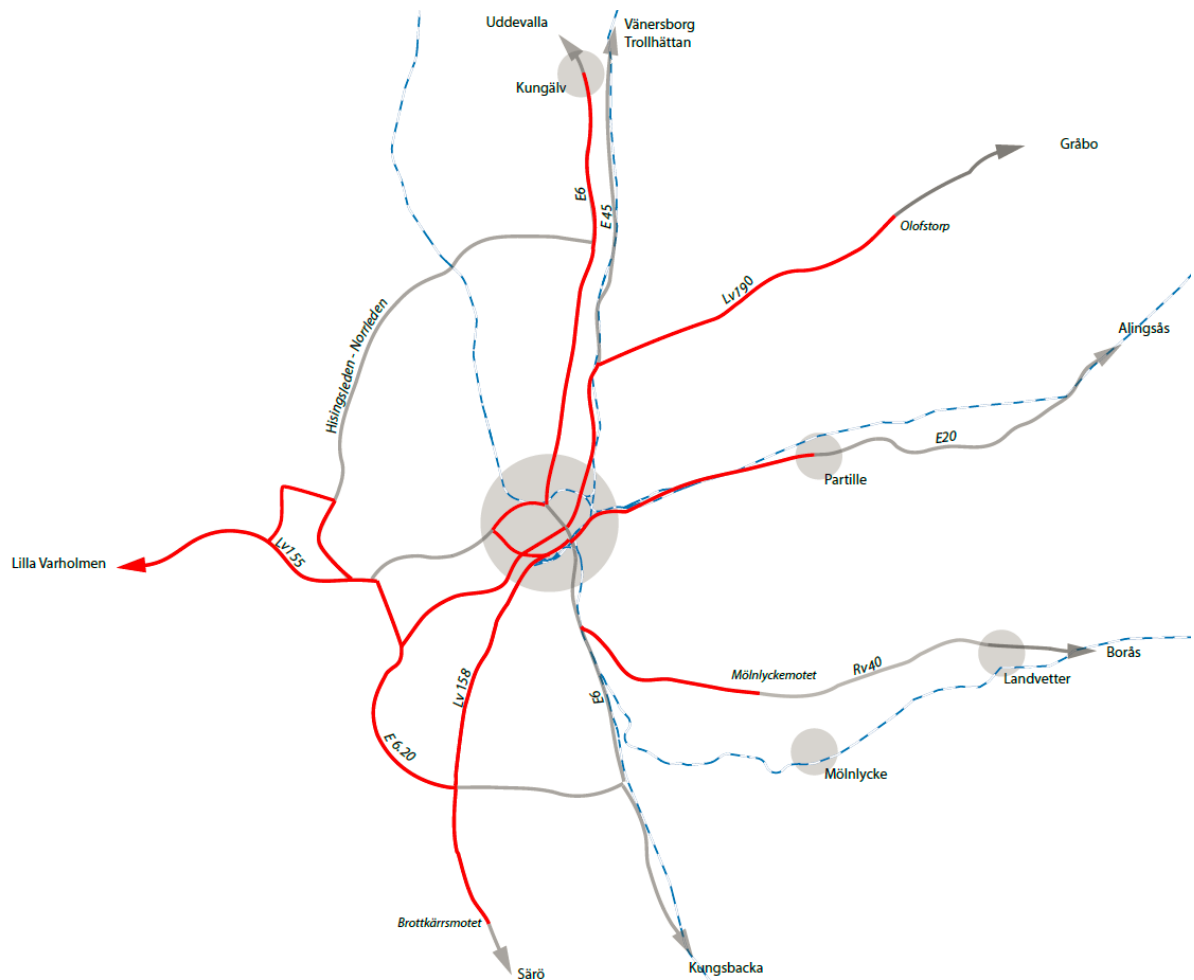
Tågtrafiken är i sig ett prioriterat trafikslag för Västtrafik men där det inte finns samma möjlighet att prioritera tåg framför andra trafikslag. Inom tågtrafiken görs i samband med banarbeten prioriteringar mellan all tågtrafik inkl. godståg när kapaciteten ska reduceras. Västtrafik kan därmed inte ensidigt prioritera vissa tåglinjer framför andra.

Förutsättningar/begränsningar

Nedanstående figurer visar den prioritering Västtrafik har gjort inom arbetet med KomFram så långt. Prioriteringen har gjorts utifrån dagens trafikupplägg och den kunskapen om trafikstörande projekt och åtgärder vi kände till våren 2014. Bilden kan komma att klarna när det gäller projektens påverkan för kollektivtrafiken vilket gör att prioriteringen kommande år kan ses över.

Prioriterat nät för Cityexpress och regionala busstrafiken

Figuren nedan visar det prioriterade nätet för cityexpresser och den regionala busstrafiken utifrån dagens trafikering. Här går det mesta och den stora andelen av busstrafiken.



Figur 1 visar det prioriterade nätet för cityexpresser och den regionala busstrafiken utifrån dagens trafikupplägg

Prioriterat nät för stombuss och spårvagn

Figuren nedan visar i blått det prioriterade spårvagns- och stombussnätet i centrala Göteborg. Kartan visar trafikeringsupplägget kommande år där den prioriterade trafiken har förtur i centrala Göteborg.

I det vidare arbetet kommer Västtrafik tillsammans med övriga parter arbeta utifrån att trafikslag med lägre prioritet skall vända vid ett antal bytespunkter markerade med röda pilar, detta för att avlasta centrala staden. Vid dessa utpekade bytespunkter finns redan en god tillgång till kollektivtrafik och alltså goda bytesmöjligheter, dock behövs utpekade investeringar för att öka kapaciteten och säkerställa funktionen under byggfasen.



Figur 2 visar det prioriterade nätet för stombuss och spårvagnar med dagens trafikupplägg.

Prioritet nät för pendel- och regionala tågtrafiken

För tåg är det svårt att prioritera mellan sträckor och stråk då utmaningen på linjenivå innebär att alla tåglinjer är prioriterade.

Västtrafik har dock i detta arbete definierat och tagit fram en prioritering vilka knutpunkter som i första hand ska fungera som knutpunkter för tågersättning.

Arbetet behöver fortsätta med att göra en bedömning av vilka konsekvenser planerade projekt för järnväg får för kollektivtrafiken och vilka åtgärder som behöver sättas in under byggfasen.

Göteborg-Kungsbacka:	Knutpunkt Liseberg, hänvisning till buss och spårvagn från hållplats Liseberg samt Korsvägen. Alternativ Knutpunkt Mölndal,
Öresundståg:	Knutpunkt Mölndal.
Göteborg-Borås:	Knutpunkt Mölnlycke, ev. kapacitet för ersättningsbussar vid resecentrum
Göteborg-Alingsås:	Knutpunkt Lerum. Ev. hänvisning till Lerumsnabben.
Göteborg-Töreboda/Nässjö/Mariestad:	Ev. knutpunkt Alingsås eller Lerum.
Göteborg-Älvängen:	Knutpunkt Gamlestaden, hänvisning till spårvagn
Göteborg-Vänersborg:	Knutpunkt Gamlestaden, hänvisning till spårvagn
Göteborg-Karlstad/Oslo:	Knutpunkt Gamlestaden, hänvisning till spårvagn
Göteborg-Strömstad:	Knutpunkt Kode eller Ytterby

Checklista

En checklista har tagits fram för planering och hantering av kollektivtrafik i byggfasen. Syftet med checklistan är att undvika kortsiktiga lösningar och istället i tidigt skede inkludera viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken i beställningen.

Checklistan ska fungera som ett stöd för alla beställare, projektledare och konsulter som arbetar med infrastrukturprojekt inom ramen för KomFram. Den är utformad för att ge praktiskt och detaljerat stöd genom att besvara frågor kring huruvida kollektivtrafiken har prioriterats i ett beställningsskede av de stora projekten.

Checklistan kan användas separat- utan att resterande del av dokumentet används vid/i varje projekt.

BILAGA 1.

CHECKLISTA

Kollektivtrafik, planering inför byggnation och projektering av projektets olika etapper

Bakgrund och syfte med Checklistan

Denna checklista ska fungera som ett separat dokument och kompletterar det PM som tagits fram av parterna i KomFram för hantering av kollektivtrafik under byggfasen.

Syftet är att checklistan ska fungera som ett stöd för alla beställare, projektledare och konsulter som arbetar med projekt som ger trafikstörande konsekvenser inom ramen för KomFram.

Checklistan fungerar även som en påminnelse för att säkerställa att alla delar i projektet har kollektivtrafikfokus. På så sätt kan frågor och problem upptäckas redan i beställningsfasen, för att skapa en proaktivitet och att undvika akuta problem vid genomförande.

Att i god tid upptäcka när det finns konflikter i ett projekt, ger möjligheter att lyfta frågorna till Ledningsgrupp för KomFram för att få till en tillfredsställande lösning mellan parterna.

Checklista kollektivtrafik – Planering inför byggstart (1-1)

Målet för arbetet är att projektet och Västtrafik kommer överens om vilka förutsättningar som finns för att hantera kollektivtrafiken vid beställning inför projektering och byggnation.

- Vilka förutsättningar som gäller ska dokumenteras enligt överenskommet.
- Inför uppstart och beställning görs en genomgång av överenskomna förutsättningar och innehållet i checklistan.
- Därefter görs avstämningar löpande eller enligt överenskommelse.
- Projektet tillsammans med Västtrafik skall i god tid samordna överenskommelserna i denna checklista.
- När parterna inte kommer överens i frågor som gäller hantering eller prioritering av kollektivtrafik under byggskedet skall frågor lyftas till KomFram för vidare beslut. Projektet skall tillsammans med Västtrafik i god tid samordna arbetet och de konsekvenser som uppstår för kollektivtrafiken.
- När projektet eller Västtrafik ser att det övergripande målet om att leda genom kollektivtrafiken inte uppfylls ansvarar parterna för att lyfta frågor till KomFram och/eller Västsvenska paketets samverkansorganisation för vidare beslut.

Projekt:	
Beställarens kontaktperson:	
Företag	
Mail:	
Telefon:	

Ifylls av Västtrafik

Västtrafiks kontakt:	
Mail:	
Telefon:	

BILAGA 2.

VÄSTTRAFIKS KRAV PÅ ENTREPRENÖRER UNDER BYGGSKEDET 2016-2028

Dokumenttitel:	Västtrafiks krav på entreprenörer under byggskedet 2016-2028
Diarienummer:	1-384-15
Ansvarig:	Västtrafiks styrgrupp för Västsvenska paketet
Kontaktpersoner:	trafikomlaggning@vasttrafik.se

Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar	Ändrad
1.0	2015-11-03	Dokumentet upprättat i denna utformning	Elisabet Elm (EE)
2.0	2015-11-24	Mindre justeringar	EE
3.0	2016-02-05	Ändring av spårvagnslängd från 43 meter till 45 meter. Samt kompletterande uppgifter kring leverans år.	EE
4.0	2020-01-31	Dokumentet uppdaterat med kontaktpersoner och hänvisningar	Anette Ekdahl (AE)

Ärendegenomgång

Arbetsområde Trafik har i samband med KomFram sett ett behov av att komplettera tidigare framtaget och beslutat PM "Hantering av kollektivtrafik i byggfasen inom infrastruktur, investerings- och underhållsprojekt i Göteborgsområdet", med direkta skallkrav till entreprenörer i byggskedet.

Överväganden

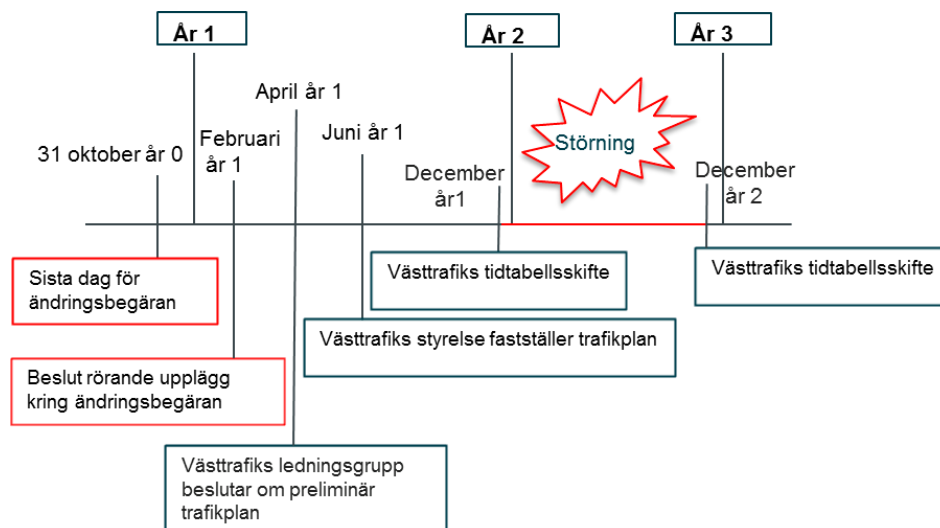
Skallkraven nedan är arbetsmaterial och kan därför komma att kompletteras med andra områden under arbetets gång.

Skall-krav:

Nedan listas de skallkrav som arbetats fram, vilka bygger på principerna i PM:et, men som förtydligar och konkretiserar kraven.

- I planeringsfasen ska projektet (Trafikverket alternativt Trafikkontoret), oavsett trafikpåverkans omfattning, i samråd med Västtrafik ta fram trafikföringsprinciper för kollektivtrafiken som klarar Västtrafiks krav vad gäller linjedragningar, utbud, körtider och hållplatsplaceringar. Principer och lösningsförslag ska tas fram utifrån riktlinjer i dokumentet *Hantering av kollektivtrafik i byggfasen i de stora infrastrukturprojekten i Göteborgsområde* och omfatta såväl projektets olika byggetapper som övergångsfaser mellan etapperna.
- De trafikföringsprinciper som tagits fram i planeringsfasen enligt ovan ska efterföljas.
- Hållplatser som påverkas av entreprenaden, både befintliga och temporära samt inom och utanför byggområdet, samt anslutande gångvägar till och från hållplats ska följa samma krav och standard som ordinarie hållplats eller bättre vad gäller utformning, utrustning och tillgänglighet.
- Samtliga körvägar och hållplatser ska klara att trafikeras med 45 meter långa spårvagnar (tidigast från år 2020), dubbeldäckare, 24-meters ledbussar och boggiebuss vad gäller höjder, bredder, sikt, svängradier, bärighet, ytskikt mm. Hållplatser och körvägar ska klara det kollektivtrafikutbud som Västtrafik har angett för perioden i planeringsförutsättningarna. Utformningsförslag av flyttade hållplatser och förändrade körvägar ska godkännas av Västtrafik.
- Om projektet på grund av nya förutsättningar anser det nödvändigt att förändra i trafikföringsprinciperna eller placering av hållplatslägen ska det meddelas Västtrafik senast **31 okt två år innan** själva förändringen ska genomföras. **Anmälan görs enligt mall** i teknisk handbok (TH), se **TH kap 12CE1.11**. *Teknisk handbok finns att läsa digitalt på www.goteborg.se*

Lösningsförslag ska arbetas fram utifrån riktlinjer i dokumentet *Hantering av kollektivtrafik i byggfasen i de stora infrastrukturprojekten i Göteborgsområdet* i samråd med Västtrafik. För att åtgärd ska kunna genomföras krävs att Västtrafik har godkänt lösningen senast **februari året före** förändringen¹ (se figur 1 nedan). I beslutsunderlaget ska entreprenören redovisa trafikföringsprinciper för samtliga trafikslag och dess påverkan på kollektivtrafiken.



Figur 1. Schematisk bild över tidplan för ändringar i trafikföringen för kollektivtrafiken.

¹ Ju tidigare dialog med Västtrafik påbörjas desto större möjlighet att hinna få fram ett acceptabelt lösningsförslag i tid. Det är därmed projektens ansvar att i tidplanen ta höjd för att förslagen kan behöva arbetas om beroende på problemets komplexitet. I vissa fall kan simuleringar krävas.

- Avstängning om **max 2 dygn** av gator/vägar som trafikeras med kollektivtrafik kan *eventuellt* godkännas av Västtrafik om det planeras in senast **3 månader** före själva avstängningen och trafiken kan² ledas om en annan väg. Avstängning får inte ske under vardagar **kl. 6-9 och 11:30-18**. Om kravet om godkännande 3 månader innan inte kan uppfyllas måste arbetet genomföras under trafikfri tid.
- Avstängning om **max 10 min** av gator/vägar som trafikeras med kollektivtrafik ska meddelas och godkännas av Västtrafik minst **en månad** före avstängningen. Avstängning får inte ske under vardagar **kl. 6-9 och 11:30-18**. Om kravet om godkännande 1 månad innan inte kan uppfyllas måste arbetet genomföras under trafikfri tid.
- Akut avstängning av gator/vägar som trafikeras med kollektivtrafik, dvs. på grund av händelser som inte har kunnat förutses t.ex. olycka, nedfallen ledning etc. ska meddelas trafikledningen på Trafik Göteborg omgående som vidtar åtgärder för trafiken. Om avstängningen bedöms vara längre än **48 timmar** ska en lösning tas fram av projektet tillsammans med Västtrafik.

² Kan finnas begränsade möjligheter att leda om trafiken då många byggprojekt är på gång samtidigt. Ju tidigare Västtrafik får besked om behovet, desto större chans att få ett godkännande. 3 månader är minimum för att planera om förartjänster, godkännande av facket etc.