Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-04-26
Diarienummer 0573/19

Handläggare
Anna Häggson/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon: 031 368 25 66
E-post: anna.haggson@trafikkontoret.goteborg.se

Godkännande av genomförandestudie för Per Dubbsgatan

Förslag till beslut

I trafiknämnden

Trafiknämnden godkänner genomförandestudie för Per Dubbsgatan

Sammanfattning

Trafikkontoret har inom ramen för detaljplanen Vård och forskning vid Per Dubbsgatan utfört en genomförandestudie som trafikkontoret föreslår godkänns av trafiknämnden. Investeringskostnaden för trafiknämnden bedöms till 50 miljoner kronor och utbyggnad av allmän plats förväntas ske med start 2026 och vara färdigställt 2029. Trafiknämnden tog den 2020-11-19 beslut om att prioritera 50 miljoner kronor i trafiknämndens investeringsplanering gällande utbyggnad av allmän plats i enlighet med denna genomförandstudie.

Genomförandestudiens avgränsning omfattas av detaljplanens plangräns med en utökning som också föreslår åtgärder i bland annat Annedalsmotet. Huvudsakligen innebär förslaget att hållplatsläget Sahlgrenska huvudentré, flyttas västerut och separata hållplatslägen skapas för buss och spårvagn, ytor för gående och cyklister breddas och ett attraktivt stadsrum med fokus på gestaltning tillskapas samt bilkörfälten minskas och stadskvaliteten ökas. Åtgärder i Annedalsmotet omfattar flytt av befintlig busshållplats och säkerställande av framkomligheten för kollektivtrafik och ambulans genom kollektivtrafikkörfält.

Tillgänglighet och framkomlighet för ambulanstransporter har prioriterats högt och lösningar tillämpats för att ge ambulanstrafiken så stora valmöjligheter som möjligt. Ambulanstrafik ges även möjlighet att använda kollektivtrafikfälten i mitten av Per Dubbsgatan.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den totala investeringskostnaden för fastighetsnämnden i samband med om- och utbyggnaden av Per Dubbsgatan beräknas till cirka 266 miljoner kronor, 2019 års prisnivå. Inkomster beräknas till cirka 212 miljoner kronor vilket innebär ett negativt projektnetto för fastighetsnämnden på cirka 54 miljoner kronor. Utöver detta tillkommer en föreslagen investering för trafiknämnden på 50 miljoner kronor.

Trafiknämnden tog den 2020-11-19 beslut om att prioritera 50 miljoner kronor i trafiknämndens investeringsplanering gällande utbyggnad av allmän plats i enlighet med

denna genomförandstudie. Trafiknämnden bedömde att projektet är av den art som bör prioriteras samt att hållplatsläget och trafiklösningen i stort i nuläget är av behov av en ombyggnad enligt trafikstrategin och Målbild Koll2035. Förhandlingar pågår med Västtrafik om fördelning av dessa 50 miljoner kronor.

Driftkostnader

Kostnaderna för drift och underhåll av de nya anläggningarna bedöms öka med cirka 545 000 kronor årligen i 2019 års prisnivå. Kostnaderna fördelar sig på drift med 170 000 kronor och underhåll med 375 000 kronor. I samrådet bedömdes ökad driftskostnad vara cirka 135 00 kronor och denna har ökat på grund av att flera kostnadsposter i det skedet inte var kända. Driftskostnaderna kommer vid ett senare beslut att genomföra åtgärden att belasta trafiknämndens driftsbudget.

Den ökade kostnaden för driften grundas bland annat på följande åtgärder som genererar större samt tillkommande ytor som behöver drift och underhållas:

- Gaturummet vid hållplatsläget breddas jämfört med dagens utformning till ungefär dubbla bredden.
- Gång- och cykelvägen längs hela den södra sidan av Per Dubbsgatan samt separering av gång och cykel.
- Gångväg längs norra sidan av Per Dubbsgatan breddas.
- Ny gångväg från hus 3, Medicinaregatan mot Wavrinskys plats där det idag inte finns någon.
- Planteringar och träd som inte finns i dag.
- Effektbelysning på bergsskärningar och träd samt gestaltning av gaturummet.

Drift- och underhållskostnader kopplade till spårbanan finansieras genom banavgiften av Västra Götalandsregionen och ingår inte i trafikkontorets nettokostnader för drift och underhåll.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen skapar förutsättningar för hållbart resande och därmed bidrar trafikkontoret till måluppfyllelsen av tre av stadens tolv klimatmål; god bebyggd miljö, frisk luft och begränsad klimatpåverkan. En Grön transportplan har tagits fram och den syftar till att stödja och utveckla hållbara transportsystem för närområdet.

Åtgärden innebär att skapa en trafiksäker lösning för allmän plats och en utformning av hållplatsläget i enlighet med målbild Koll2035. Även Trafikstrategins målsättning om att 60 % av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik ska möjliggöras, vilket uppnås med den planerade utformningen.

Möjligheten att uppnå delmålet god ljudnivå för miljömålet God bebyggd miljö bedöms vara neutralt då en kombination av förändringar i trafik och placering av körfält i förhållande till befintliga husfasader ger överlag en viss minskning av ekvivalenta och maximala ljudnivåer på befintliga fasader.

Vid skyfall avleds vatten genom planområdet och detaljplanen visar att ytvatten kan ledas om så att förutsättningarna inte påverkas. Inom genomförandestudiens avgränsning finns en biotopskyddad allé bestående av 10 bokar samt en trädrad med 5 lundar vid spårvagnens vändzon som inte bedöms omfattas av biotopskyddet på grund av trädens storlek.

Bedömning ur social dimension

Förslaget förbättrar generellt möjligheterna för gång, cykel och kollektivtrafikresenärer vilket är positivt och skapar förutsättningar för barn att mer tryggt och säkert röra sig i området.

Området upplevs idag av många som otryggt kvälls- och nattetid då inte lika många människor är i rörelse. Generellt upplever kvinnor mer otrygghet i offentlig miljö än män. Framförallt är stråken från entréer till hållplats viktiga att stärka ur ett trygghetsperspektiv då många anställda arbetar skift och tar sig från och till arbetet även kväll och tidig morgon. I detaljplanen kopplat till genomförandestudien beaktas detta genom att arbeta med god sikt och belysning längs stråk och vid hållplats samt att skapa förutsättningar för aktiva fasader för att skapa en upplevelse av en mer levande stadsmiljö.

Flera av de som rör sig i området till fots har en funktionsvariation, är sjuka, äldre eller oroliga vilket kräver att den fysiska tillgängligheten behöver finnas i fokus för planområdet. Förslaget förbättrar för gående genom utökade ytor för gång, väl tilltagna gångpassager, hastighetsdämpning för cykel vid stora gångflöden och bättre överblickbarhet i planområdet generellt. Det finns dock fortfarande vissa begränsningar. Området är kraftigt kuperat och tillgängliga stråk kan inte säkerställas i hela området. Det är av stor vikt att den fysiska tillgängligheten får stå i fokus i fortsatt arbete så att passager, ledstråk samt tydlighet och orienterbarhet säkerställs.

Byggperioden kommer avsevärt att försämra framkomligheten för motortrafiken, vilket kommer att innebära ökad belastning på alternativa färdvägar såsom Dag Hammarskjöldsleden, Övre Husargatan och Ehrenströmsgatan. Det finns också risk för att framkomligheten försämras även för de prioriterade färdslagen gång, cykel och kollektivtrafik i samband med byggperioden. För anställda vid sjukhuset och universitetet som idag inte ser andra möjligheter än att resa till arbetet med bil kan den försämrade framkomligheten innebära ökade restider och andra resvägar.

För utryckningsfordon kan försämrad framkomlighet i samband med byggnationen inte accepteras.

Förhållande till styrande dokument

Åtgärden finns med i Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille. Antagen i Göteborg stads Kommunfullmäktige 2018-03-22.

Ärendets innehåll bidrar till effektmålen i trafikstrategin och stämmer väl överens med stadens utbyggnadsplan. Detaljplanen ger också förutsättningar till att uppfylla gränsvärdet för stadsbana och citybuss enligt Målbild Koll2035 (Västra Götalandsregionen).

Detaljplanen bidrar också till det i cykelprogrammet utpekade pendlingscykelvägnätet men gör avsteg från dess planeringsprinciper. Dels genom att inte möjliggöra för enkelriktade cykelstråk och dels genom att inte nå upp till bredden 3,6 meter på delar av sträckan. Avstegen beror i huvudsak på markanspråk från byggnaderna intill men också utmaningen att möjliggöra enkelriktat stråk till Linnéplatsen.

Bilagor

1. Rapport Genomförandestudie Per Dubbsgatan
2. Kostnadskalkyl Genomförandestudie
3. Illustrationsplaner Genomförandestudie
4. Trafiknämnden 2020-11-19 Trafiknämndens investeringsprioritering

Ärendet

Trafikkontoret har inom ramen för detaljplanen Vård och forskning vid Per Dubbsgatan utfört en genomförandestudie som trafikkontoret föreslår godkänns av trafiknämnden. Investeringskostnaden bedöms till 50 miljoner kronor och utbyggnad av allmänplats förväntas ske med start 2026 och vara färdigställt 2029.

Beskrivning av ärendet

Genomförandestudien baseras på detaljplanen Vård och forskning vid Per Dubbsgatan med tillhörande trafik- och utformningsförslag och innebär att skapa en trafiksäker lösning för allmän plats och en utformning av hållplatsläget i enlighet med målbild Koll2035. Även Trafikstrategins målsättning om att 60 % av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik ska möjliggöras, vilket uppnås med den planerade utformningen.

Byggnationen inom planen innefattar fyra byggnadskroppar varav en sammanlänkar två av byggnaderna på var sida av Per Dubbsgatan. Detaljplanen innebär också en omfattande förbättring och flytt av det befintliga hållplatsläget vid sjukhusområdet som är en av stadens och regionens viktigaste målpunkter.

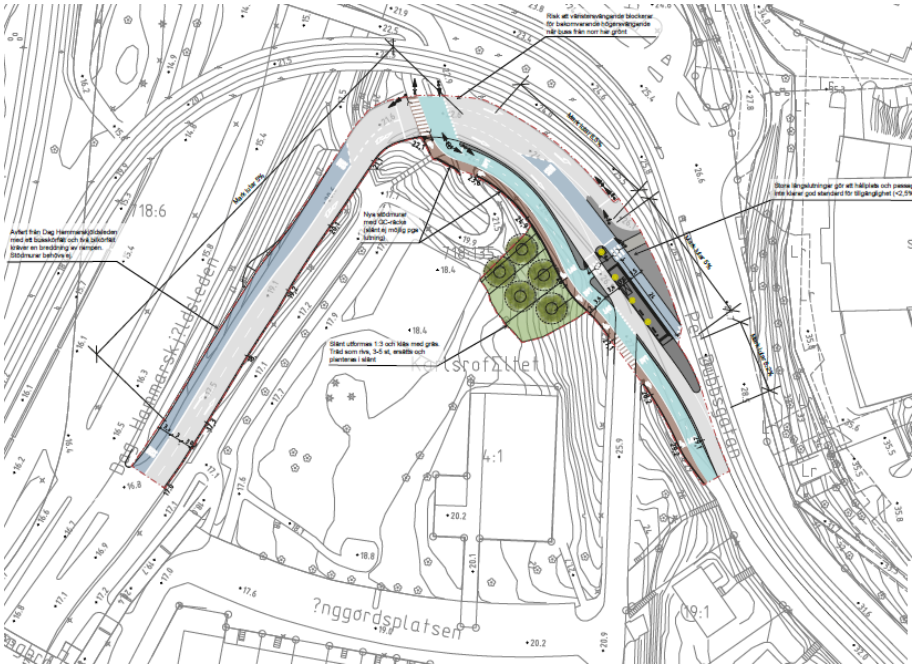
Byggnadsnämnden har gett stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan inom stadsdelen Änggården i Göteborg Samråd för detaljplanen genomfördes i december 2018.

Genomförandestudie

Genomförandestudiens avgränsning omfattas av detaljplanens plangräns med en utökning som också föreslår åtgärder i Annedalsmotet. Huvudsakligen innebär förslaget att hållplatsläget, dagens Sahlgrenska huvudentré, flyttas västerut och separata hållplatslägen skapas för buss och spårvagn, ytor för gående och cyklister breddas och ett attraktivt stadsrum med fokus på gestaltning tillskapas samt bilkörfälten minskas och stadskvaliteten ökas. Åtgärder i Annedalsmotet omfattar flytt av befintlig busshållplats och säkerställande av framkomligheten för kollektivtrafik och ambulans genom kollektivtrafikkörfält.

Genomförandestudien baseras på utredningar framtagna inom detaljplanearbetets omfattning och vissa kompletterande tekniska utredningar, riskanalyser och bedömningar av förslagets konsekvenser har gjorts. I arbetet har utrymme för och placering av de signaler, ledningar, träd och övriga anordningar som behövs utretts. En viktig aspekt har varit att tillgodose utryckningsfordonens framkomlighet samt att undersöka en hållbar lösning för dagvatten och skyfall. En tillfällig lösning av trafik- och gestaltningsförslaget har tagits fram under tiden som ett av de befintliga husen står kvar. Viktiga resultat för att påvisa trafik- och utformningsförslagets och detaljplanens genomförbarhet är bland annat att verifiera gränsen mellan allmän plats och kvartersmark samt att ta fram en preliminär höjdsättning. Genomförandestudien har i stor utsträckning gått på tidigare framtaget förslag till samrådshandlingen. Endast vissa mindre justeringar och fördjupningar av trafik- och utformningsförslaget har gjorts. Bland annat har justeringar av trädplantering längs med Per Dubbsgatan gjorts av utrymmesskäl samt cykelöverfarten öster om det nya hållplatsläget har tagits bort för att säkerställa kapacitet och framkomlighet för kollektivtrafiken. Med förslaget bedöms bland annat trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister har stärkts samt att förutsättningarna för kollektivtrafiken har stärkts. Förslaget säkerställer även framkomligheten för utryckningsfordon.

Figur 1: Illustrationsplan genomförandestudie, Per Dubbsgatan. Bild: Sweco



Figur 2: Genomförandestudie, Annedalsmotet. Bild: Sweco

Utbyggnadsordning

Projektets utbyggnad sker i huvudsak i en separat utbyggnad med underetapper av exploateringen och en separat utbyggnad av allmän plats med underetapper. Kvartersmark byggs ut i 6 etapper där etapp 1–3 omfattar omläggning av fjärrvärme, etablering för hus 3 på norra sidan samt etablering av hus 1 på södra sidan. Etapp 4–5 omfattar byggnation av stomme och klimatskal på hus 1-3. Den sista etappen, 6, omfattar byggnation av hus 4.

Allmän plats omfattas av 6 etapper, enligt nedan. Byggnation av allmän plats påbörjas enligt gällande tidplan 2026 och skall vara färdigställt 2029.

Etapp 1 omfattar breddning av avfarten vid Annedalsmotet samt nytt hållplatsläge.

Etapp 2 med deletapper omfattar bland annat sprängning av berg vid befintligt P-hus samt breddning av gatuutrymmen, byggnation av ny gatumiljö som innehåller bland annat rivning av befintlig gångtunnel, busshållplats på södra sidan

Etapp 3 omfattar bland annat ledningsdragningar som korsar spåren, samt tillfälliga pelare för hus 2.

Etapp 4 omfattar utbyggnad av allmän plats vid hus 3 samt utbyggnad av gatumiljön på spårens norra sidan från hus 3 och österut.

Etapp 5 omfattar utbyggnad av vändslinga och raingarden. Etappen innehåller även rivning av befintligt spår, undergjutning av betongplatta och byggnation av spår, spårvagnshållplatser samt slutförande av allmän plats inklusive diverse planteringsarbeten

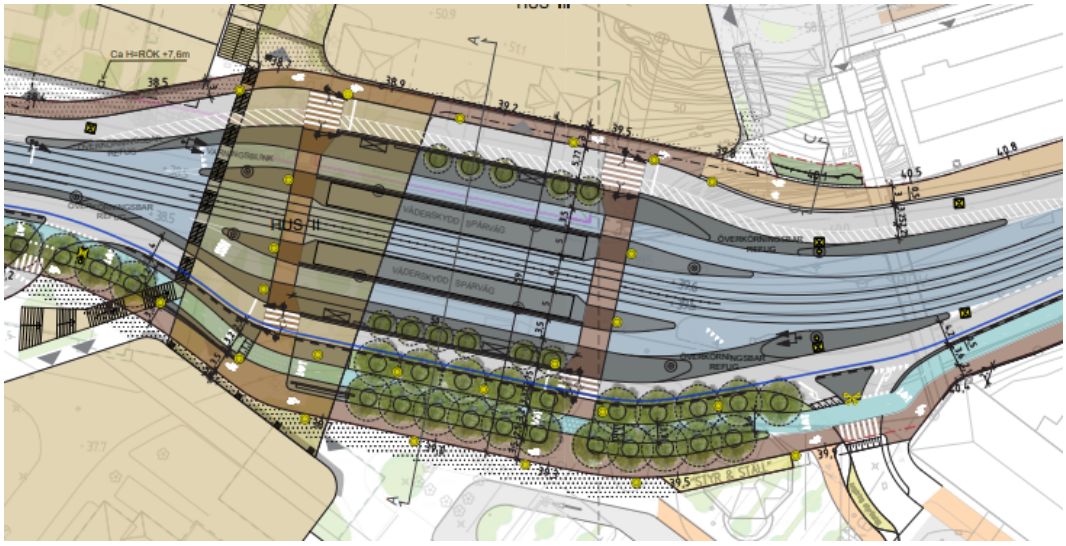
Etapp 6 vid hus 4 omfattar slutjustering av gatumiljön efter att Vanföreanstaltens tillbyggnad har rivits.

Disposition av gatuutrymmet

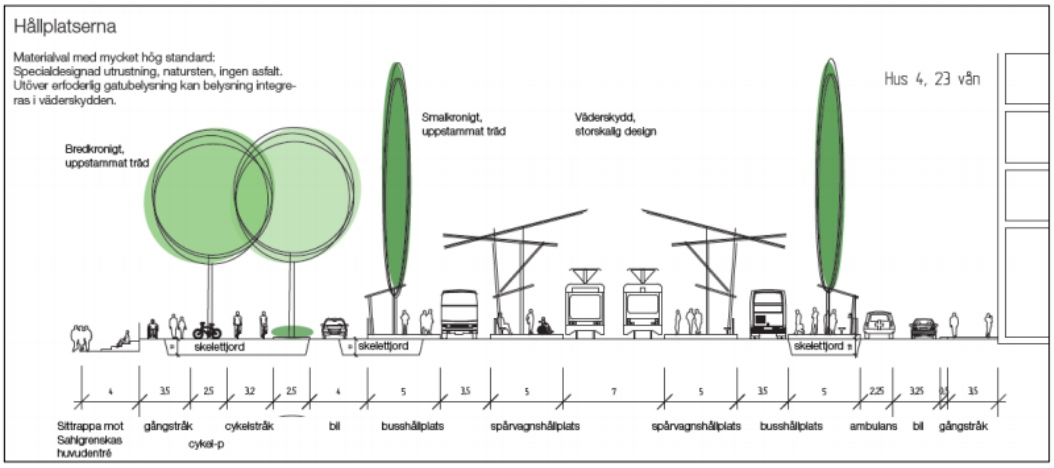
Kollektivtrafik

Av de fyra körfält som finns idag kommer två av dem att enbart trafikeras av kollektivtrafik och lokaliseras i mitten av gatan. Där plats finns separeras dessa kollektivtrafikkörfält med refuger och där det finns mindre plats genom markeringar i körbanan.

Kapaciteten vid hållplatsläge Sahlgrenska huvudentré ökas enligt Målbild koll2035 genom ytterligare ett hållplatsläge där buss och spårvagn i västergående riktning får separerade hållplatslägen. Signalerna dimensioneras upp för att klara de bredder som krävs för att signalstolpar ska kunna stå säkert.



Figur 3: Hållplatsläget Sahlgrenska huvudentré. Bild Sweco



Figur 4: Gatusektion vid hållplatsläge Sahlgrenska huvudentré. Bild från trafikförslag, Cowi

Spåren justeras från sitt befintliga läge västerut för att placera hållplatsläget i en raksträcka samt för att möjliggöra separata hållplatslägen för buss och spårvagn. Perrongerna breddas för att hantera de flöden av passagerare som målpunkten genererar och dimensioneras om minst 45 meter för att hantera de nya spårvagnarnas längd. Delar av hållplatsen hamnar under hus 2, som förbinder exploateringens norra och södra sida.

I samband med byggnation av investeringen planeras ett större underhållsarbete mellan dagens hållplats Sahlgrenska och Annedalsmotet där bland annat spåren läggs i betong för att möjliggöra att bussar ska kunna samutnyttja utrymmet i spårbanan. Underhållsarbetet finansieras inom ramen för Banavgiftsavtalet mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Befintlig vändslinga vid Per Dubbsgaraget justeras och flyttas något för att skapa en bättre yta framför det befintliga parkeringsgaraget.

Utryckningsfordon

Tillgänglighet och framkomlighet för ambulanstransporter har prioriterats högt och lösningar tillämpats för att ge ambulanstrafiken så stora valmöjligheter som möjligt. Bland annat genom en reserverad yta i västergående riktning, avrundade refuger, hårdgjorda spårområden med mera. Ambulanstrafik ges även möjlighet att använda kollektivtrafikfälten i mitten av Per Dubbsgatan.

Vid infart till akutmottagning och parkeringshus från väster tas upphöjningen vid gång- och cykelpassagen bort till förmån för ambulansers framkomlighet. Stopplinje och signalstolpe inklusive tillräcklig refug för västergående kollektivtrafik efter hållplatsen finns öster om vänstersvängande motorfordonstrafik från akuttorget.

Spårvagnar kan regleras så att en vagn om 45 meter kan stå efter övergångsstället vid hållplatsen. Ambulans kan även nyttja hårdgjort spårområde och busskörfält. Öster om hållplatserna och mellan busskörfält och bilväg ges möjlighet för ambulans att köra in i, eller ut ur, det östgående kollektivtrafikfältet. Ytan markeras så att obehörig trafik inte kör in i kollektivtrafikfältet. Genomfarten kan eventuellt även användas av busstrafik. Denna yta kan även fysiskt möjliggöra att större räddningstjänstfordon kan passera vid vänstersväng från Per Dubbsgatan.

Cykel

Cykelinfrastrukturen förbättras väsentligt med genomförandet av planen och cykelbanan längs Per Dubbsgatans södra sida kommer att ingå i stadens pendelcykelnät. Cykelbanan är dubbelriktad och läggs närmast gatan med en skyddsremsa och separeras från fotgängare med en trädrad och grönremsa. Cykelbanan ingår i den kommande utbyggnaden av cykelstråk Annedalsmotet-Götaplatsen vars genomförandestudie godkändes av trafiknämnden 2021-04-23 (§22).

Cykelbanan på norra sidan är av utrymmesbrist smalare än den på södra sidan och bedöms endast användas av de med målpunkt till byggnader som ligger på den sidan. Bredden är 3 meter och det är en kombinerad gång- och cykelbana.

En separerad cykelpassage över Per Dubbsgatan har bedömts som icke möjlig på grund av kollektivtrafikens kapacitetsbehov samt väjning för cyklister av kollektivtrafikfordon bedöms för osäker.

Vid akuttorget smalnar cykelbanan av för att ge plats till utfarter och torg. De två utfarter som finns för bilister till Per Dubbsgatan ändras. Detta så att cyklister har en sträcka om cirka 10 meter mellan utfarterna och därmed hinner uppfatta de regleringar som gäller.

Befintlig cykelbana längs Per Dubbsgatans södra sida breddas men längs norra sidan stannar vid befintlig byggnation.

Fotgängare

Standarden på gångbanorna förbättras och då framförallt på den södra sidan av Per Dubbsgatan och förbi hus 3 (se figur 1). Gångbanorna separeras från cyklister men inte över hela området och gångbanornas bredd varierar på sträckan beroende på förutsättningarna på platsen, både gällande plats och fotgängarflöden. Den norra sidan föreslås få en gångbana längs med fasaden på Hus 3 med en bredd på 2,5 meter. Pelarna till Hus 2 ska inte påverka bredden på gångbanan här. Vidare västerut fortsätter en 2,5 meter bred gångbana tills den ansluter till befintlig gångbana nedanför före detta Vanföreanstalten (1914), vilken i det smalaste snittet är 1,75 meter.

Västerut och norr om Per Dubbsgatan är standarden något lägre än på den södra sidan. Framkomligheten för fotgängare ökar och konflikter mellan dem och cyklister vid korsningspunkter löses genom att skapa tillräckliga väntytor för gående mellan cykelbana och gata. Väntytorna har i förslaget utökats på följande platser:

- Hållplatsläge Annedalskyrkans sydvästra sida
- Hållplatsläge Sahlgrenska huvudentré södra sida

Bil

Fordonstrafik minskas från två till ett körfält i vardera riktningen mellan Annedalsmotet och den nya hållplatsen Sahlgrenska huvudentré. Detta kommer att ge konsekvenser för framkomlighet för fordonstrafik men är i enlighet med Trafikstrategin och bilister kommer högst troligt att använda andra vägar, andra tidpunkter över dygnet och/eller byta färdsätt. Öster om hållplatserna breddas östergående körfält upp till befintlig sektionsbred inför korsningen med Ehrenströmsgatan. Västergående körbana smalnas av något öster om hållplatserna för att rymma gång- och cykelbanan, men de befintliga tre körfälten bibehålls. Idag är hastighetsbegränsningen nedsatt från 50 km/h till 30 km/h förbi sjukhusområdet, från den befintliga busshållplatsen i väster till cirka 80 meter väster om

korsningen med Ehrenströmsgatan. I trafikförslaget föreslås denna sträcka utvidgas åt väster så att den börjar och slutar väster om gångpassagen över Per Dubbsgatan i höjd med Per Dubbsgaraget. Detta på grund av det flyttade akutintaget samt att stadskaraktären på gatan ändras på sträckan.

Signaler

Vid Sahlgrenska hållplats och korsningarna vid vändslingan signalregleras samtliga tillfarter, med undantag för utfart för högersvängande från akutsjukhuset där istället väjning tillämpas. Gång- och cykelpassager i konflikt med kollektivtrafiken öster om hållplatsen signalregleras inte. Bussar som lämnar hållplatserna och ska köra in i spårvägsspåren varnas med blinkande gul signal då spårvagnar lämnar sina hållplatser.

På grund av de korta avstånden mellan trafiksignalerna i bilkörfälten i Per Dubbsgatan behöver signalerna samordnas i grön våg. Att då samtidigt kunna ge full prioritet åt kollektivtrafiken kan bli en utmaning med hänsyn till prognosen på 144 kollektivtrafikpassager per timma i maxtrafik.

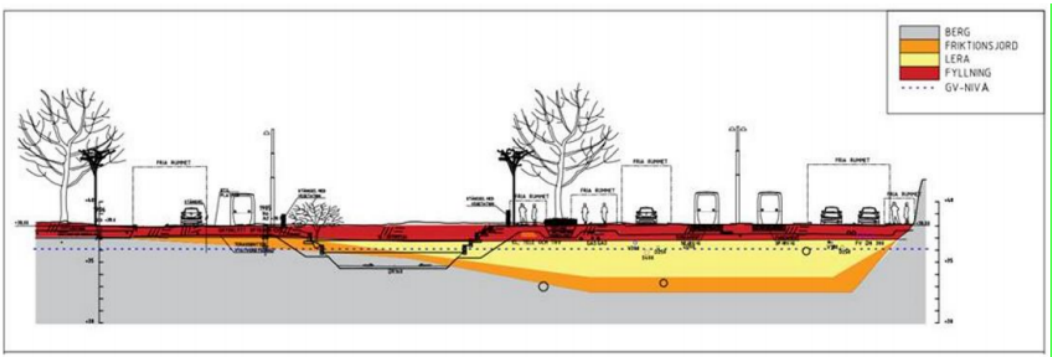
När trafik ifrån akutsjukhuset får grönt så stoppas kollektivtrafiken från väster redan innan vändslingan på grund av platsbrist för långa spårvagnar länge österut. På grund av utrymmesbrist för stolpplacering vid den tillfälliga lösningen så ska en signal för biltrafik mot väster hängas på husvägg på norra sidan av Per Dubbsgatan. För att möjliggöra passage av ambulanser från öster mot akutsjukhuset i den tillfälliga lösningen så placeras signaler för spårvagn och buss inne på hållplatsen. Detta medför en sämre framkomlighet för kollektivtrafiken jämfört med en signaplacering längre västerut.

Dagvatten och skyfall

Enligt detaljplanen ska dagvattnet från vägområdet leds till vändslingan för omhändertagande i en så kallad raingarden. Efter vidare utredning av dagvattenhanteringen så har det konstaterats att ytan för raingarden behöver planeras som en 220 m^2 stor yta för rening.

Inom vändslingan har det påträffats markföroreningar vilket innebär att sanering för att nå miljökvalitetsnorm krävs. Denna raingarden föreslås planteras med träddungar, buskar, perenner och gräs som är av arter som klarar både fuktiga och torra förhållanden. Under genomförandestudien har dock andra alternativ till raingarden för att hantera dagvatten och skyfall utretts. Ytterligare lösningar kan vara aktuella och arbete med hanteringen av dagvatten och skyfall kommer att fortsätta efter genomförandestudien för att åstadkomma en hållbar lösning som följer Tematiskt tillägg till översiktsplan, översvämningsriskers krav. Anläggningen är kostsam och genomförandestudien har tittat på alternativ för att minska dessa.

Vid skyfall är det viktigt att säkerställa framkomligheten, framförallt för räddningstjänsten.



Figur 5: Jordlager och ungefärligutformning av raingarden

Förvaltningens bedömning

Trafikkontoret bedömer att en utbyggnad enligt genomförandestudiens förslag är lämplig och genomförbar. Utformningen bedöms gynna både Göteborg och Västra Götalandsregionen.

Målpunkten skulle inom en snar framtid vara i behov av en översyn för att förbättra trafiksäkerhet, tydlighet samt förbereda hållplatsläget för en utbyggnad enligt Målbild Koll2035 som trafikkontoret har i uppgift att genomföra. Både trafikrummet och hållplatsläget har behov av rationalisering för att omhänderta resandebehov och att uppnå önskvärd färdmedelsfördelning enligt trafikstrategin.

Trafiknämndens kostnad för utbyggnad, cirka 50 miljoner kronor, bedöms som motsvarande de nyttor som uppstår i samband med att hållplatsområdet kring Sahlgrenska och delar av Annedalsmotet byggs om. Trafiknämndens beslut om att prioritera investeringen i kommande investeringsplanering ligger även det till grund för att rekommendera godkännande av genomförandestudien och det framtagna trafikförslaget.

Jenny Adler	Kristina Lindfors
Avdelningschef	Trafikdirektör