



Tjänsteutlåtande

Trafiknämnden

2017-06-21

2017-08-31

Utfärdat

2017-05-23

Diarienummer 3997/16

Investering & exploatering

Emir Halalkic/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon 031-368 25 36

E-post: emir.halalkic@trafikkontoret.goteborg.se

Investeringsbeslut, Kvilleleden/ gator vid Backaplan

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige fastställer en projektbudget för Kvilleleden/ gator vid Backaplan om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Utbyggnad av projektet enligt alternativ A.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att teckna *Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt Gator vid Backaplan* enligt principerna som framgår av detta tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden ger under förutsättning att kommunfullmäktige fattar föreslagna beslut, trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten.

Sammanfattning

Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan (VP 303) är en del av Västsvenska paketet, och skapar förutsättningar för att hantera ändrade trafikströmmar i samband med att Marieholmstunneln öppnar. Projektet är också en förutsättning för att skapa gatustruktur för kollektivtrafik, gående/cyklisterna och vägtrafik, som möjliggör en omvandling av Backaplan.

Projektet går nu in i ett skede där staden ska teckna ett projektavtal med parterna inom Västsvenska paketet och medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Det innebär att staden binder upp kostnader till och med 2023 då projektet beräknas vara slutfört. Det är därför dags att besluta om investeringen och att fastställa en projektbudget. Projektet sträcker sig utanför innevarande investeringsperiod och innebär ett stort åtagande för staden. Investeringsbeslutet och beslut om projektbudget behöver därför behandlas av kommunfullmäktige. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden bemyndigande att teckna medfinansierings- och genomförandeavtal. Härav följer också att trafiknämnden sluter avtal med Trafikverket om bland annat samordning och utförande av stadens delar i projektet.

I trafiknämnden den 23 mars 2017 behandlades ärendet Kvilleleden/Gator i Backaplan - Investeringsbeslut § 65 och återremitterades efter yrkande av S, M, MP, V och L, och yttrande av KD. Bakgrunden är att projektet förändrats över tid. Bland annat har en ny projektpraxis införts i staden vilket innebär att förvaltningars eller verksamheters kostnader nu samredovisas. Det i sig innebär ingen kostnadsfördyring, men det har däremot tillkommit nytt innehåll och med det ytterligare kostnader. För att trafiknämnden ska kunna fatta beslut presenterar kontoret nu två olika projektalternativ där B utgår ifrån utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

Totalkostnaderna för stadens del av projektet skiljer sig mellan de två olika alternativen. För alternativ A är stadens del av projektet beräknad till 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Motsvarande siffra för alternativ B är 545 miljoner kronor. Intäkten från Västsvenska paketet är 318 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Kostnaderna och intäkterna för projektet fördelas mellan fastighetsnämnden, trafiknämnden och staden centralt. Fastighetsnämnden har kostnader för marklösen och kostnader för den del av projektet som klassificeras som statlig infrastruktur belastar stadens centrala finanser. Därutöver ska delar av kostnader för ledningsomläggningar bekostas av ledningsägarna, vilket kommer att minska trafiknämndens nettokostnader.

Sett utifrån samtliga perspektiv rekommenderar trafikkontoret alternativ A då alternativ B på längre sikt kan innebära både en dyrare lösning, försena viktiga samhällsnyttor, ge en slutprodukt som inte uppfyller stadens ambitioner samt medföra väsentlig påverkan på Lundbyleden och Leråkersmotet.

Förhållande till beslutade styrande dokument

Backaplan är i enlighet med *K2020* och *Göteborgs översiktsplan* en av fem strategiskt utpekade knutpunkter i Göteborg som önskas bli en tyngdpunkt i staden. Att dra nytta av det som finns och förtäta på platser med god kollektivtrafik är grundtanken. Det är inom den redan byggda staden och kring strategiska knutpunkter som Göteborg ska växa, och här är projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan en viktig pusselbit.

Projektet är också en del av Västsvenska paketet, vars satsningar på kollektivtrafik, vägar och järnvägar är de största i Göteborgsregionen sedan 1960-talet. Beslutet om en ny pendeltågsstation i Brunnsbo finns även med som åtgärdsförslag i Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafiken i regionen.

Nedan förklarar vi skillnaden mellan de olika alternativens koppling till de beslutade styrdokumenterna där det skiljer sig åt mellan de båda alternativen.

Trafikstrategi för en nära storstad

- Alternativ A skapar attraktiva stadsrum i linje med trafikstrategin, medan alternativ B genom utformningen i, och runtomkring Aröd, bidrar till att området blir mindre attraktivt för gående och cyklister.
- Alternativ B:s riskerade köbildning på Lundbyleden, Kvilleleden och Aröds industriväg motverkar trafikstrategins mål om god framkomlighet för näringslivets transporter.

Cykelprogram för en nära storstad

- Alternativ A ger ett sammanhängande övergripande cykelvägnät inom projektområdet.
- Den i alternativ B saknade länken längs med Aröds Industriväg gör att standarden på cykelvägnätet inte uppfyller kraven för *övergripande cykelvägnät*.

Grön strategi för en tät och grön stad

- Alternativ B riskerar med den borttagna länken vid Minelundsvägen - Lillhagsvägen att motverka en bra sammanlänkning mellan områden för ökad tillgänglighet, och orienterbarhet till målpunkter.

Stadens miljömål

- Sammantaget bedöms alternativ A leda till att fler reser med kollektivtrafiken.
- Alternativ B anses vara sämre ur ett kollektivtrafikperspektiv och istället bidra till att biltrafiken ökar. Det innebär även att bullersituationen och luftkvaliteten försämras för de närboende. Som en konsekvens av, både den ökade biltrafiken och den förväntade köbildningen bedöms även försmurningen i området öka. Alternativ B bedöms därmed inte bidra till att nå stadens miljömål nr 1 Begränsad klimatpåverkan, nr 2 Frisk luft och nr 11 God bebyggd miljö.

Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035

- Alternativ B innehåller en konflikt med Västra Götalandsregionens målbild för tåg 2035. Målbilden innehåller partiellt dubbelspår längs Bohusbanan mellan Göteborg och Stenungsund. Det innebär att om dubbelspår byggs förbi Aröds korsningen behöver plankorsningen som ingår i alternativ B därmed byggas bort.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det alternativ som bäst svarar mot de beslutade styrande dokumenten.

Ekonomiska konsekvenser

När beslut om investeringen fattas binder staden upp utgifterna för att genomföra projektet för de kommande åren, fram till planerat färdigställande 2023. Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan medfinansieras av Västsvenska paketet.

Alternativ A är till följd av ett större innehåll mer kostnadsdrivande ur det korta och medellånga perspektivet. De åtgärder och nyttor som utgår i alternativ B kan dock behöva utföras vid en senare tidpunkt, vilket då är betydligt mer kostsamt. Det gör att alternativ B på medellång till lång sikt kan innebära en dyrare lösning än alternativ A.

Det beror främst på att:

- Investeringskostnaden för en framtida planskild underfart vid Lillhagsvägen blir betydligt högre än om planskildheten byggs i samband med övriga arbeten i området som i alternativ A.
- Alternativ B kräver ny detaljplan för stadens delar, samt ny väg- och järnvägsplan för Trafikverkets delar. Planering och projektering av dessa kommer att krävas. Kostnader för stadens delar uppskattas till 15 miljoner kronor och är inkluderade i den redovisade kostnaden för alternativet. Kostnader för Trafikverkets delar uppskattas till 25 miljoner kronor och ligger utanför kostnaderna som är redovisade i alternativ B.
- Underhållsbeläggning var planerad att utföras inom ramen för trafikkontorets ordinarie underhållsentreprenader på Aröds industriväg samt Minelundsvägen 2017. Dessa beläggningsarbeten utfördes inte med hänsyn tagen till att gatorna ska byggas om inom ramen för alternativ A. Vid val av alternativ B kan dessa gator behöva läggas om inom ramen för årliga underhållsarbeten.
- Alternativ B innebär en tidsförskjutning av byggstart på uppskattningsvis två år. Det innebär att trafik från Marieholmstunneln behöver läggas om på tillfälliga trafiklösningar. Åtgärder staden kan komma att få bekosta.
- Alternativ B:s tidsförskjutning innebär att produktionskostnaderna blir högre i löpande värde baserat på indexuppräkningsindex.
- Vissa driftkostnader för tekniska anläggningar kopplade till plankorsningen i Aröds industriväg som föreslås i alternativ B kan komma att belasta staden. I den framtagna principöverenskommelsen mellan staden och Trafikverket ska Trafikverket äga och förvalta broarna på Bohusbanan medan staden ska äga och förvalta gatan under.
- Alternativ A:s underfart vid Lillhagsvägen innebär att en grundläggning utförs vilken även Bohusbanan kan tillgodoräkna sig. Med underfarten borttagen i alternativ B kommer vissa förstärkningsarbeten behöva utföras för Bohusbanan, dessa uppskattas till 7 miljoner kronor och belastar Trafikverket.
- Då innehållet ändras med alternativ B finns risk att annan part kan vilja omförhandla projektavtalet, vilket kan innebära att intäkten från Västsvenska paketet minskas.

Barnperspektivet

Den nya Älvstaden måste knytas ihop med befintliga områden så att barn och ungdomar kan förflytta sig tryggt till skolor och fritidsaktiviteter. Båda alternativen innebär en förbättrad kollektivtrafik mellan Brunnsbo och Backaplan.

- Alternativ A bygger bland annat två planskilda korsningar på Bohusbanan vilket innebär att det blir tryggare och smidigare att ta sig fram. Fler gång- och cykelbanor, och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken främjar också barns möjligheter att röra sig i området.
- Alternativ B innebär ett ökat avstånd mellan stadsdelar då det finns stor risk för en förstärkt upplevd barriär mellan områdena vilket leder till minskad rörelsefrihet för barn. Att hänvisa gående och cyklister till blandtrafik på en sträcka är också en försämring för barn som inte kommer att kunna vistas på ett tryggt och säkert sätt. Just trygghetsperspektivet måste särskilt beaktas ur ett barnperspektiv.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur barnperspektivet.

Jämställdhetsperspektivet

För att vara ett jämställt område behöver tillgängligheten till fots och med cykel vara lätt och attraktiv, och förutsättningarna för kollektivtrafiken goda. Båda alternativen innebär förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken med spårvägsförberedda busskörfält i Backavägen och dess förlängning mot Brunnsbo.

- Alternativ A innebär förbättrade förutsättningarna för oskyddade trafikanter jämfört med idag, med förbättrade gång och cykelstråk och med de planskilda korsningarna.
- Alternativ B innebär att förutsättningarna för oskyddade trafikanter förbättras vid Backavägen medan de i Arödsområdet försämras då gående och cyklister hänvisas till blandtrafik.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett jämställdhetsperspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Båda alternativen bidrar till utvecklingen av Backaplan, som ska utvecklas från handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö för alla, oavsett ålder eller bakgrund. Båda alternativen knyter ihop Brunnsbo och Backaplan med planskildhet under Bohusbanan där kollektivtrafik, cykel och gång är prioriterade trafikslag vilket främjar rörligheten mellan stadsdelarna. Alternativ B med plankorsning i Aröds industriväg riskerar dock att bli en barriär, vilket innebär att rörligheten mellan stadsdelarna blir lidande.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett mångfaldsperspektiv.

Miljöperspektivet

Trafiknämnden arbetar aktivt för en hållbar utveckling av staden. Båda alternativen skapar goda förutsättningar för kollektivtrafiken i området. I det kortare perspektivet får stombussar egna körfält utmed Backavägen och mot Brunnsbo, och på längre sikt kan även spårväg bli aktuellt. Tågstationen i Brunnsbo innebär en ännu större nytta och behov av god kollektivtrafik utmed Backavägen och mot Brunnsbo.

Det som skiljer de båda alternativen åt är att:

- Alternativ B riskerar att bidra till att kollektivtrafiken till och från Lillhagsvägen blir stillastående i köerna på Lillhagsvägen, Aröds industriväg och Minelundsvägen samt vid plankorsningen Bohusbanan/Aröds industriväg, vilket leder till en mindre tillförlitlig kollektivtrafik.
- Alternativ B är sämre ur ett tillgänglighetsperspektiv för gående och cyklister.
- Alternativ B ger färre busshållplatser längs Lillhagsvägen vilket innebär sämre tillgänglighet till kollektivtrafik för de boende i Kvilleängen.
- Alternativ B möjliggör genom den planerade plankorsningen mellan Lillhagsvägen och Aröds industriväg en busshållplats i Aröds industriområde, ett område i dag som har låg tillgänglighet till kollektivtrafik.
- I alternativ B går Kvilleleden rakt in till Minelundsvägen vilket bedöms ha negativ påverkan på framtida exploatering vid Backaplan.

Sammantaget bedöms alternativ B bidra till att färre reser med kollektivtrafiken jämfört med alternativ A, och att biltrafiken ökar. Det innebär att bullersituationen och luftkvaliteten försämras för de närboende. Som en konsekvens av den ökade biltrafiken och den förväntade köbildningen bedöms även försurningen i området öka.

För att i alternativ B öka bussens tillförlitlighet och minska köerna bör det utredas om Aröds industriväg ska förses med busskörfält, något som inte ingår i projektbudgeten i dagsläget. Kommande buller - och luftsituation behöver också utredas djupare i det kommande planarbetet för att säkerställa att rätt åtgärder utförs för att minska de negativa miljökonsekvenserna

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett miljöperspektiv.

Omvärldsperspektivet

Omvandling av Backa

Projektet är en pusselbit både i Älvstaden och Västsvenska paketet, och en del i ett större sammanhang med flera synergieffekter. Den inom alternativ A planerade cirkulationen mellan Deltavägens förlängning och Kvilleleden har varit en förutsättning för gatu- och kvartersstrukturen inom stor delar av Backaplan. I alternativ B finns inte denna förutsättning vilket ger konsekvenser på det övergripande planarbetet, vilket därmed kan försena Backaplans omdaning.

Anslutande vägar

Projektet är en förutsättning för att stänga Brunnsbomotet som är ett villkor för att kunna bygga Marieholmstunneln på ett önskvärt sätt. Det i sin tur säkerställer att det övergripande vägnätet blir mer robust och att näringslivet med bland annat Göteborgs hamn får bättre förutsättningar.

- Alternativ A innehåller anslutande vägar från Kvilleleden vilket innebär att Backaplan och Brunnsbo nås med på mer direkta sätt än i alternativ B. Kvilleleden avlastar även Leråkersmotet på ett mer naturligt sätt i alternativ A än i alternativ B.
- I alternativ B har en trafikprognos för år 2035 upprättats. Prognosen bygger på Göteborgs Stads övergripande arbete med trafikprognoser med anledning av stadens trafikstrategi. Det finns en stor osäkerhet i trafikstringen då Backaplans utformning med handelsområden, parkeringsanläggningar och dylikt inte är beslutad. Prognosen visar dock att köer uppstår på Aröds Industriväg och på Kvilleleden, som i sin tur om de växer kan ge köer på Lundbyleden.
- I alternativ B bedöms tillgängligheten till Backaplan via Kvillemotet bli sämre än vad den är i dag via Brunnsbomotet, eftersom det inte finns några anslutande vägar från Kvilleleden in i området. Backaplan nås i alternativ B genom att köra via Minelundsvägen och Norra Deltavägen. Det gör att Leråkersmotet troligtvis blir det naturliga motet för att nå området. Konsekvensen blir då att trafiken ökar på Lundbyleden och i Leråkersmotet, vilket ökar risken för köbildning ut på Lundbyleden.

Framtida planskildhet

Att investera i planskildhet vid Minelundsvägen efter att Bohusbanan är utbyggd till dubbelspår är tekniskt utmanande och kräver en väsentligt större investering än vad som krävs om planskildheten byggs i samband med utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. Det beror till stor del på de geotekniska förstärkningsåtgärder som krävs för Bohusbanans utbyggnad till dubbelspår. De kommer vid en senare investering utgöra ett hinder för en effektiv produktion av planskildhet vid platsen. Det kommer även vara en stor påverkan på trafiken i området med kraftiga begränsningar längs Kvilleleden och avstängningar av Bohusbanan. Något som under kritiska perioder bedöms utgöra en mycket stor störning för pendlare längs Bohusbanan, närboende, besökare samt näringsliv.

Samarbetspart Trafikverket

Underhandskontakter har skett med Trafikverkets projektorganisation. Vid dessa kontakter belyser Trafikverket alternativ B:s påverkan på dem:

- Överflyttning av trafik från Kvillemotet till Leråkersmotet ökar risken för köbildning ut på Lundbyleden. Det innebär att det måste tas fram en ny lösning för att säkra riksintresset Lundbyleden.
- Väg- och järnvägsplanen måste göras om.
- Marieholmstunnelns slutliga anslutning till Lundbyleden försenas med flera år.
- Ny station vid Brunnsbo försenas med flera år.
- Samhällsekonomiska förluster uppstår genom förseningen.
- Grundläggning för Bohusbanan vid Minelundsvägens underfart kan behöva utföras två gånger, dels i samband med dubbelspårsutbyggnaden, dels i framtiden om underfarten byggs vid ett senare tillfälle. Detta riskerar ge samhället dubbla kostnader.
- Det kan också finnas delar i förslaget som skulle kunna påverka andra relationer eller delar i trafiksystemet.

Sammantaget ser Trafikverket att det gemensamma projektet drabbas av stora konsekvenser vad gäller tid och kostnad. Det finns stora risker med köer ut på riksintresset Lundbyleden. Den planerade ökade turtätheten på Bohusbanan riskerar försenas till följd av projektets tidsförskjutning. Kostnaderna som uppstår i direkt anslutning till alternativ B kommer sannolikt bli en förhandlingsfråga mellan staden och Trafikverket om vem som ska bära dessa kostnader.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett omvärldsperspektiv.

Stefan Eglinger
Trafikdirektör

Susanne Hultgren
Avdelningschef

Bilagor

- 1 Kvilleleden kostnadsberäkning alternativ A och B
- 2 Kostnadsfördelning över år alternativ A och B
- 3 Kartor över alternativ A och B
- 4 PM beskrivande alternativ B
- 5 Yrkande (S) (M) (MP) (V) (L) yttrande (KD) §65 Trafiknämnden 23 mars 2017

Ärendet

Trafiknämnden har hittills erhållit löpande investeringsramar för arbetet med projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan. Den av kommunfullmäktige senaste beslutade investeringsplanen gäller för perioden 2017-2019. Projektet befinner sig nu i ett skede där staden ska teckna ett projektavtal med parterna inom det Västsvenska paketet och medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Det innebär att staden binder upp kostnader till projektet beräknas vara slutfört. Det är därför dags att besluta om investeringen och att fastställa en projektbudget.

Projektet sträcker sig utanför innevarande investeringsperiod och innebär ett stort åtagande för staden. Investeringsbeslutet och beslut om projektbudget behöver därför behandlas av kommunfullmäktige. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden bemyndigande att teckna medfinansierings- och genomförandeavtalet. Härav följer också att trafiknämnden sluter avtal med Trafikverket om bland annat samordning och utförande av stadens delar i projektet.

I trafiknämnden den 23 mars 2017 behandlades ärendet Kvilleleden/Gator i Backaplan - Investeringsbeslut § 65 och återremitterades efter yrkande av S, M, MP, V och L, och yttrande av KD. Bakgrunden är att projektet förändrats över tid. Bland annat har en ny projektpraxis införts i staden vilket innebär att förvaltningars eller verksamheters kostnader nu samredovisas. Det i sig innebär ingen kostnadsfördyring, men det har däremot tillkommit nytt innehåll och med det ytterligare kostnader. För att trafiknämnden ska kunna fatta beslut presenterar kontoret nu två olika projektalternativ där alternativ B utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

Bakgrund

Backaplan är i enlighet med K2020 och Göteborgs översiktsplan en av fem strategiskt utpekade knutpunkter i Göteborg som önskas bli en tyngdpunkt i staden. Backaplan ska gå från en bilburen handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö. Ett av projektets syfte är att möjliggöra stadens planer och bygga för framtida kollektivtrafiksatsningar, såsom spårvagn mellan Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo och vidare mot Backa och pendeltågstation i Brunnsbo. För god stadsmiljö, framkomlighet och kollektivtrafik planeras två planskildheter för att korsa Bohusbanan. Ett annat viktigt syfte är att möta de ändrade trafikströmmar som uppstår i samband med att Marieholmstunneln öppnar för trafik år 2020.

I direkt anslutning till stadens projekt genomförs Trafikverkets projekt *E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden (VP302)*. Det projektet omfattar bland annat byggnation av Kvillemotet, byggnation av dubbelspår på Bohusbanan, stängning av Brunnsbomotet samt ombyggnation av Leråkersmotet.

Västra Götalandsregionen har som följd av beslutet om dubbelspår vid Kville/Brunnsbo fattat beslutet att finansiera en ny pendeltågsstation i Brunnsbo. Stationen med dess anslutning till bussystemet, kommer att öka tillgängligheten till Hisingen och finns med som åtgärdsförslag i Västra

Götalandsregions målbild för tågtrafiken i regionen. För resenärer till och från Hisingen kommer restiden förkortas samtidigt som Centralenområdet avlastas.

Alternativens omfattningar

De två olika alternativen A och B redovisas nedan. Alternativ B utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

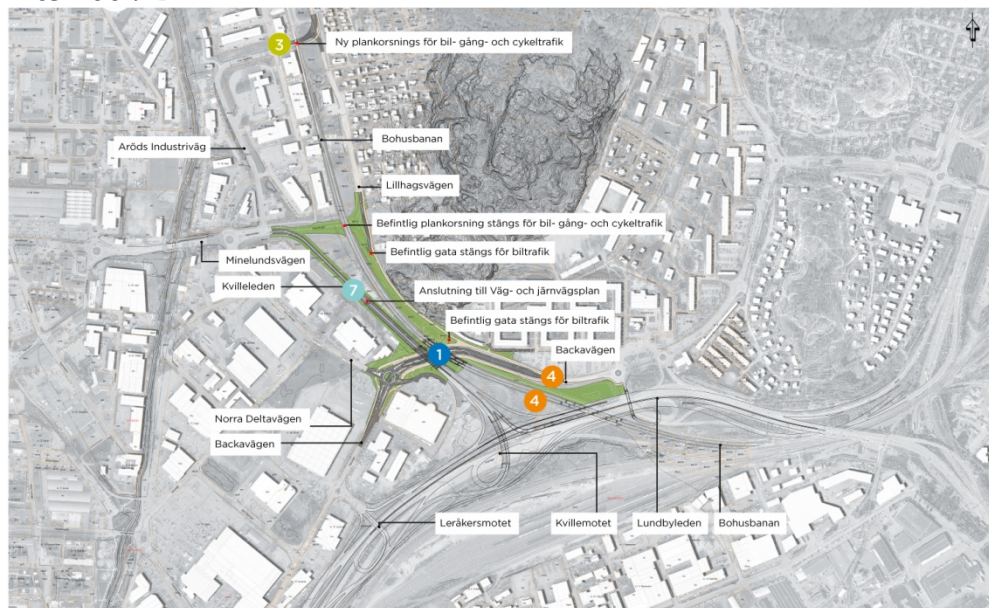
		Alternativ A	Alternativ B
1	Planskild korsning Backavägen	●	●
2	Planskild korsning Minelundsvägen	●	
3	Plankorsning Aröds Industriväg		●
4	Anpassning mot Brunnsbo station	●	●
5	Utbyggnad av Lilla Deltavägen	●	
6	Separering av VA-nät	●	
7	Anslutning av Kvillemotet mot Kvilleleden	●	●
8	GC-bana längs med Aröds Industriväg, övergripande cykelvägnät	●	

I nedanstående kartor finns de båda alternativens omfattningar utritade. För mer detaljerade kartor, se bilaga 3.

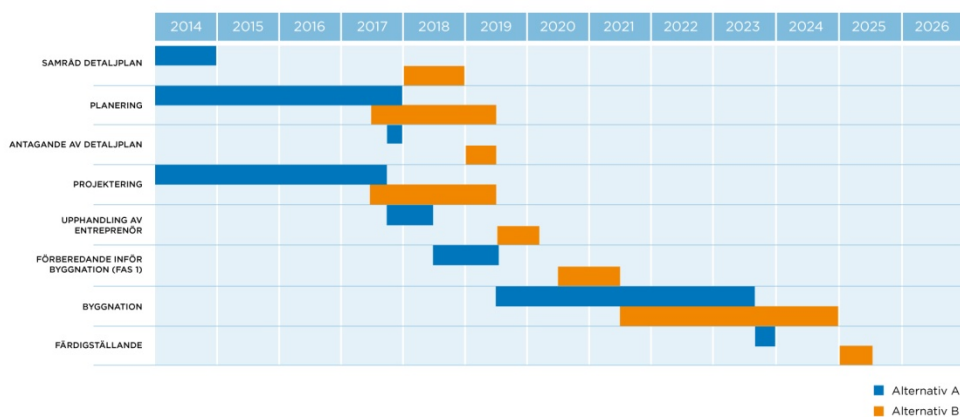
Alternativ A



Alternativ B



Tidplan för projektet Kvilleleden/ Gator vid Backaplan



Ekonomi

Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan har en investeringsram i trafikinämndens gällande investeringsplan 2016-2019. Det finns också en uppskattad investeringsvolym för åren därefter 2020-2021.

Under 2016 har en kostnadsberäkning tagits fram för projektet (alternativ A) som en del av projektplaneringen. Det har bland annat gjorts utifrån att det under planerings- och projekteringsfasen framkommit att projektet är mer omfattande och komplext än vid tidigare uppskattning. Det har också visat sig att det finns samordningsvinster i att skapa en gemensam entreprenad för Göteborgs Stad och Trafikverkets VP projekt 302 och 303.

Nedan redovisas de två olika alternativens kostnader där alternativ B utgår från en budget i balans jämfört med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget. På grund av stadens förändrade beräkningspraxis redovisas kostnaderna utifrån både den nya och tidigare modellen. I den nuvarande redovisningsmodellen ingår till skillnad mot tidigare praxis stadens samtliga kostnader oavsett vilken nämnd som i

slutändan bär kostnaden. Där redovisas även poster såsom marklösen, geoteknik, miljöschakter och ledningsarbeten, samt kostnader för stadens infrastruktur och avsättning för finansiering av de delar av de statliga anläggningarna som staden ska svara för.

Tabell 1 Redovisningsmodellernas kostnadsberäkningar

	Alternativ A	Alternativ B
Tidigare redovisningsmodell	626 mnkr	440 mnkr
Nuvarande redovisningsmodell	768 mnkr	545 mnkr

Alternativ A

För alternativ A beräknas stadens kostnader för hela projektet för hela projektet fram till 2023 att uppgå till 768 miljoner kronor. Där ingår redan upparbetade kostnader, kostnader för produktionsfasen samt en utanpåliggande extra riskreserv, se bilaga 1. Alternativ A innebär att staden bär kostnader för del av anläggningar som vid färdigställandet blir statlig infrastruktur. Det rör två planskilda korsningar med kommunala gator under Bohusbanan samt del av Kvilleleden som ansluts i kommunal cirkulationsplats.

I kostnadsberäkningen har utgifterna fördelats över åren fram till 2023, se bilaga 2 tabell 1. För perioden inom nuvarande investeringsplan bedöms projektet inte arbeta upp 219 miljoner kronor av den avsatta investeringsramen. Över hela projektperioden fram till 2023 krävs en projektbudget som är 272 miljoner kronor högre än vad som angetts i det långsiktiga investeringsunderlaget.

Alternativ B

För alternativ B beräknas stadens kostnader för hela projektet fram till 2025 uppgå till 545 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Där ingår redan upparbetade kostnader, kostnader för omprojektering, framtagande av ny detaljplan, produktionsfasen, samt en utanpåliggande extra riskreserv, se bilaga 1. Alternativ B innebär att staden bär kostnader för del av anläggningar som vid färdigställandet blir statlig infrastruktur. Det rör en planskild korsning med kommunal gata under Bohusbanan, viss infrastruktur för en plankorsning över Bohusbanan samt del av Kvilleleden som ansluts i kommunal cirkulationsplats.

I kostnadsberäkningen har utgifterna fördelats över åren fram till 2025, se bilaga 2 tabell 2. För perioden inom nuvarande investeringsplan bedöms projektet inte arbeta upp 269 miljoner kronor av den avsatta investeringsramen. Över hela projektperioden fram till 2025 krävs en projektbudget som är 49 miljoner kronor högre än vad som angetts i det långsiktiga investeringsunderlaget.

Finansiering

Projektet och Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är på en övergripande nivå reglerat i *Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturer i Västsverige*. Här regleras Västsvenska paketets finansiering. I de tidigare avtalen Block 1-

och Block 2 har åtgärder och delåtgärder avtalats och olika detaljer konkretiserats. För kommande åtgärder och delåtgärder i Västsvenska paketet, har parterna nu kommit överens om att istället avtala om principiella frågeställningar i ett Paraplyavtal. De projektrelaterade frågorna kommer därför att hanteras i olika projektavtal. Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan VP 303 blev en del av Västsvenska paketet genom Blockavtal 2 som godkändes i november 2013.

Projektavtal Marieholmstunnelns anslutningar projekt 302 och 303

Sedan tidigare har projekt 303 Kvilleleden/Gator vid Backaplan fått finansiering genom Block 2 med 24 miljoner kronor (prisnivå 2009). I det nu framtagna projektavtalet *Marieholmstunnelns anslutningar projekt 302 och 303* säkerställs ytterligare finansiering från Västsvenska paketet om 271 miljoner kronor (prisnivå 2009) till projektet. Det innebär en sammanlagd finansiering av projektet från Västsvenska paketet med 295 miljoner kronor i prisnivå 2009. Det motsvarar 318 miljoner kronor i prisnivå 2016. I projektavtalet förbinder staden sig att genomföra Kvilleleden/ Gator vid Backaplan. Då innehållet ändras med alternativ B finns risk att annan part kan vilja omförhandla projektavtalet, vilket kan innebära att intäkten från Västsvenska paketet minskas.

Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

Projekten ligger i direkt anslutning till varandra och omfattar ingrepp på Bohusbanan. Det finns stora fördelar att genomföra projekten samordnat i en gemensam entreprenad. I det framförhandlade, men ännu ej påskrivna medfinansierings- och genomförandeavtalet för alternativ A, regleras parternas åtagande och kostnadsansvar. I och med avtalet får Trafikverket i uppdrag att samordna, upphandla samt utföra stadens åtgärder. Upphandling av entreprenör görs med Trafikverket som byggherre. Projektorganisationen bemannas med representanter från både Trafikverket och staden. Därtill skapas en gemensam koordineringsgrupp med mandat att fatta beslut för att hantera övergripande frågor inom den gemensamma entreprenaden. Projektet kommer att behöva teckna projektspecifika avtal och överenskommelser med ledningsägare beträffande om- och nyförläggning av ledningar inom projektområdet.

Den gemensamma entreprenaden kommer att genomföras med fördjupad samverkan på hög nivå (Early Contractor Involvement ECI) med totalentreprenad som form. Det innebär att entreprenören har ansvar från projekteringsfas till färdig produkt, och till garantitidens utgång. Projektering sker i samråd mellan beställare och entreprenör och därefter sker prissättning av entreprenaden. Parterna ska vara överens innan produktionsskede påbörjas.

I avtalet fastställs procentnycklar över parternas insatser i projektet. Dessa nyckeltal används sedan vid kostnadsförändringar som inte är ensidigt önskade av endera parterna. Genomförande- och medfinansieringsavtal för alternativ B finns inte framförhandlat, och viss osäkerhet råder därför kring procentnycklarna.

Tabell 2 Procentnycklar i Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

	Göteborgs stad	Trafikverket
Alternativ A	44 %	56 %
Alternativ B	32 %	68 %

För alternativ A beräknas kostnaden för den gemensamma entreprenaden till 1 485 miljoner kronor. 628 miljoner kronor av kostnaderna för entreprenaden kommer att belasta stadens del av projektet och 857 miljoner kronor av kostnaderna Trafikverkets del.

För alternativ B beräknas kostnaden för den gemensamma entreprenaden till 1 268 miljoner kronor. 389 miljoner kronor av kostnaderna för entreprenaden kommer att belasta stadens del av projektet och 879 miljoner kronor av kostnaderna Trafikverkets del.

Staden avsätter i båda alternativen medel utanför den gemensamma entreprenaden, dels för redan upparbetade planerings- och projekteringskostnader, dels för en extra utanpåliggande riskreserv vilket ger totala projektbudgetar om 768 miljoner kronor respektive 545 miljoner kronor.

Stadens interna finansiering

Kostnaderna och intäkterna för projektet behöver i båda alternativen fördelas mellan fastighetsnämnden, trafiknämnden och staden centralt.

Fastighetsnämnden bär kostnader för marklösen. Kostnader för den del av projektet som klassificeras som statlig infrastruktur belastar stadens centrala finanser. Därutöver ska delar av kostnader för ledningsomläggningar bekostas av ledningsägarna, vilket kommer att minska trafiknämndens nettokostnader.

Tabell 3, kostnadsfördelning alternativ A

Alternativ A			
miljoner kronor	Kostnad	Intäkt	Netto
Fastighetsnämnden	25	11	14
Trafiknämnden	600	242	358
Staden centralt (stadsledningskontoret)	143	65	78
Totalt	768	318	450

Tabell 4, kostnadsfördelning alternativ B

Alternativ B			
miljoner kronor	Kostnad	Intäkt	Netto
Fastighetsnämnden	16	11	5
Trafiknämnden	400	242	158
Staden centralt (stadsledningskontoret)	129	65	64
Totalt	545	318	227

Trafikkontorets synpunkter

Projektet är av vikt för staden, men har även stor nytta för andra parter. Med Kvilleleden/ Gator vid Backaplan möjliggörs en framtida spårväg från Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo. Vidare ger Kvilleleden med dess anslutning till Lundbyleden via Kvillemotet bättre förutsättningar för utveckling av Backaplan och Frihamnen då bl.a. Hjalmar Brantingsgatan och Gustav Daléns gatan avlastas från genomfartstrafik från Tuvevägen och Björlandavägen.

Projektet tillsammans med Kvillemotet är även en förutsättning för att hantera trafik från E6 norr, Marieholmstunneln och Tingstadstunneln mot Lundbyleden och centrala Hisingen då Brunnsbomotet i samband med byggandet av Marieholmstunneln behöver ersättas av det nya Kvillemotet med Kvilleleden.

De ovan beskrivna nyttorna gäller båda alternativen. Dock rekommenderar trafikkontoret alternativ A då det ger fler viktiga samhällsnyttor och en slutprodukt som uppfyller stadens ambitioner på bättre sätt. Det är en stor skillnad mellan de båda alternativen kostnader, men då de åtgärder och nyttor som utgår i alternativ B kan behöva utföras vid en senare tidpunkt till en högre kostnad gör att alternativ B på medellång till lång sikt även innebära en dyrare lösning än alternativ A.

Slutligen vill trafikkontoret skicka med att staden med en framtida station i Brunnsbo kommer att behöva utreda strukturen vid Brunnsbo Torg, både hur den påverkas och hur vi behöver anpassa stadens infrastruktur till den. Ett arbete som inte ingår i det nuvarande projektet.