



Handling 2023 nr 234

ianspråktagande av gemensam pott för spårvägsutbyggnad

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 1 november 2023 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Återstående medel ur Göteborgs Stads och Västra Götalandsregionens gemensamma pott för spårvägsutbyggnad om 388 mnkr, varav stadens andel avser 194 mnkr, ska ianspråktagas till att slutföra åtgärderna ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”. Beslutet gäller under förutsättning att likalydande beslut fattas av regionfullmäktige.
2. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att hantera den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med beslutet under punkt 1 ovan samt att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen deltog inte Martin Wannholt (D) i beslutet.

Göteborg den 29 november 2023

Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-11-01

Ärendenummer SLK-2023-00863

Handläggare

Robertho Settergren, Eric Roos

Telefon: 031-368 00 99

E-post: robertho.settergren@stadshuset.goteborg.se

Ianspråktagande av gemensam pott för spårvägsutbyggnad

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Återstående medel ur Göteborgs Stads och Västra Götalandsregionens gemensamma pott för spårvägsutbyggnad om 388 mnkr, varav stadens andel avser 194 mnkr, ska ianspråk tas till att slutföra åtgärderna "Engelbrektslänken" samt "Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar". Beslutet gäller under förutsättning att likalydande beslut fattas av regionfullmäktige.
2. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att hantera den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med beslutet under punkt 1 ovan samt att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Sammanfattning

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har tidigare enats om en gemensam pott för spårvägsutbyggnad på sammantaget 600 mnkr till och med år 2034. Kvarvarande medel uppgår till 388 mnkr, varav stadens andel uppgår till 194 mnkr.

Stadsmiljönämnden föreslår nu, efter initiativ av Stadstrafikforum, att kommunfullmäktige fattar beslut om att ianspråk ta resterande medel i potten för att slutföra åtgärderna "Engelbrektslänken" och "Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar", längs linje 5 och 11 samt längs det resterande spårvägsnätet. Förslaget innebär vidare att kvarstående medel ianspråk tas för att hantera indexuppräknningar och eventuella fördyrningar inom ramen för de redan pågående utpekade åtgärderna ovan.

Stadsledningskontoret delar stadsmiljönämndens bedömning och föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens förslag då åtgärderna är utpekade i Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035. Verkställande av beslut om ianspråktagande föreslås ske under förutsättning att regionfullmäktige beslutar om motsvarande ställningstagande avseende prioritering och hantering. Stadsmiljönämnden föreslås få i uppdrag att hantera den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med förslaget ovan och att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Beslut enligt detta tjänsteutlåtande innebär att alla återstående medel från den gemensamma potten används för att hantera stigande byggkostnadsindex, inflation, omfattningsförändringar och kostnadsökningar för Engelbrektslänken och kapacitetsförstärkning längs linje 5 och 11 samt ytterligare två spårvägslinjer.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har tidigare enats om en gemensam pott för spårvägsutbyggnad på sammantaget 600 mnkr till och med år 2034, där parterna finansierar 300 mnkr vardera. Beslut om användning av den gemensamma potten ska fattas av kommunfullmäktige och regionfullmäktige. Enligt överenskommelsen avser potten finansiering i löpande prisnivå och omfattas därför inte av någon uppräknings utifrån någon indexreglering eller allmän prisutveckling. De kraftiga prishöjningar som skett för byggnation av infrastruktur de senaste åren innebär att potten har ett minskat faktiskt värde i förhållande till när överenskommelsen tecknades.

För stadens del utgörs inte potten av några specifikt avsatta medel varken på kommuncentral nivå eller i stadsmiljönämndens investeringsbudget. Det ska snarare ses som en överenskommelse där parterna på förhand är överens om att samfinansiera nyinvesteringsåtgärder med lika delar vardera upp till totalt 600 mnkr. Staden hanterar sin del av potten inom ramen för ordinarie investeringsplanering och investeringsprojekt där finansieringen knyts till pott-överenskommelsen.

För stadens del får således de utgifter som faller på staden med anledning av prisjusteringar, omfattningsförändringar eller kostnadsförändringar hanteras inom ramen för stadsmiljönämndens befintliga eller framtida investeringsramar.

Parterna har sedan tidigare tagit 112 mnkr i anspråk för ”Engelbrektslänken” samt upp till 100 mnkr för kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar längs linje 5 och 11.

Utifrån de prisförändringar och omfattningsförändringar som stadsmiljönämnden lyfter i sitt beslutsunderlag är de senaste kostnadsberäkningarna för åtgärderna cirka 330 mnkr för ”Engelbrektslänken” och cirka 175 mnkr för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11, i 2023 års prisnivå. Kostnadsberäkning för resterande spårvägsnät är osäkert och återstår, och i Stadstrafikforums ställningstagande ingår att parterna ska kostnadsbedöma de mer komplexa hållplatslägen som ännu inte är utredda.

Därutöver har regeringen, efter att beslut fattas i Stadstrafikforum och i stadsmiljönämnden, genom budgetpropositionen för 2024 föreslagit en utfasning av stadsmiljöavtalen från och med 2024. Det innebär att en fortsatt statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal för kommande åtgärder, som ännu inte har ansökts och beviljats, inte är möjlig.

Den bedömning som stadsledningskontoret har erhållit under hand från stadsmiljöförvaltningen och Västra Götalandsregionen är att Engelbrektslänken samt de kapacitetsförstärkande åtgärderna för längre vagnar för de påbörjade linjerna 5 och 11 samt för ytterligare två linjer ska kunna hanteras inom ramen för de kvarvarande 388 mnkr i spårvägs-potten och de cirka 145 mnkr redan beviljade statliga medlen.

Beslut enligt detta tjänsteutlåtande innebär sannolikt att medlen i den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad förbrukas och att finansiering av ytterligare nyinvesteringar i spårvägsanläggningen, exempelvis spårväg i Alléstråket eller hållplatsförlängningar på kvarvarande linjenätet, ska förhandlas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Målbild Koll2035 syftar till att kollektivtrafikresandet ska kunna öka med 60–75 procent. Om det ökade resandet med kollektivtrafiken i stället skulle utföras med bil, skulle det medföra ytterligare drygt 80 000 bilar i transportsystemet.

Åtgärderna som berörs av detta ärende syftar till att öka spårvagnsnätets robusthet och kapacitet och bedöms därmed bidra positivt till lokala, nationella och internationella miljömål. Åtgärderna bedöms bland annat bidra till uppfyllelse av Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 och delmålet om att minska klimatpåverkan från transporter. Vägtrafiken är en stor källa till utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar i staden. För att skapa ett långsiktigt hållbart resande behöver andelen som reser med kollektivtrafik, gång och cykel öka. Åtgärderna bedöms bidra till ett långsiktigt hållbart resande.

Bedömning ur social dimension

Målbild Koll2035 stödjer som helhet en hållbar regional stadsutveckling, underlättar ett enklare vardagsliv och har som ambition att öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa nyttor är viktiga ur såväl barn-, jämställdhets- och mångfaldsperspektivet. Fler kvinnor än män använder sig av kollektivtrafik och satsningar på ökad kollektivtrafikkapacitet kan förväntas påverka kvinnor i större utsträckning. Åtgärderna som berörs av detta ärende bedöms bidra positivt till barn och ungas samt äldres sociala situation. En väl utbyggd kollektivtrafik innebär en möjlighet för barn och unga att ha ett aktivt liv. Det möjliggör också att fler äldre kan vara självständiga och mer delaktiga i samhället. Åtgärderna bedöms även bidra positivt till målet i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 om att göteborgarna har en hälsosam livsmiljö. I Göteborg står vägtrafiken för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar och höga bullernivåer.

Bilaga

Stadsmiljönämndens handlingar 2023-09-21 § 217

Ärendet

Stadsmiljönämnden beslutade 2023-09-21 § 217 att föreslå kommunfullmäktige att för Göteborgs Stads del ställa sig bakom att återstående medel ur Göteborgs Stads och Västra Götalandsregionens gemensamma pott för spårvägsutbyggnad ska gå till att slutföra åtgärderna ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”. Verkställande av beslut föreslås ske under förutsättning att regionfullmäktige beslutar likalydande. Kommunfullmäktige föreslås även att ge stadsmiljönämnden i uppdrag att hantera den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med förslaget ovan och att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Beskrivning av ärendet

Nedan återges en kortare beskrivning av ärendet. En mer omfattande information återfinns i stadsmiljönämndens handlingar, se bilagan.

Tidigare beslut och prioritering

Kommunfullmäktige beslutade i mars 2018 att anta Målbild Koll2035. Målbilden är gemensam för Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun, Västtrafik och Västra Götalandsregionen (VGR), och beskriver hur kollektivtrafikens stomnät (spårväg, stombuss och expressbuss) behöver utvecklas fram till år 2035. Samverkan gällande frågor för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) sker i det politiska forumet Stadstrafikforum. I februari 2019 tecknades ett nytt samverkansavtal mellan parterna VGR, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun. Enligt avtalet ska Stadstrafikforum bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas.

Kommunfullmäktige beslutade i september 2020 att godkänna Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035, framtagen av Stadstrafikforum, där ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” ingår som utpekade och prioriterade åtgärder. I handlingsplanen beskrivs också förslag på finansieringsformer, däribland den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med beslutad spårvägsöverenskommelse mellan VGR och Göteborgs Stad.

Stadstrafikforum ställde sig redan den 13 mars 2020 bakom att ur spårvägs-potten om totalt 600 mnkr ianspråkta 112 mnkr för Engelbrektslänken, samt 100 mnkr för kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar längs linje 5 och 11. Därefter följde likalydande beslut i regionfullmäktige och i Göteborgs kommunfullmäktige knutet till genomförandebeslut för Engelbrektslänken (2020-06-19 § 9) samt genom godkännande av Handlingsplan 2020–2024 (2020-09-10 § 21).

Genomförandet av Engelbrektslänken hanteras som ett betydande projekt på kommunfullmäktigenivå, medan kapacitetsförstärkningarna hanteras inom ramen för stadsmiljöförvaltningens löpande investeringsverksamhet med styrning på nämndnivå.

Förändrade ekonomiska och planeringsmässiga förutsättningar

Under pågående planering och parallellt genomförande har förutsättningarna förändrats i förhållande till tidigare fattade beslut och ställningstaganden. Det avser framför allt vissa tidsförskjutningar i projekten, en konjunktur- och byggprisutveckling som har varit svår att förutse samt att behoven av åtgärder, framför allt kopplat till mer komplicerade hållplatslägen, väsentligt har förändrats i förhållande till tidigare fattade beslut.

Tidigare beslut om pottens användning omhändertog inte någon vägledning kring pottens nyttjande vid eventuella kostnadsfördyringar eller indexeringseffekter, vilket medför att det idag saknas beslut om finansiering för att kunna färdigställa genomförandet av de prioriterade åtgärderna.

Trots inflationen och de kraftigt stigande byggpriserna är parterna i Stadstrafikforum fortsatt överens om att bägge projekten är prioriterade och angelägna att slutföra, samt att fortsätta med kapacitetsförstärkning för det resterande linjenätet för att möjliggöra en betydande kapacitetsförstärkning genom längre vagnar i den befintliga spåranläggningen.

En viktig aspekt i sammanhanget ur ett prioriteringsperspektiv är att Västtrafik redan beställt 60 nya 45 meter långa spårvagnar med utgångspunkt i tidigare fattade beslut om kapacitetsförstärkningar. Dessa kommer ersätta de äldsta vagnarna från 1970-talet samt tillföra ökad kapacitet. De nya vagnarna kommer att ha upp till 50 procents högre passagerarkapacitet jämfört med dagens 30-33 meter långa spårvagnar. De första 45 meter långa vagnarna levereras under våren 2024 och samtliga 60 vagnar beräknas vara i trafik år 2027.

Enligt underlag från VGR:s sida är bedömningen att två linjer utöver de utpekade linje 5 och 11 behöver vara anpassade för att kunna nyttja kapacitetsförstärkningen med de nya vagnarna. Utifrån underhandskontakt med stadsmiljöförvaltningen är det linje 2 och 7 som gemensamt med VGR och Västtrafik har prioriterats vara på tur.

Västtrafik planerar för ytterligare leveranser av 45 meter långa spårvagnar 2031-2033. Enligt Västtrafiks planering behöver därmed hela spårvägsnätet vara anpassat för 45 meter långa spårvagnar någon gång under perioden 2037-2039.

Med utgångspunkt i de förändrade ekonomiska och planeringsmässiga förutsättningarna ställde sig Stadstrafikforum den 21 juni 2023 (se bilaga 2) bakom att de återstående 388 mnkr ur den gemensamma spårvägspotten ianspråkats för att slutföra projekt Engelbrektslänken och Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar längs linje 5 och 11, samt för det resterande spårvägsnätet.

Vidare ställde sig Stadstrafikforum bakom förslaget att indexuppräknings- och eventuella fördyringar får hanteras inom ramen för den gemensamma spårvägspotten, samt att parterna ska söka statlig medfinansiering för kvarvarande åtgärder.

Stadsmiljönämnden delar Stadstrafikforums bedömning och föreslår att kommunfullmäktige ska besluta om principerna för användningen av den gemensamma spårvägspotten i enlighet med Stadstrafikforums förslag.

Stadsmiljönämnden gör även bedömningen att ett beslut i denna riktning sannolikt innebär att medlen i den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad förbrukas och att finansiering av ytterligare nyinvesteringar i spårvägsanläggningen kommer att behöva förhandlas för varje enskild framtida satsning mellan Göteborgs Stad och VGR.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret delar stadsmiljönämndens förslag till beslut att använda återstående medel ur Göteborgs Stads och VGR:s gemensamma pott för spårvägsutbyggnad, om 388 mnkr för spårvägsutbyggnad ska gå till att slutföra åtgärderna "Engelbrektslänken" samt "Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre

spårvagnar”. Stadens finansieringsansvar motsvarar 194 mnkr av den kvarvarande pott-överenskommelsen.

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget att slutföra den redan påbörjade Engelbrektslänken och att öka spårvägens kapacitet genom hållplatsförlängningar och intilliggande anpassningar för 45-metersvagnar är angeläget. Åtgärderna är tydligt prioriterade enligt Göteborgs Stads, Mölndals stads, Partille kommuns, Västtrafiks och VGR:s gemensamma Målbild Koll2035 och tillhörande handlingsplan.

Då inflation och kostnadsfördyringar av såväl Engelbrektslänken som “Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”, längs linje 5 och 11 ökat investeringarna för dessa projekt, bedöms resterande medel i gemensamma pott för spårvägsutbyggnad inte räcka till “Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” i dess helhet. Bedömningen som Västtrafik och stadsmiljöförvaltningen lyfter i underhandsinformation till stadsledningskontoret är dock att medlen räcker till att slutföra linje 5 och 11 samt ytterligare två spårvägslinjer till år 2027. Totalt behöver fyra spårvägslinjer kapacitetsförstärkning för längre spårvagnar till 2027 för att Västtrafiks nya spårvagnar ska kunna nyttjas fullt ut. Vilka medel som eventuellt finns kvar till det kvarvarande nätet, efter genomförda åtgärder på dessa fyra prioriterade linjer till 2027, är i dagsläget osäkert.

Stadsledningskontoret delar bedömningen att medlen i den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i och med detta beslut sannolikt kommer att förbrukas och att finansiering av ytterligare investeringar i spårvägsanläggningen kommer att behöva förhandlas mellan Göteborgs Stad och VGR. Det gäller så väl eventuellt nya spårdragningar som Allélänken som framtida kvarstående kapacitetåtgärder för längre vagnar. Det är dock fortsatt av vikt att stadsmiljönämnden och Västtrafik/VGR även bör undersöka möjligheter till ytterligare annan statlig medfinansiering, för att på så vis maximera nyttjandet av medlen i spårvägsporten.

Av vad stadsledningskontoret erfar finns det behov av en skyndsam hantering av ärendet för att säkra framdriften i redan pågående projekt där det saknas en säkrad finansiering, inte minst avseende indexeffekter.

Stadsledningskontoret noterar att en god samverkan mellan Göteborgs Stad och Västtrafik kring det fortsatta arbetet är nödvändig och att stadsmiljönämnden är aktiv i sin roll och sitt samordnande ansvar för planering och genomförande av åtgärderna. Det gäller även ansvaret för att planering och genomförande av så väl spårutvecklingen som införandet av nya fordon går i linje med nämndens myndighetsansvar som spårinnehavare.

Ur stadsledningskontorets perspektiv innebär inte ett eventuellt beslut några behov av ytterligare beslut knutet till investeringsramar eller tidigare fattade projektbeslut. De kapacitetshöjande åtgärderna får prioriteras inom ramen för stadsmiljönämndens befintliga rammar. Så länge genomförandet av Engelbrektslänken, med stöd av detta beslut, kan hanteras inom ramen för tidigare fattat genomförandebeslut ser inte heller stadsledningskontoret att det krävs några ytterligare reviderade beslut för det enskilda projektet. Vad gäller framtida överenskommelser om prioritering av nya åtgärder och förhandlingar avseende eventuell samfinansiering, behöver det fortsatt hanteras inom

ramen för kommande handlingsplanearbete och genom enskilda beslut om medfinansiering eller nya pott-överenskommelser.

Stadsledningskontorets bedömning är därutöver att det med detta beslut inte krävs några ytterligare kommunfullmäktigebeslut knutet till spårvägspotten utan att stadsmiljönämnden får i uppdrag att hantera den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med förslaget samt att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Samhälle och omvärld

Stadsdirektör

§ 217 Ärendenummer SMF-2023-04426

Anspråktagande av gemensam pott för spårvägsutbyggnad

Beslut

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att för Göteborgs Stads del ställa sig bakom att återstående medel ur Göteborgs Stads och Västra Götalandsregionens gemensamma pott för spårvägsutbyggnad ska gå till att slutföra åtgärderna ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”. Verkställande av beslut föreslås ske under förutsättning att Regionfullmäktige beslutar likalydande.
2. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att ge stadsmiljönämnden i uppdrag att hantera den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med förslaget ovan och att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande med följande bilaga:

1. Minnesanteckningar Stadstrafikforum GMP 2023-06-21

Propositionsordning

Ordförande Joakim Larsson (MP) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga stadsmiljöförvaltningens förslag. Han finner att stadsmiljönämnden beslutar enligt stadsmiljöförvaltningens förslag.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Stadstrafikforum GMP 2023-06-21

Kl 10.30 – 12.00 i Regionens Hus, Göteborg

Medverkande

Louise Jeppsson, VGR ordf
Bijan Zainali, Västtrafik
Johannes Hultér, Göteborg
Karin Pleijel, Göteborg
Toni Orsulic, Göteborg
Elin Andersson, Mölndal
Pernilla Övermark, Mölndal
Thorbjörn Carlsson, Partille

Tjänstepersoner

Sofia Hellberg, VGR
Jörn Engström, VGR sekr
Roger Vahnberg, Västtrafik
Magnus Sigfusson, Göteborg
Emma Johansson, Partille
Jörgen Einarsson, Trafikverket
Henrik Kant, Göteborg (via Teams)

Delges även

Maria Andersson, VGR
Marith Hesse, Partille
Magnus Johansson, Mölndal
samt stad@molndal.se

Minnesanteckningar

0. Presentationsrunda

Kort presentation av medverkande ledamöter och tjänstepersoner.

1. Föregående mötesanteckningar 28/4

Inga särskilda synpunkter på föregående mötes anteckningar, de läggs till handlingarna.

2. Reflektioner från förra mötet

Intressant och bra introduktion. Bra med möjlighet att koppla upp sig på Teams.

3. Förslag till Ställningstaganden

a. Spårvägspotten

Stadstrafikforum ställde sig bakom de fyra punkterna avseende spårvägspotten enligt nedan:

- Parterna Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik ställer sig bakom att de återstående 388 mnkr ur den gemensamma spårvägspotten ska gå till att dels slutföra projektet *Engelbrektslänken*, dels finansiera projektet *Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar* för det återstående spårvägsnätet (efter linje 5 och 11 enligt tidigare beslut).
- Parterna ställer sig vidare bakom att indexuppräknings samt eventuella fördyringar för ovanstående projekt som parterna är överens om ska hanteras inom ramen för spårvägspotten.

- Parterna ska gemensamt kostnadsbedöma de 13 mer komplexa hållplatslägen som ännu ej är utredda.
- Parterna ska söka statlig medfinansiering för *Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar* i resterande spårvägsnätet.

Mölndal informerade om att diskussioner förs inom kommunen angående eventuell förlängning av spårvägen söder om Mölndals centrum mot Åbromotet.

Då överenskommelsen om spårvägspotten avser spårvagnsbanan i Göteborgs kommun så behöver även en överenskommelse mellan VGR/Västtrafik och Mölndals stad tas fram avseende åtgärder längs spårvagnsbanan i Mölndal.

Gällande stadsmiljöavtal så förtydligades på mötet att denna form av statlig medfinans inte kan sökas för åtgärder som redan är beslutade eller påbörjade.

b. Metrobuss

Stadstrafikforum bordlade den första punkten nedan (kursiv) till nästa möte och ställde sig bakom övriga tre punkter enligt nedan:

- *Stadstrafikforum ställer sig bakom ett stegvis införande av Metrobuss. Detta kan innefatta trimningsåtgärder i infrastruktur och justeringar i linjedragning av befintliga expressbusslinjer. Ett stegvis införande av Metrobuss kommer att beskrivas närmare i nästa handlingsplan för Målbild Koll2035, avseende perioden 2025–2029.*
- Stadstrafikforum åtar sig att påbörja dialog kring finansiering och åtgärder för genomförande av en första deletapp av metrobuss. Dialogen utgår från Avsiktsförklaring om Metrobuss som Stadstrafikforum tecknade i maj 2021.
- Bedömning om lämplig utbyggnadsordning och innehåll i en första deletapp tas fram av parterna. Delsträckor som nu är under utredning är Västerleden, Angöring city samt Landvettervägen. För Söderleden, som också omnämns i avsiktsförklaringen, behöver ytterligare utredningsunderlag tas fram.
- Parterna tar fram underlag inför dialogen i form av beskrivning av lämpliga åtgärder och objekt, ansvar och roller, samt åtaganden per part avseende införande av ett Metrobussystem. Målsättningen är att kunna stödja ett inspel till nästa revidering av nationell infrastrukturplan.

Mölndal är angelägna om att komma vidare med metrobuss men accepterade bordläggning av den första delpunkten då det inte bedömdes försena processen framåt. Stora etableringar söder om Åbromotet med GoCo kommer öka behoven av god kollektivtrafikförsörjning framgent.

Partille vill också komma vidare och ser metrobuss som en angelägen stadsutvecklingsfråga för kommunen.

Göteborg behöver bearbeta frågan mer för att kunna förankra inför kommande beslut. De ville inte försena processen, men behöver få mer underlag och se vad dialogen i höst resulterar i innan principiella ställningstaganden (såsom pkt 1 nedan). De önskar också mer realistiska (mindre visionära) beskrivningar och illustrationer av vad metrobusskonceptet kan innebära i praktiken.

Tjänsteorganisationerna avser ta fram ett kommunikativt underlag som enkelt och tydligt kan beskriva metrobuss nytta och funktion, bildstöd, visualiseringar mm.

Från Trafikverket framfördes att en förutsättning för att hinna ta fram underlag och göra inspel till revidering av nationell infrastrukturplan är att parterna kan enas under hösten. Metrobuss har utretts under flera års tid och Trafikverket behöver ta fram underlag såsom samlade effektbedömningar mm inför planrevideringen vilket förutsätter att parterna är överens om att gå vidare.

Uppdrag om inriktningsplaneringen rapporteras till regeringen i januari, därefter ges uppdrag om åtgärdsplanering. Nästa infrastrukturplan avser perioden 2026–2037 och nytillkomna objekt fylls oftast på i slutet av perioden.

Till nästa möte efterfrågades en djupare genomgång av status för pågående arbete kring metrobuss.

c. Spårväg i Alléstråket

Stadstrafikforum ställer sig bakom båda punkter avseende spårväg i Alléstråket enligt nedan:

- Parterna ombeds färdigställa förslag till avsiktsförklaring kring spårväg i Alléstråket, med beskrivning av åtagande för respektive part avseende byggnation, trafikering, hantering av risker, principöverenskommelse kring finansiering samt möjligheter till statlig medfinansiering.
- Avsiktsförklaringen läggs som bilaga till Göteborgs och VGR/Västtrafiks beslutsärenden att gå vidare med genomförandestudie för spårväg i Alléstråket.

Göteborg framförde att avsiktsförklaring och övrigt underlag inte ska innehålla någon ansats till kostnadsfördelning. Det är en fråga som hanteras vid kommande förhandling mellan berörda parter.

4. Information kring indragning av spårvagnshållplatser

Västtrafik redogjorde för processen kring genomgång av linjenätet inför planering av kapacitetshöjande åtgärder för längre spårvagnar. I samband med detta görs även en översyn om eventuella indragning av hållplatser, som därmed inte ska förlängas.

Medskick från mötet var att beakta barnperspektivet, exempelvis genom att inte dra in hållplatser med mycket påstigande barn och ungdomar.

5. Förslag att delge stadstrafikforums anteckningar till ks/rs

Stadstrafikforum ställde sig bakom förslaget att delge anteckningarna till respektive kommun- och regionstyrelse framgent, samt att ledamöterna återkopplar med eventuella synpunkter på utsända anteckningar inom tio dagar innan de diarieförs.

6. Övriga frågor

Inga övriga frågor.

Jörn Engström antecknade

Bilagor

1. Bildspel från mötet

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-08-31

Diarienummer SMF-2023-04426

Handläggare

Gunnar Palm och Lisa Nilsson

E-post: gunnar.palm@stadsmiljo.goteborg.selisa.nilsson@stadsmiljo.goteborg.se

Ianspråktagande av gemensam pott för spårvägsutbyggnad

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

1. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att för Göteborgs Stads del ställa sig bakom att återstående medel ur Göteborgs Stads och Västra Götalandsregionens gemensamma pott för spårvägsutbyggnad ska gå till att slutföra åtgärderna ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”. Verkställande av beslut föreslås ske under förutsättning att Regionfullmäktige beslutar likalydande.
2. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att ge stadsmiljönämnden i uppdrag att hantera den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med förslaget ovan och att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Sammanfattning

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har tidigare enats om en gemensam pott för spårvägsutbyggnad på sammantaget 600 miljoner kronor till och med år 2034, där parterna står för 300 miljoner kronor vardera. Enligt samverkansavtalet för Stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille ska Stadstrafikforum bereda och lämna förslag till användning av den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad. Beslut om användning fattas av kommunfullmäktige och regionfullmäktige.

Stadstrafikforum föreslår nu att parterna fattar beslut om att ianspråkta resterande medel ur den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad för att slutföra åtgärderna ”Engelbrektslänken” och ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”, längs linje 5 och 11 samt längs det resterande spårvägsnätet, och att indexuppräknningar samt eventuella fördyrningar ska hanteras inom ramen för den gemensamma potten.

”Engelbrektslänken” och ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” är utpekade åtgärder i Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035. Åtgärderna syftar till att förbättra spårvägsnätets robusthet och kapacitet. Parterna har sedan tidigare ianspråktagit 112 miljoner kronor för ”Engelbrektslänken” samt upp till 100 miljoner kronor för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11. Dessa medel samt redan beviljad statlig medfinansiering bedöms inte räcka till för att slutföra ”Engelbrektslänken” och ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för

längre spårvagnar” och Stadstrafikforum föreslår därför ett utökat ianspråktagande av den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har tidigare enats om en gemensam pott för spårvägsutbyggnad på sammantaget 600 miljoner kronor till och med år 2034, där parterna står för 300 miljoner kronor vardera. Parterna har sedan tidigare ianspråktagit 112 miljoner kronor för ”Engelbrektslänken” samt upp till 100 miljoner kronor för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11. De senaste kostnadsberäkningarna för åtgärderna är cirka 330 miljoner kronor för ”Engelbrektslänken” och cirka 175 miljoner kronor för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11, i 2023 års prisnivå. Kostnadsberäkning för resterande spårvägsnät återstår och i Stadstrafikforums ställningstagande ingår att parterna ska kostnadsbedöma de mer komplexa hållplatslägen som ännu ej är utredda.

När parterna beslutade om den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad angavs inte hur hantering av inflation och indexhöjningar skulle ske. De kraftiga prishöjningar som skett för byggnation av infrastruktur de senaste åren var svåra att förutse när ursprungliga beslut om finansiering fattades. Stadstrafikforum föreslår nu att de återstående 388 miljoner kronorna i den gemensamma potten ska gå till att slutföra ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”, längs linje 5 och 11 samt längs resterande spårvägsnät, och att indexuppräknings samt eventuella fördyrningar ska hanteras inom ramen för den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad.

Genomförande av åtgärderna hanteras enligt ordinarie beslutsprocesser.

”Engelbrektslänken” beviljades 2019 statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal med 88,5 miljoner kronor. ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11 har beviljats statlig medfinansiering genom regional plan med 3,9 miljoner kronor i april 2022 samt genom stadsmiljöavtal med 52,5 miljoner kronor i juni 2023. Stadsmiljöförvaltningen undersöker möjligheten att ansöka om ytterligare statlig medfinansiering för linje 5 och 11. Stadsmiljöförvaltningen kommer i samarbete med Västra Götalandsregionen att söka statlig medfinansiering även för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” i det återstående spårvägsnätet, i enlighet med Stadstrafikforums ställningstagande.

Beslut enligt detta tjänsteutlåtande innebär sannolikt att medlen i den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad förbrukas och att finansiering av ytterligare investeringar i spårvägsanläggningen, exempelvis spårväg i Alléstråket, ska förhandlas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Om Koll2035 genomförs beräknas kollektivtrafikresandet kunna öka med 60-75 procent. Om det ökade resandet med kollektivtrafiken i stället skulle utföras med bil, skulle det medföra ytterligare drygt 80 000 bilar i transportsystemet, vilket skulle försvåra möjligheterna att bygga en tät blandstad.

Åtgärderna som berörs av detta ärende syftar till att öka spårvagnsnätets robusthet och kapacitet och bedöms därmed bidra positivt till lokala, nationella och internationella miljömål. Åtgärderna bedöms bland annat bidra till uppfyllelse av Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram 2021-2030 och delmålet om att minska klimatpåverkan från transporter. Vägtrafiken är en stor källa till utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar i staden och för att skapa ett långsiktigt hållbart resande behöver andelen som reser med kollektivtrafik, gång och cykel öka. Åtgärderna bedöms bidra till ett långsiktigt hållbart resande.

Bedömning ur social dimension

Målbild Koll2035 stödjer som helhet en hållbar regional stadsutveckling, underlättar ett enklare vardagsliv, och har som ambition att öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Dessa nyttor är viktiga ur såväl barn-, jämställdhets- och mångfaldsperspektivet. Fler kvinnor än män använder sig av kollektivtrafik och satsningar på ökad kollektivtrafikkapacitet kan förväntas påverka kvinnor i större utsträckning.

Åtgärderna som berörs av detta ärende bedöms bidra positivt till barn och ungas samt äldres sociala situation. En väl utbyggd kollektivtrafik innebär en möjlighet för barn och unga att ha ett aktivt liv genom att besöka vänner och att delta i fritidsaktiviteter. Det möjliggör också att fler äldre kan vara självständiga och mer delaktiga i samhället.

Åtgärderna bedöms även bidra positivt till målet i Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram 2021-2030 om att göteborgarna har en hälsosam livsmiljö. I Göteborg står vägtrafiken för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar och höga bullernivåer. För att göteborgarna ska få en hälsosam livsmiljö krävs det att vägtrafiken minskar, och att gång, cykel samt kollektivtrafik prioriteras i stadens planering och förvaltning.

Bilagor

1. Minnesanteckningar Stadstrafikforum GMP 2023-06-21

Ärendet

Enligt samverkansavtalet för Stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille ska Stadstrafikforum bereda och lämna förslag till användning av den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad. Beslut om användning fattas av kommunfullmäktige och regionfullmäktige.

Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att för Göteborgs Stads del ställa sig bakom att återstående medel ur den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad ska gå till att slutföra åtgärderna ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”, i enlighet med ställningstagande i Stadstrafikforum.

Beskrivning av ärendet

Målbild Koll2035

Det sammanhängande stadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille växer och förtätas. År 2035 kan det komma att bo fler än 800 000 personer och finnas närmare 400 000 arbetsplatser i området, en utveckling som ger stora möjligheter men också ställer höga krav på service och infrastruktur. Göteborgs Stads kommunfullmäktige beslutade i mars 2018 att anta Målbild Koll2035. Målbilden är gemensam mellan Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun, Västtrafik och Västra Götalandsregionen, och beskriver hur kollektivtrafikens stomnät (spårväg, stombuss och expressbuss) ska utvecklas fram till år 2035.

Samverkan gällande frågor för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) sker i det politiska forumet Stadstrafikforum. Stadstrafikforum var även styrgrupp för arbetet med Målbild Koll2035. I februari 2019 tecknades ett nytt samverkansavtal mellan parterna Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun. Enligt avtalet ska Stadstrafikforum bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas. Beslut om handlingsplan ska tas av respektive parts fullmäktige.

Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035

Göteborgs Stads kommunfullmäktige beslutade i september 2020 att godkänna Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035, framtagen av Stadstrafikforum, där ”Engelbrektslänken” samt ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” ingår som utpekade och prioriterade åtgärder. I handlingsplanen beskrivs också förslag på finansieringsformer, däribland en gemensam pott för spårvägsutbyggnad.

Gemensam pott för spårvägsutbyggnad

I huvudavtalet om ansvar för spårvägstrafiken i Göteborgs Stad och Mölndals stad 2018 enades Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen om en gemensam pott för spårvägsinvesteringar på sammanlagt 600 miljoner kronor till och med år 2034. Parterna ska finansiera 300 miljoner kronor vardera.

I samverkansavtalet för Stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille från 2019 anges att Stadstrafikforum ska bereda och lämna förslag till användning av den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad.

Stadstrafikforum beslutade i juni 2023 att ställa sig bakom att de återstående 388 miljoner kronorna ur den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad ska användas till att slutföra

åtgärden ”Engelbrektslänken” samt att slutföra ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”.

Engelbrektslänken

”Engelbrektslänken” är en cirka 500 meter lång ny spårväg i Engelbrektsgatan mellan Skånegatan och Södra Vägen. ”Engelbrektslänken” bedöms bli en viktig omledningslänk som ger robusthet och redundans i spårvägssystemet och som kommer att vara nödvändig vid arbetet med reparation av kajmurarna längs hamnkanalen. Med ny spårväg i Engelbrektsgatan, mellan Skånegatan och Södra Vägen, skapas även en möjlighet för framtida trafikering av spårvagnslinjer till Kungsportsavenyen via Engelbrektsgatan i stället för via Södra Vägen som idag. I samband med spårbyggnationen anläggs även en cykelbana på aktuell sträcka av Engelbrektsgatan vilken bekostas av Göteborgs Stad.

I samband med genomförandebeslut för ”Engelbrektslänken” i kommunfullmäktige i juni 2020 fastställdes projektbudgeten till 210 miljoner kronor (2019 års prisnivå) varav upp till 112 miljoner kronor skulle ianspråkta från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad. Motsvarande beslut togs av regionfullmäktige. Med inflation och kraftigt stigande index för byggkostnader är den senaste aktuella kostnadsberäkningen för ”Engelbrektslänken” cirka 330 miljoner kronor inklusive cykelbanan som bekostas av Göteborgs Stad.

”Engelbrektslänken” beviljades 2019 statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal med 88,5 miljoner kronor.

Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar

Spårvagn utgör stommen i storstadsområdets kollektivtrafiksystem då mer än två tredjedelar av alla kollektivtrafikresor i Göteborg, Mölndal och Partille sker med spårvagn. I takt med att storstadsområdet växer och förtätas behöver kapaciteten i kollektivtrafiksystemet förstärkas för att möta ett ökat resande. I Målbild Koll2035 identifierades behovet att succesivt gå över till 45 meter långa spårvagnar.

Som ett led i detta har Västtrafik beställt 60 nya 45 meter långa spårvagnar. Dessa kommer ersätta de äldre vagnarna samt tillföra ökad kapacitet. De nya vagnarna kommer att ha närmare 50 procent högre passagerarkapacitet än dagens cirka 30 meter långa spårvagnar. De första 45 meter långa vagnarna levereras våren 2024 och samtliga 60 vagnar beräknas vara i trafik år 2027.

För att kunna trafikera med längre vagnar behöver spårvägsnätet anpassas, bland annat genom förlängning av hållplatser. För att förtydliga att åtgärderna omfattar mer än förlängning av spårvagnshållplatser, exempelvis anpassning av spår, växlar och signalsystem, kommer åtgärderna härnäst att benämnas som ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”.

I samband med att Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 godkändes beslutade kommunfullmäktige även att ianspråkta medel upp till 100 miljoner kronor ur den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11, vilka bedömdes ha störst behov av ökad kapacitet. Motsvarande beslut togs av regionfullmäktige.

Skedesbeslut för projektering och produktion av åtgärden ”Anpassning av spårvagnshållplatser för högre fordonskapacitet” för linje 5 och 11 togs i oktober 2021 av

Trafiknämndens arbetsutskott. Stadsmiljönämnden beslutade i februari 2023 att revidera genomförandebeslutet för åtgärden ”Anpassning av spårvagnshållplatser för högre fordonskapacitet” för linje 5 och 11 och öka budgeten från 36 till 60 miljoner kronor.

Hållplatserna Varmfrontsgatan, Komettorget samt Sankt Sigfrids Plan har lyfts ur det pågående projektet ”Anpassning av spårvagnshållplatser för högre fordonskapacitet” på grund av att anpassningen av vändslingorna vid dessa hållplatser behövde utredas ytterligare och genomföras separat. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att kostnaden för dessa tre hållplatser uppgår till sammanlagt cirka 115 miljoner kronor. Genomförandebeslut för respektive hållplats kommer att lyftas till stadsmiljönämnden. Totalkostnad för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11 bedöms i dagsläget därmed till cirka 175 miljoner kronor.

”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” längs linje 5 och 11 har beviljats statlig medfinansiering genom regional plan med 3,9 miljoner kronor i april 2022 samt genom stadsmiljöavtal med 52,5 miljoner kronor i juni 2023. Stadsmiljöförvaltningen undersöker möjligheten att ansöka om ytterligare statlig medfinansiering för linje 5 och 11. Stadsmiljöförvaltningen kommer i samarbete med Västra Götalandsregionen att söka statlig medfinansiering även för ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” i det återstående spårvägsnätet.

Arbetet med att kapacitetsförstärka det resterande spårvägsnätet, efter linje 5 och 11, befinner sig i ett tidigt utredningsskede och de kostnadsuppskattningar som gjorts har en hög osäkerhet. För de flesta hållplatserna är ombyggnaden relativt okomplicerad, dock återstår ett antal hållplatser vilka bedöms som mer komplexa och som därför behöver utredas ytterligare och kostnadsberäknas inför fortsatt politisk behandling. Detta ska enligt Stadstrafikforums ställningstagande göras gemensamt av Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Förvaltningens bedömning

Åtgärderna ”Engelbrektslänken” och ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar” är redan påbörjade och är tydligt prioriterade enligt Göteborgs Stads, Mölndals stads, Partille kommuns, Västtrafiks och Västra Götalandsregionens gemensamma Målbild Koll2035 och tillhörande handlingsplan. De medel som parterna redan har ianspråtagit ur den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad samt redan beviljad statlig medfinansiering för åtgärderna bedöms inte räcka till för att slutföra dem. Stadsmiljöförvaltningen bedömer därför att ett utökat ianspråktagande av den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad för att slutföra ”Engelbrektslänken” och ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”, inklusive hantera kostnadsökningar för linje 5 och 11, är nödvändigt.

Stadsmiljöförvaltningens bedömning är att stadsmiljönämnden bör föreslå kommunfullmäktige att ge stadsmiljönämnden i uppdrag att hantera resterande medel ur den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad i enlighet med detta tjänsteutlåtande och att fatta erforderliga beslut i takt med att åtgärderna planeras och genomförs.

Eventuell kommande hantering av ”Engelbrektslänken” kan behöva beslut i kommunfullmäktige vid större avvikelse från tidigare genomförandebeslut.

Med reservation för det ekonomiska läget och osäkerheter kring inflation och index bedömer stadsmiljöförvaltningen att de resterande medlen i den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad, tillsammans med redan avsatta medel samt hittills beviljad och eventuellt ytterligare statlig medfinansiering, kommer att räcka till för att slutföra åtgärderna ”Engelbrektslänken” och ”Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för längre spårvagnar”.

Detta beslut innebär sannolikt att medlen i den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad förbrukas och att finansiering av ytterligare investeringar i spårvägsanläggningen ska förhandlas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Kerstin Elias

Anders Ramsby

Avdelningschef

Direktör

Planering och investering

Stadsmiljöförvaltningen