



Yttrande angående – Genomförandebeslut och fastställande av projektbudget för Engelbrektslänken - en ny spårvagnslänk.

Yttrandet

Vi Sverigedemokrater är positiva till en utbyggnad av spårvagnsnätet. Bland annat har vi redan tidigt yrkat på att det kritiserade linbaneprojektet i Sverigeförhandlingen omförhandlas och ersätts med en spårförbindelse över/under älven.

Vi tycker även att det är positivt att en cykelbana anläggs på sträckan för att öka framkomligheten och tillgängligheten. Att uppmuntra och underlätta för människor att cykla och gå främjar folkhälsan och minskar miljöbelastningen.

Göteborgs Stads intentioner är generellt goda men trafiksäkerheten måste beaktas i hela staden. De cykelfartsgator och gångfartsområden staden börjat bygga saknar separation mellan bilar, cyklister och fotgängare. Alla trafikanter blandas på gemensamma ytor vilket försämrar trafiksäkerheten.

Vi vill bygga ut trygga gång- och cykelbanor som separerar bilar, cyklister och fotgängare.

Med detta sagt vill vi lyfta fram vikten av god planering och konsekvensanalys. Nedan pekar vi ut ett antal kritiska områden.

1. Överklagan, senareläggning mister statliga medfinansieringen
2. Uteblir dessa innebär det högre utgifter för region och staden
3. Försvårad trafikering av spårvägen vid kanalmurarnas renovering
4. Antas inte detaljplanen får staden kostnader på ca 25 miljoner kronor.
5. Tidigare större projekt har varit alltför optimistiska gällande projektkostnader. Det är av största vikt att projektekonomi hålls realistisk.
6. Tidplanen. Stora osäkerhetsfaktorer. Rådande ekonomiska läget. Kan bli dyrare än vad som redovisats.
7. Minskad störningskänslighet i trafiken är en målsättning. Samråd mellan staden, Partille och Mölndal ger tydlig rekommendation att det genomförs.
8. Trafikstörningar. Korsvägen stängs av. Engelbrektsgatan byggs. Hur kommer trafikflödet se ut? Detta måste genomlysas.
9. Kollektivtrafiken i sin helhet måste tas hänsyn till.

Vi vill även belysa vikten av att i högsta grad ta hänsyn till befintligt trafikflöde på sträckan för att inte skapa ytterligare trafikstörningar.

Göteborg är hårt drabbat av trängsel, staden kommer vara hårt belastad och ha fler flaskhalsar i framtiden än i dag, både på vägar och spårvägar.

Det är inte asfalt, räls eller ledningar som står i fokus utan hur människor använder dem för att resa, kommunicera och driva företag. Människor måste smidigt, hållbart och kostnadseffektivt kunna transportera sig mellan boende och arbetsplatser. Varor och tjänster måste flöda så fritt som möjligt.

I tider som denna är det extra viktigt att säkerställa god ekonomisk hushållning med skattemedlen. Varje satsad skattekrone ska ge den bästa lösningen för de människor som bor och arbetar i staden.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-04-07

Diarienummer 0697/20

Handläggare

Robertho Settergren och Eric Roos

Telefon: 031-368 00 99

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

Genomförandebeslut och fastställande av projektbudget för Engelbrektslänken - en ny spårvagnslänk

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Genomförandebeslut för Engelbrektslänken – ny spårvägslink, godkänns i enlighet med vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Projektbudget om 210 mnkr fastställs samt en utanpåliggande riskreserv om 50 mnkr i 2019 års prisnivå avsätts till projektet, under förutsättning att Västra Götalandsregionens regionfullmäktige också beslutar enligt punkt 2.
2. Medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad ianspråkats upp till 112 mnkr varav stadens del uppgår till 56 mnkr i 2019 års prisnivå för den del av projektet som rör spårvägsbanan, under förutsättning att Västra Götalandsregionens regionfullmäktige beslutar motsvarande.
3. Trafiknämnden utses till projektansvarig i vilket det ingår att ansvara för samordning och uppföljning av projekt Engelbrektslänken i sin helhet.

Sammanfattning

Stadsledningskontoret föreslår i föreliggande ärende att genomförandebeslut för Engelbrektslänken godkänns, projektbudget om 210 mnkr fastställs samt att en utanpåliggande riskreserv om 50 mnkr avsätts. Beslutet gäller under förutsättning att även regionfullmäktige beslutar om att medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad ianspråkats upp till 112 mnkr, varav stadens del uppgår till 56 mnkr.

För att möjliggöra ett färdigställande av Engelbrektslänken till 2022 är det önskvärt att kommunfullmäktige i juni 2020 godkänner genomförandebeslutet.

För att nå Målbild Koll2035 har Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun samt Västra Götalandsregionen arbetat fram ett förslag till gemensam handlingsplan för 2020–2024. Den nya spårvägslinken mellan Skånegatan och Södra Vägen, Engelbrektslänken, är i det kommande förslaget till handlingsplan en av de prioriterade investeringarna under perioden. Ett enigt Stadstrafikforum har ställt sig bakom att föreslå parterna att delfinansiera Engelbrektslänken.

Projektet har beviljats statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal med maximalt cirka 89 mnkr för projektets spårvägsutbyggnad. Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad föreslås finansiera resterande del av spårvägsutbyggnaden med vardera 56 mnkr. Staden finansierar för egen del cykelbanan om 10 mnkr.

Riskfördelning, projektstyrning och genomförandefrågor kommer stadfästas i ett kommande genomförandeavtal mellan staden och Västra Götalandsregionen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Totalt uppgår den föreslagna projektbudgeten för Engelbrektslänken till 210 mnkr i 2019 års prisnivå varav 200 mnkr avser kostnader för utbyggnad av spårvägen och 10 mnkr avser utbyggnad av cykelväg. Därutöver föreslås en utanpåliggande riskreserv om 50 mnkr i 2019-prisnivå.

Engelbrektslänken finns med som ett namngivet projekt i trafiknämndens investeringsplan 2020–2023 om 192 mnkr i prisnivå 2018. Ökningen beror till största delen av att projektet tidigare saknade riskreserv. Ökningen beräknas inträffa år 2022 och påverkar därmed inte innevarande budgetår. Den nu beräknade utgiften för projektet om 210 mnkr samt en utanpåliggande riskreserv om 50 mnkr är upptagen i det långsiktiga investeringsunderlag för perioden 2021–2030 som trafiknämnden på sammanträdet i mars godkände att översända till den centrala budgetberedningen.

Projektet har beviljats statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal med maximalt cirka 89 mnkr för projektets spårvägsutbyggnad. Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad föreslås finansiera resterande del av spårvägsutbyggnaden med vardera 56 mnkr från den så kallade spårvägspotten. Spårvägspotten avser den överenskommelse som innebär att parterna gemensamt och till lika delar ska finansiera nyinvesteringar i spåranläggningen upp till totalt 600 mnkr.

Kommunfullmäktige föreslås därutöver besluta om en utanpåliggande riskreserv om 50 mnkr, varav 49 mnkr avser spåråtgärder. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen är överens om att dela lika på kostnadsökningar och kostnadsavvikelser. Det innebär att kostnader som faller ut av ett eventuellt ianspråktagande av riskreserven ska fördelas lika mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Med projektet följer en ökad belastning på trafiknämndens driftsanslag för nettokapitalkostnader om cirka 4,8 mnkr årligen i samband med driftstagande år 2022.

Stadsledningskontoret kan konstatera att det är viktigt med en gemensam projektstyrning och riskhantering mellan staden och Västra Götalandsregionen så att inte medel från riskreserven behöver ianspråktagas och att hantering och ansvarsfördelning stadfästs i ett genomförandeavtal.

Se vidare under avsnittet Ekonomi nedan samt i trafiknämndens handlingar för en mer detaljerad beskrivning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafiken i staden medför såväl påverkan på klimatet som lokal påverkan på människors hälsa genom luftföroreningar och buller. För att staden ska klara av att nå miljömålen avseende Frisk luft, God bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan krävs en överflyttning av resande från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. Ett robust och

pålitligt transportsystem, som Engelbrektslänken bidrar till, ökar viljan att resa kollektivt. Spårväg har dessutom ett lägre energiuttag per resenär jämfört med buss, inklusive elbuss. Cykelbanan ger en gen tvärförbindelse i öst-västlig riktning utan alltför stora höjdskillnader. Framkomligheten och tillgängligheten förbättras betydligt för cykeltrafik längs gatan och trafiksituationen för cyklister förbättras och upplevs som säkrare och tryggare. Med åtgärden bedöms trafikarbetet med spårvagn och cykel öka, medan trafikarbetet med biltrafik bedöms minska, vilket bedöms leda till minskade utsläpp.

Bedömning ur social dimension

Spårvägsnätet avlastar och skapar en robusthet i spårvägsnätet vilket gagnar kollektivtrafikresenärerna i staden i stort. Dagens system är sårbart vilket leder till att det vid olyckor, fel i anläggningen eller fordonsfel snabbt skapas en störning som fortplantar sig och skapar negativa effekter för resenärer. En störning påverkar lätt restiden och en ökad robusthet innebär således att påverkan på restiden vid störningar i spårvägsnätet minskas.

Mer lokalt kan åtgärden skapa en ökad upplevelse av gatan som barriär då gatan breddas och trafikeras av spårvagn som är tung trafik. Samtidigt planeras det för fler gatuövergångar än det finns i dagsläget, vilket gör att den faktiska barriären blir mindre.

Den föreslagna sträckningen av gång- och cykelväg är mycket positivt då det idag saknas en naturlig koppling.

Heden och dess förskola är viktiga målpunkter för många barn och ungdomar. Till exempel behöver flera av de som bor i närheten och går i skolorna längs Skånegatan eller åker kollektivtrafik till området korsa och gå längs med Engelbrektsgatan för att nå Heden och förskolan. I och med den nya gång- och cykelbanan längs Engelbrektsgatan och de nya ordnade passagerna för fotgängare över gatan ökar tillgängligheten till både Heden och förskolan.

En del av de ungdomar som ska till eller från Ingrid Segerstedts gymnasium på Södra Vägen korsar eller går längs med Engelbrektsgatan. De nya passagerna och den nya gång- och cykelbanan underlättar även för dessa ungdomar.

Bilaga

Trafiknämndens handlingar 2020-03-26 § 82

Ärendet

Ärendet innefattar förslag till genomförandebeslut för Engelbrektslänken samt fastställande av projektbudget.

Genomförandebeslutet gäller under förutsättning att Västra Götalandsregionens regionfullmäktige fattar ett likalydande beslut om att medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad på upp till 112 mnkr ianspråkats, varav stadens del uppgår till 56 mnkr.

För att möjliggöra ett färdigställande av Engelbrektslänken till 2022 vill stadsledningskontoret påpeka att det är önskvärt att kommunfullmäktige i juni 2020 godkänner genomförandebeslutet så att trafiknämndens arbetsutskott kan ta beslut om att starta projektering senast i juni 2020. Omedelbar justering av ärendet är nödvändigt.

Beskrivning av ärendet

Stadsledningskontoret har valt att ge en kortare beskrivning av genomförandebeslut för Engelbrektslänken. Mer omfattande information återfinns i trafiknämndens handlingar.

Utpekad objekt i Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035

Kommunfullmäktige i Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun samt regionfullmäktige antog under 2018 Målbild Koll2035. Målbilden beskriver hur kollektivtrafiken i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille ska utvecklas fram till år 2035 för att attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer. Som ett första steg för att realisera Målbild Koll2035 har Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 arbetats fram gemensamt mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen. Handlingsplanen redovisar de investeringar och utredningar som är prioriterade under tidsperioden 2020–2024. Engelbrektslänken pekas i handlingsplanen ut som en av de prioriterade investeringarna under perioden. Handlingsplanen är ännu inte godkänd av parterna utan hanteras som ett eget ärende som planeras föras fram till kommunfullmäktige för behandling under hösten 2020.

Ny spårvägslink mellan Skånegatan och Södra Vägen

Dagens spårvägsnät är störningskänsligt och i många relationer inte så flexibelt. Idag måste alla spårvagnar passera antingen Brunnsparcken/Drottningtorget eller Korsvägen. Ett stopp i spårvagnstrafiken vid till exempel Polhemsplatsen eller Drottningtorget ger svåra konsekvenser för spårvägstrafiken i östra och nordöstra Göteborg.

Engelbrektslänken är en ny, cirka 450 meter lång, spårvägslink i Engelbrektsgatan mellan Skånegatan och Södra Vägen. Syftet med att koppla ihop spåren på Södra Vägen med spåren på Skånegatan, utan att behöva köra via Korsvägen, är att en sådan link dels minskar sårbarheten vid driftstörningar, dels skapar möjligheter till nya linjedragningar i öst-västlig riktning genom centrala staden och därmed ökar framkomligheten och tillgängligheten för spårvägstrafiken.



Berörd del av Engelbrektsgatan markerad med röd linje.

Med Engelbrektslänken minskar kollektivtrafiksystemets störningskänslighet och tillgängligheten och tillförlitligheten kan förbättras. Engelbrektslänken kommer att trafikeras vid behov, exempelvis vid tillfälliga eller planerade omledningar av trafiken, planerat underhåll, evenemang, akuta trafikstörningar och liknande. Trafikering på Engelbrektslänken kommer att vara aktuellt vid reovering av kanalmurar vid Drottningtorget, Brunsparken och utmed Södra Hamngatan. Engelbrektslänken behöver därför vara möjlig att öppna för trafik så snart som möjligt. Engelbrektslänken fyller även en viktig funktion vid en eventuell byggnation av spårväg i Allétråket samt vid en eventuell byggnation av Bangårdsförbindelsen.

Ny cykelväg mellan Skånegatan och Södra vägen

Det separerade cykelvägnätet i centrala Göteborg är glesare än vägnätet. Idag saknas cykelbana på Engelbrektsgatan mellan Aschebergsgatan och Skånegatan och cyklister är istället hänvisade till blandtrafik med fordonstrafiken. Syftet med att anlägga en cykelbana på sträckan är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en trafiksituation för cyklister som är säkrare och upplevs som tryggare.

Genomförandestudie och detaljplanearbete

Trafiknämnden fattade i juni 2018 beslut om att starta en genomförandestudie (GFS) för ny spårvägslink och cykelväg utmed Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan.

Åtgärden kräver upprättande av en detaljplan som möjliggör spårvagnstrafik på sträckan. Byggnadsnämnden tog i september 2019 beslut om att starta planarbetet. Planarbetet har ännu inte gått in i samrådsskede.

Arbetet med genomförandestudie är i stort sett klart, men trafikkontoret avvaktar att färdigställa den för att kunna omhänderta eventuella justeringar som framkommer i detaljplanearbetet.

Ekonomi

Nedan beskrivs kalkylerade projektkostnader och beräknad förväntad finansiering samt uppskattade drift- och kapitalkostnadskonsekvenser. Mer utförlig beskrivning går att hämta i trafiknämndens handlingar i bilaga 1.

Projektutgifter

I det här skedet av genomförandestudien är investeringsutrymmesbehovet beräknat till 260 mnkr (2019 års prisnivå). Investeringsutgiften kan delas upp i 200 mnkr för spårvägslinken samt 10 mnkr för cykelvägen. Den föreslagna utanpåliggande riskreserven om 50 mnkr kan delas upp i 49 mnkr för spårvägslinken och 1 mnkr för cykelvägen. Samtliga belopp avser 2019 års prisnivå om inte annat anges.

Projektets kostnader är fördelade enligt nedanstående tabell.

Investeringsutgifter (mnkr)	Kostnadskalkyl GFS - våren 2020
Planering/Projektering	17
Mark- & anläggningsarbeten	165
Projektunika åtgärder	6
Projektadministration	11
Generella osäkerheter	11
Summa föreslagen projektbudget	210
Utanpåliggande riskreserv	50
Summa Investeringsutgifter	260

Beräknad projektbudget har justerats upp under projektplaneringens gång. I samband med att staden och regionen sökte finansiering för projektet genom stadsmiljöavtal gjordes en kostnadsuppskattning som underlag för ansökan som redovisade en investeringsvolym om 192 mnkr (2018 års prisnivå). Differensen mellan den tidigare kostnadsuppskattningen avser dels indexeffekter om cirka 5–6 mnkr (ingen reell kostnadsökning) samt ökade kalkylerade kostnader för ändrad höjdsättning om cirka 12 mnkr som identifierats i den fördjupade genomförandestudien.

Därutöver har trafikkontoret genomfört en riskvärdering av projektet som har resulterat i ett bedömt behov av riskreserv motsvarande 50 mnkr, vilket motsvarar cirka 25 procent av projektbudgeten. Den utanpåliggande reserven avser dels att hantera oförutsedda utgifter som projektet aktivt ska arbeta för att de inte ska uppstå eller hanteras inom projektbudget, dels för att ge trafiknämnden mandat att omhänderta avvikelser i projektet utan att behöva återkomma till kommunfullmäktige med reviderat genomförandebeslut. Nämnden kan på så sätt hantera framdriften i projektet.

Finansiering av projektet

I enlighet med kommunfullmäktiges beslut 2018-03-22 § 33, ”spårvägsöverenskommelsen” mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen (dnr: 1864/17) är parterna överens om att gemensamt finansiera nyinvesteringar upp till totalt 600 mnkr inom ramen för den så kallade spårvägspotten. Överenskommelsen innebär att parterna har förbundit sig att finansiera åtgärder med 300 mnkr var.

Förslaget innebär att parterna till lika delar ska finansiera spårvägsåtgärderna i projekt Engelbrektslänken och ianspråkta utrymme i den överenskomna spårvägspotten motsvarande den volym som inte kan erhållas från annan extern finansiering.

Utöver gemensam finansiering mellan parterna har parterna sökt och beviljats finansiering motsvarande 88,5 mnkr genom stadsmiljöavtal i nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Bidraget är ett fast belopp och räknas inte upp med index, vilket innebär en risk för en ökad nettokostnad för parterna beroende på hur prisutvecklingen sker. Bidraget går endast till spårvägslänken, inte till den långsgående cykelvägen då den är en så kallad motprestation. Förutsättningar för stöd är att Engelbrektslänken är färdigställd senast 2022 och att de projekt som trafikkontoret och Västra Götalandsregionen pekat ut som motprestationer genomförs (se bilaga 1 i trafiknämndens handlingar). Tre av de sju utpekade motprestationerna är i dagsläget genomförda.

Vad avser investeringsutgifterna kopplade till cykelåtgärderna förväntas dessa finansieras fullt ut av staden.

Stadens investeringsåtagande redovisas i tabellerna nedan.

Cykelåtgärder (mnkr)	
Projektutgifter	10
Extern finansiering	0
Stadens investeringsåtagande	10

Spåråtgärder (mnkr)	
Projektutgifter	200
Extern finansiering	144
<i>varav Stadsmiljöavtal</i>	<i>89</i>
<i>varav Västra götalandregionen</i>	<i>56</i>
Stadens investeringsåtagande	56

Beloppen är avrundade till miljoner kronor

Vad avser utanpåliggande riskreserv är parterna i dagsläget överens om att kostnadsfördyringar ska delas lika mellan parterna, men Västra Götalandsregionen kan i dagsläget inte budgetera för finansiering av en utanpåliggande riskreserv utan avser att hantera eventuella avvikelser i projekten om det blir aktuellt. Parterna är överens om att gemensamt aktivt verka för att kunna hantera eventuella avvikelser inom projektbudgeten. Det gemensamma arbetet och överenskommelser om att dela kostnadsökningar lika behöver stadfästas inom ramen för ett kommande genomförandeavtal, vilket även bör omfatta kostnadsökningar avseende prisutveckling som inte täcks genom stadsmiljöavtalet.

Baserat på stadens ekonomistyrning och styrning av betydande projekt föreslår trafiknämnden fortsatt att nämnden beviljas en utanpåliggande riskreserv om 50 mnkr (49 mnkr avseende spåråtgärderna och 1 mnkr avseende cykelåtgärderna) för att möjliggöra ett mandat för nämnden att agera om avvikelser uppstår utan att behöva gå till kommunfullmäktige med ett reviderat genomförandebeslut. Det innebär och förutsätter dock fortsatt att Västra Götalandsregionen till hälften medfinansierar ett eventuellt ianspråktagande av riskreserven.

Drift- och kapitalkostnadskonsekvenser

I enlighet med ”spårvägsöverenskommelsen” mellan parterna hanteras Västra Götalandsregionens medfinansiering till anläggningen som ett investeringsbidrag, vilket innebär att projektets nettokapitalkostnader inte ska belasta banavgiften utan att beräknade nettokapitalkostnader finansieras löpande av trafiknämnden. När Engelbrektslänken är i drift bär Västra Götalandsregionen det ekonomiska ansvaret för drift, underhåll och reinvestering via banavgiften.

Trafiknämnden beräknar tillkommande kapitalkostnadseffekter till cirka 4,6 mnkr årligen under de första 10 åren för att sedan sjunka i takt med att delar av anläggningen skrivs av helt successivt.

Utöver kapitalkostnadskonsekvenserna beräknas de tillkommande driftkonsekvenserna för skötsel och underhåll till cirka 3,4 mnkr årligen. Av dessa är 2,6 mnkr hänförliga till spårbanan och finansieras därmed genom banavgift till regionen och belastar inte staden. Övriga beräknade driftkostnader avser anläggningar som staden fullt ut ansvarar för, varav 0,2 mnkr avser drift för tillkommande åtgärder i stråket utöver de som redan driftas idag.

Den ökade belastningen på trafiknämndens driftsanslag blir därmed sammantaget 4,8 mnkr det första året efter att projektet färdigställts.

Projektet har under 2018 och 2019 haft ett utfall på 4,1 mnkr, som belastar driftsekonomi som förgäveskostnad i händelse av att projektet avbryts.

Stadstrafikforums ställningstagande samt ärendets fortsatta beredning

Det politiskt tillsatta Stadstrafikforum är, i enlighet med huvudavtalet och principavtal avseende åtgärder för genomförande av avsiktsförklaringen och huvudavtalet, ansvarig för att bereda och lämna förslag till användning av den gemensamma potten.

Ett enigt Stadstrafikforum har den 13 mars 2020 ställt sig bakom att:

- a) Delfinansiering av Engelbrektslänken med 112 mnkr ur den gemensamma spårvägs-potten.
- b) Grundprincipen är att risk delas lika.
- c) Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen, om möjligt, kompletterar/justerar stadsmiljöavtalet med Engelbrektslänken till nytt investeringsbelopp och en eventuellt förskjuten tidsplan.

Efter ställningstagandet i Stadstrafikforum sker beslut om investering och genomförande i parternas linjeorganisationer. Hos Västra Götalandsregionen lyfts ärendet i Västtrafiks styrelse, därefter som information i kollektivtrafiknämnden, följt av beslut i regionstyrelse och regionfullmäktige. Inom Göteborgs Stad lyfts investeringsärendet först i trafiknämnden, följt av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Risker med anledning av genomförandebeslut

Om genomförandebeslut tas efter samrådsskedet flyttas ett färdigställande av Engelbrektslänken till efter 2022. Då finns en risk att projektet helt eller delvis mister den statliga medfinansieringen om 88,5 mnkr från stadsmiljöavtalet, eftersom ett färdigställande under 2022 är en av förutsättningarna för medfinansieringen. Minskade eller uteblivna inkomster från staten innebär högre nettoutgifter för staden och för Västra Götalandsregionen. Det är dock möjligt att ansöka hos Trafikverket om att ändra sluttid för projektets färdigställande genom ett så kallat ändringsbeslut. Därigenom kan finansieringen av stadsmiljöavtalet säkras.

Om genomförandebeslut tas efter samrådsskedet innebär det även en försvårad trafikering av spårvägen under tiden för renoveringen av kanalmurarna.

Om kommunfullmäktige fattar ett genomförandebeslut före sommaren följer andra risker kopplade till detaljplanen. Om inte detaljplanen antas innebär det att projektet behöver avbrytas. Om projektet inte kan genomföras kommer nedlagda utgifter att skrivas ned i investeringsredovisningen, och därmed bli en kostnad på driftsanslaget. Trafikkontoret uppskattar att projektet kan ha nedlagda utgifter om 25–50 mnkr vid tidpunkten för antagande som då behöver fördelas i enlighet med det kommande genomförandeaftalet för Engelbrektslänken mellan staden och Västra Götalandsregionen.

Stadsledningskontorets bedömning

I enlighet med trafiknämndens beslut den 26 mars 2020 föreslår stadsledningskontoret att genomförandebeslutet för Engelbrektslänken godkänns genom att en projektbudget om 210 mnkr fastställs samt att en utanpåliggande riskreserv avsätts om 50 mnkr i 2019 års prisnivå till projektet.

Likt trafiknämnden gör stadsledningskontoret bedömningen att projektet och finansieringsupplägget är av sådan beskaffenhet att det avser beslut i kommunfullmäktige. Dels är investeringen inklusive riskreserv av sådan storlek att det är rimligt att kommunfullmäktige beslutar om projektbudget. I avsaknad av en beslutad handlingsplan för Koll2035 är det därutöver stadsledningskontorets bedömning att endast kommunfullmäktige kan besluta om ianspråktagande av den överenskomna spårvägspotten.

Genomförandebeslutet gäller under förutsättning att regionfullmäktige beslutar att ianspråka medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad om 112 mnkr, varav stadens del uppgår till 56 mnkr för den del av projektet som rör spårvägsbanan. Det bör i detta sammanhang förtydligas att inga specifika medel har avsatts i staden för den gemensamma spårvägspotten utan att denna överenskommelse avser en uppgörelse om finansiering. Hanteringen sker inom ramen för stadens ordinarie budgetprocess och budgetstyrning och utgör en del av trafiknämndens ordinarie långsiktiga investeringsplanering och nomineringsprocess.

I förslaget till Handlingsplan 2020 – 2024 för att nå Målbild Koll2035, som har arbetats fram gemensamt mellan Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun samt Västra Götalandsregionen, redovisas de investeringar och utredningar som är prioriterade under tidsperioden 2020–2024. Engelbrektslänken är en av de prioriterade investeringarna under den kommande handlingsplanens tidsperiod. Handlingsplanen förväntas behandlas av kommunfullmäktige under hösten 2020.

Stadsledningskontoret noterar att det gemensamma arbetet med handlingsplanen har skapat en ökad förståelse mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen. Dock är samarbetet fortfarande i en uppstartsfas där mycket arbete återstår gällande kunskap om varandras projektstyrning, riskhantering, investerings- och beslutsprocesser samt organisationskultur. Engelbrektslänken blir i detta avseende ett viktigt gemensamt projekt där rutiner för gemensam projektstyrning och riskhantering behöver utvecklas inför kommande projekt.

Stadsledningskontoret vill betona att all projektstyrning samt riskhantering behöver ske gemensamt. Om riskreserven ska kunna ianspråkta är det nödvändigt att det sker genom en gemensam hantering och riskfördelning som kommer att regleras i det kommande genomförandeaftalet mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen genom trafiknämnden respektive Västtrafik. En gemensam involvering och projektstyrning är även en förutsättning för att genomföra projektet i enlighet med tidsplanen för projektet samt inom projektets budget.

Under projektets genomförandefas kan det bli nödvändigt att göra avvägningar mellan projektets budget samt kvalitet och omfattning av projektet. Dessa avvägningar behöver genomföras gemensamt mellan trafiknämnden och Västtrafik.

Då finansiering av medlen från Stadsmiljöavtal sker med ett fast belopp i 2018 års prisnivå kommer staden och Västra Götalandsregionen i genomförandeaftalet bland annat behöva hantera och fördela risken för en ökad nettokostnad för parterna beroende på hur prisutvecklingen sker.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden gör bedömningen att det är lämpligt att kommunfullmäktige behandlar genomförandebeslut för Engelbrektslänken före sommaren år 2020 trots att detaljplanen ännu inte är färdig för antagande. Trafiknämnden bedömer att de negativa konsekvenserna av att detaljplanen inte kan antas och den ekonomiska risk som det innebär, är mindre än konsekvenserna av att senarelägga byggnationen i väntan på att detaljplanen antas. Att påbörja byggnationen av Engelbrektslänken är även viktigt för att minska sårbarheten vid driftstörningar i spårtrafiken, inte minst under den kommande reoveringen av kanalmurarna.

Tidsplanen gällande färdigställande av Engelbrektslänken är pressad med anledning av att en förutsättning för finansiering via Stadsmiljöavtal är att Engelbrektslänken är färdigställd senast år 2022. Trafikkontoret har därför i samförstånd med Västtrafik inlett en dialog med Trafikverket för att undersöka om det är möjligt att flytta fram datum för färdigställande för att minska stadens och Västra Götalandsregionens ekonomiska risktagande. Trafikkontoret bedömer att det finns goda möjligheter att i detta skede, om så krävs, flytta fram datum för färdigställande av Engelbrektslänken med bibehållen finansiering.

Att begära en komplettering/justering av investeringsbeloppet genom Stadsmiljöavtal innebär dock en ökad risk avseende finansiering för såväl staden som Västra Götalandsregionen, eftersom nuvarande finansieringen från Stadsmiljöavtal du behöver annulleras och att parterna behöver inkomma med en ny ansökan. En sådan ansökan kan på förhand inte garantera vilka medel som tilldelas. Stadsledningskontoret avråder därför till ett sådant förfarande.

Stadsledningskontoret föreslår att trafiknämnden utses till projektansvarig i vilket ingår att ansvara för samordning och uppföljning av projektet i sin helhet. Trafiknämnden och Västtrafik bör även undersöka möjligheter till ytterligare annan extern medfinansiering, för att på så sätt minska ianspråktagandet av den så kallade spårvägspotten.

Magnús Sigfússon

Direktör Stadsutveckling

Eva Hessman

Stadsdirektör



Investeringsbeslut Engelbrektslänken – ny spårvägslink

§ 82, 2173/18

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för Engelbrektslänken – ny spårvägslink genom att fastställa en projektbudget om 210 miljoner kronor i prisnivå 2019.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att avsätta en utanpåliggande riskreserv om 50 miljoner kronor i prisnivå 2019 till projektet.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige, under förutsättning av regionfullmäktiges beslut, att den del av projektet som rör spårvägsbanan hanteras inom ramen för den gemensamma så kallade 600-potten.
4. Trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att teckna genomförandeavtal med Västra Götalandsregionen.
5. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Handlingar

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2020-03-19

Yttrande från (D) (protokollsbilaga 1, § 82)

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) frågar om trafiknämnden kan besluta enligt trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Justering

Ärendet justeras omedelbart.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2020-03-26



Vid protokollet

Sekreterare

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Karin Pleijel (MP)

Yttrande
26 mars 2020

(Demokraterna)
Ärende nr 32

Yttrande – angående Engelbrekslänken

Demokraterna hade till mötet lagt ett yrkande om att ärendet borde återremitteras för fördjupad beskrivning och dialog med nämnden gällande den nu tillkommande "utanpåliggande riskreserven" om 50 miljoner kr. Under mötet gavs svar och därför drogs yrkandet tillbaka. Demokraterna anser att en eventuell ytterligare kostnadsökning med 50 milj kr vore mycket olycklig.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-03-19

Diarienummer 2173/18

Handläggare

Lovisa Berg/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 24 08

E-post: lovisa.berg@trafikkontoret.goteborg.se

Investeringsbeslut Engelbrektslänken – ny spårvägslink

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för Engelbrektslänken – ny spårvägslink genom att fastställa en projektbudget om 210 miljoner kronor i prisnivå 2019.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att avsätta en utanpåliggande riskreserv om 50 miljoner kronor i prisnivå 2019 till projektet.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige, under förutsättning av regionfullmäktiges beslut, att den del av projektet som rör spårvägsbanan hanteras inom ramen för den gemensamma så kallade 600-potten.
4. Trafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att teckna genomförandeaftal med Västra Götalandsregionen.
5. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

Engelbrektslänken är en ny spårvägslink i Engelbrektsgatan mellan Skånegatan och Södra vägen. Syftet med länken är att minska sårbarheten vid driftstörningar samt skapa möjligheter till nya linjedragningar i öst-västlig riktning genom centrala staden och därmed öka framkomligheten och tillgängligheten för spårvägstrafiken. I samband med byggnation av Engelbrektslänken finns möjlighet att anlägga en cykelbana parallellt med spårvägslinken som en del i att skapa ett längre sammanhängande cykelstråk, där cyklisterna i dag är hänvisade till att cykla i blandtrafik. I arbetet med den genomförandestudie som pågår är projektets utgift beräknat till 210 miljoner kronor (prisnivå 2019). Därtill ser trafikkontoret behov av en utanpåliggande riskreserv om 50 miljoner kronor (prisnivå 2019). Trafikverket medfinansierar projektet med maximalt 88,5 miljoner kronor. Västra Götalandsregionen och Staden har förbundit sig till att finansiera en gemensam pott för spårvägsutbyggnad på sammanlagt 600 miljoner kronor till och med år 2034 (den så kallade 600-potten). Efter ställningstagande i Stadstrafikforum sker beslut om investering och genomförande i parternas linjeorganisationer. Västra Götalandsregionen kommer i sitt beslut beskriva en totalutgift för spårvägsbanan om 200 miljoner kronor. Detta då Västra Götalandsregionen inte tar upp riskreserv i sitt investeringsbeslut utan hanterar utgifter för icke förutsedda händelser i enlighet med Västra Götalandsregionens beslutsordning. Förutsatt att Stadstrafikforum ställer sig bakom frågan den 13 mars föreslår trafikkontoret att trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för Engelbrektslänken – ny

spårvägslink genom att fastställa en projektbudget om 210 miljoner kronor (prisnivå 2019) samt fatta beslut om att den del av projektet som rör spårvägsbanan hanteras inom ramen för den gemensamma så kallade 600-potten. Med projektet följer en ökad belastning på trafiknämndens driftsanslag för nettokapitalkostnader och ökade kostnader för att drifva och underhålla anläggningen. Belastningen kommer att variera över tid. Det första året efter att projektet färdigställts är den ökade belastningen beräknad till 4,8 miljoner kronor.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Engelbrektslänken – ny spårvägslink finns med som ett namngivet projekt i trafiknämndens investeringsplan 2020–2023 (version 2020), dock inte med motsvarande belopp som den nu beräknade totalutgiften omfattar. Ökningen beräknas inträffa först 2022 och påverkar därmed inte innevarande budgetår. Den nu beräknade utgiften för projektet om 210 miljoner kronor (prisnivå 2019) samt en utanpåliggande riskreserv om 50 miljoner kronor (prisnivå 2019) är upptagen i det långsiktiga investeringsunderlag för perioden 2021–2030 som trafiknämnden i marsnämnden föreslås besluta om att översända till den centrala budgetberedningen. Riskreserven är en reserv som finns för att hantera icke identifierade händelser som kan uppkomma i projektet. Trafiknämnden äger beslutet om att ianspråka riskreserven och har delegerat beslut upp till 10 miljoner kronor till trafikdirektören. Hanteringen av eventuella kostnadsförändringar i projektet sker i samverkan med Västra Götalandsregionen, i enlighet med kommande genomförandeavtal. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen är överens om att dela lika på de kostnader som faller ut av ett eventuellt ianspråktagande av riskreserven.

Investeringsutgiften kan delas upp i 200 miljoner kronor för spårvägslinken samt 10 miljoner kronor för cykelvägen. Den föreslagna utanpåliggande riskreserven om 50 miljoner kronor kan delas upp i 49 miljoner kronor för spårvägslinken och 1 miljon kronor för cykelvägen.

	Cykelväg	Spårväg	Totalt
Utgifter	10	200	210
Utanpåliggande riskreserv	1	49	50
<i>Summa utgifter (prisnivå 2019)</i>	<i>11</i>	<i>249</i>	<i>260</i>

Trafikverket medfinansierar spårvägslinkens produktionsutgifter med maximalt 88,5 miljoner kronor genom Stadsmiljöavtalet i Nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Bidraget är ett fast belopp och räknas inte upp med index, vilket innebär en risk för en ökad nettokostnad beroende på hur prisutvecklingen sker.

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen föreslås dela lika på resterande utgifter för spårvägslinken, genom att ianspråka medel från den så kallade 600-potten. 600-potten är ingen formellt avsatt pott utan avser en gemensam överenskommelse om att gemensamt finansiera nyinvesteringar upp till 600 miljoner kronor (300 miljoner kronor per part). Detta hanteras budgetmässigt inom ramen för trafiknämndens ordinarie investeringsbudget.

Genomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen saknas i dagsläget. Staden och Västra Götalandsregionen behöver komma överens om hur utgifterna nedan ska fördelas:

- eventuella utgifter som kopplas till spårvägslinken och som överstiger den samlade finansieringen,
- det ökade nettot som kan uppstå med anledning av att den statliga inkomsten inte indexregleras,
- det ökade nettot vid minskad eller utebliven statlig medfinansiering samt
- nedlagda kostnader om projektet inte färdigställs.
- Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen är överens om att utgifter

I enlighet med *Principavtal avseende åtgärder för genomförande av avsiktsförklaringen och Huvudavtalet* hanteras Västra Götalandsregionens bidrag till anläggningen som en direkt medfinansiering, vilket innebär att projektets kapitalkostnader inte påverkar banavgiften.

Trafiknämnden står för investeringsutgifterna kopplade till cykelvägen.

Med beräknade inkomster och ovan beskrivna investeringsutgifter följer ett projektnetto för Göteborgs Stad om 91 miljoner kronor. Västra Götalandsregionen kommer i sitt beslut beskriva en totalutgift för spårvägsbanan om 200 miljoner kronor och ett projektnetto om 56 miljoner kronor. Detta då Västra Götalandsregionen inte tar upp riskreserv i sitt investeringsbeslut utan hanterar utgifter för icke förutsedda händelser i enlighet med Västra Götalandsregionens beslutsordning.

Projektet innehåller anläggningstyper och komponenter med olika lång avskrivningstid, vilket innebär att kapitalkostnaderna varierar över tid. År 1–10, från det att åtgärden är färdigställd, får trafiknämnden en årlig nettokapitalkostnad om 4,6 miljoner kronor och år 41–70, från det att åtgärden är färdigställd, får trafiknämnden en årlig nettokapitalkostnad om 0,3 miljoner kronor. Till följd av att livslängden varierar mellan komponenterna kommer det sannolikt även krävas reinvesteringar under den här 70-årsperioden, exempelvis för nya ytskikt, vilket ger ytterligare kapitalkostnader.

År	Avskrivning per år (mnkr)	Genomsnittlig ränta per år (mnkr)	Summa kapitalkostnad (mnkr)
1–10	4,3	0,25	4,6
11–15	4,25	0,25	4,5
16–20	2,56	0,25	2,8
21–30	0,74	0,25	1,0
31–40	0,48	0,25	0,7
41–70	0,04	0,25	0,3

Kostnader för drift- och underhåll av anläggningarna är beräknade till 3,4 miljoner kronor per år, varav 2,6 miljoner kronor per år är relaterade till spårbanan. Drift- och underhållskostnader kopplade till spårbanan finansieras genom banavgiften av Västra Götalandsregionen. Trafiknämnden har redan i dag kostnader för att drifva och underhålla Engelbrektskatan. Till följd av den nya cykelbanan och mer komplicerade

signalkorsningar beräknas trafiknämnden belastas med ökade drift- och underhållskostnader om 0,2 miljoner kronor per år.

Den ökade belastningen på trafiknämndens driftsanslag blir därmed sammantaget 4,8 miljoner kronor det första året efter att projektet färdigställts.

Ett exempel på de samhällsekonomiska vinster projektet medför är att spårvägstrafiken är säkrare ur trafiksäkerhetsperspektiv än andra trafikslag. Med färre olyckor följer färre sjukhusbesök och färre försäkringsärenden. Ett annat exempel på samhällsekonomiska vinster är tidsvinster vid uteblivna köer.

Projektet har under 2018 och 2019 haft ett utfall på 4,1 miljoner kronor. Om genomförandebeslut inte tas kommer utgifterna för genomförandestudien att skrivas ned i investeringsredovisningen, och därmed bli en kostnad på driftsanslaget.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafiken i staden medför påverkan på klimatet så väl som lokal påverkan på människors hälsa genom luftföroreningar och buller. För att staden ska klara av att nå miljömålen avseende Frisk Luft, God bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan krävs en överflyttning av resande från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. Ett robust och pålitligt transportsystem, som Engelbrektslänken bidrar till, ökar viljan att resa kollektivt. Spårväg har dessutom ett lägre energiuttag per resenär jämfört med buss, inklusive elbuss. Cykelbanan ger en gen tvärförbindelse i öst-västlig riktning utan alltför stora höjdskillnader. Framkomligheten och tillgängligheten förbättras betydligt för cykeltrafik längs gatan och trafiksituationen för cyklister förbättras och upplevs som säkrare och tryggare. Med åtgärden bedöms trafikarbetet med spårvagn och cykel öka, medan trafikarbetet med biltrafik bedöms minska, vilket bedöms leda till minskade utsläpp.

Bedömning ur social dimension

Spårvägslänken avlastar och skapar en robusthet i spårvägsnätet vilket gagnar kollektivtrafikresenärerna i staden i stort. Dagens system är sårbart vilket leder till att det vid olyckor, fel i anläggningen eller fordonsfel snabbt skapas en störning som fortplantar sig och skapar negativa effekter för resenärer. En störning påverkar lätt restiden och en ökad robusthet innebär således att påverkan på restiden vid störningar i spårvägsnätet minskas.

Mer lokalt så kan åtgärden skapa en ökad upplevelse av gatan som barriär då gatan breddas och trafikeras av spårvagn som är tung trafik. Samtidigt planeras det för fler övergångar över gatan än vad som finns i dag, vilket gör att den faktiska barriären blir mindre.

Den föreslagna sträckningen av gång- och cykelväg är mycket positivt då det idag saknas en naturlig koppling.

Heden och dess förskola är viktiga målpunkter för många barn och ungdomar. Till exempel behöver flera av de som bor i närheten, går i skolorna längs Skånegatan eller åker kollektivtrafik till området korsa och gå längs med Engelbrektsgatan för att nå Heden och förskolan. I och med den nya gång- och cykelbanan längs Engelbrektsgatan och de nya ordnade passagera för fotgängare över gatan ökar tillgängligheten till både Heden och förskolan.

En del av de ungdomar som skall till eller från Ingrid Segerstedts gymnasium på Södra Vägen korsar eller går längs med Engelbrektsgatan. De nya passagera och den nya gång- och cykelbanan underlättar även för dessa ungdomar.

Förhållande till styrande dokument

Göteborg Stad har som mål att framtida trafikökningar främst ska hanteras av kollektivtrafiken och genom att fler går och cyklar. År 2035 ska minst 35 procent av resorna i Göteborg ske till fots eller med cykel, och minst 55 procent av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik. Många olika åtgärder för att öka resandet med cykel och kollektivtrafik krävs för att nå målen i Göteborgs Stads trafikstrategi.

Engelbrektslänken, en spårvägskoppling i Engelbrektsgatan mellan Skånegatan och Södra Vägen är en åtgärd som ligger i linje med ambitionerna i Målbild Koll 2035, där en av utvecklingsprinciperna är att skapa avlastande spåränkar runt City. Dagens spårvägsnät är störningskänsligt och i många punkter oflexibelt vid planerade och icke planerade trafikomläggningar. Engelbrektslänken bidrar till att göra kollektivtrafiknätet mer robust och flexibelt med goda möjligheter att leda om linjer så att Brunnsparken och Korsvägen avlastas.

En fortsatt utbyggnad av cykelvägnätet krävs också för att nå målen i trafikstrategin. I stadens Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 finns ett uttalat mål att tredubbla antalet cykelresor till 2025 och en av åtgärderna för att uppnå detta är att tillhandahålla sammanhängande infrastruktur för cykeltrafik. I nuläget saknar Engelbrektsgatan cykelbana och cykeltrafiken hänvisas istället till blandtrafik. Cykelväg utmed Engelbrektsgatan ligger i linje med cykelprogrammets ambitioner om ett sammanhängande och väl utformat cykelvägnät där cyklisterna i hög grad separeras från fotgängare och bilister. Sträckan ligger i centrala Göteborg, vilket är det geografiska område som ska prioriteras enligt cykelprogrammet och även med god koppling till kollektivtrafiken, vilket är något cykelprogrammet också poängterar vikten av. Den utbyggda cykelbanan kommer att ingå i Göteborgs övergripande cykelstråk.

Bilagor

1. Motprestationer, Stadsmiljöavtalet

Ärendet

Engelbrektslänken – ny spårvägslink är ett namngivet projekt i trafiknämndens investeringsplan. Enligt gällande beslutsordning ska därmed kommunfullmäktige fatta genomförandebeslut för projektet. I *Huvudavtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad* förbinder sig Västra Götalandsregionen och Staden att finansiera gemensamma spårinvesteringar. Kommunfullmäktige behöver fatta beslut om att Engelbrektslänken är ett av de projekt som ska hanteras inom den här överenskommelsen. Projektet har beviljats statlig medfinansiering genom Stadsmiljöavtalet. För att säkra den statliga medfinansieringen behöver projektet vara färdigställt under 2022. Kommunfullmäktige behöver fatta ett genomförandebeslut innan sommaren 2020 för att skapa förutsättningar för projektet att gå in i projekteringsskedet. Genomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen saknas i dagsläget. Trafikkontoret föreslår trafiknämnden att trafikdirektören får i uppdrag att teckna ett sådant avtal.

Beskrivning av ärendet

Ny spårvägslink mellan Skånegatan och Södra vägen

Dagens spårvägsnät är störningskänsligt och i många relationer oflexibelt vid planerade och icke planerade trafikomläggningar. I dag måste alla spårvagnar passera antingen Brunnsparken/Drottningtorget eller Korsvägen. Ett stopp i spårvagnstrafiken vid till exempel Polhemsplatsen eller Drottningtorget ger svåra konsekvenser för spårvägstrafiken i östra och nordöstra Göteborg. Engelbrektslänken är en ny, cirka 450 meter lång, spårvägslink i Engelbrektsgatan mellan Skånegatan och Södra vägen. Syftet med att koppla ihop spåren på Södra Vägen med spåren på Skånegatan, utan att behöva köra via Korsvägen, är att en sådan link dels minskar sårbarheten vid driftstörningar, dels skapar möjligheter till nya linjedragningar i öst-västlig riktning genom centrala staden och därmed ökar framkomligheten och tillgängligheten för spårvägstrafiken.



Berörd del av Engelbrektsgatan.

Engelbrektslänken kommer att trafikeras vid behov, till exempel vid tillfälliga och planerade omlagningar på grund av ombyggnationer, planerat underhåll, evenemang, akuta trafikstörningar och liknande. I samband med större evenemang ger länken

möjlighet att förstärka trafiken och skapa nya och alternativa linjestreckningar. Trafikeringen berör de spårvägslinjer som trafikerar Skånegatan och Södra vägen, vilket idag är linjerna 2, 4, 5, 6, 8 och 13. Trafikering på Engelbrektslänken kommer att vara aktuellt vid planerad byggnation av spårväg i Allétråket och Bangårdsförbindelsen samt renovering av kanalmurar vid Drottningtorget, Brunnsparken och utmed Södra Hamngatan. Engelbrektslänken behöver därför vara möjlig att öppna för trafik så snart som möjligt.

Målgruppen är primärt dagens kollektivtrafikresenärer som får ett robustare spårvägsnät. Möjligheten att köra bil i staden kommer att bli kraftigt begränsad vilket innebär att kollektivtrafikens stabilitet blir ännu viktigare då den tillsammans med gång och cykel är alternativen.

Med Engelbrektslänken minskar kollektivtrafiksystemets störningskänslighet och tillgänglighet och tillförlitlighet säkerställs, resenärerna fastnar inte i köer, slipper göra byten med mera, som påverkar deras restid negativt vid såväl planerade som akuta förändringar och störningar i kollektivtrafiken.

Ny cykelväg mellan Skånegatan och Södra vägen

Det separerade cykelvägnätet i centrala Göteborg är glesare än vägnätet. Idag saknas cykelbana på Engelbrektsgatan mellan Aschebergsgatan och Skånegatan och cyklister är istället hänvisade till blandtrafik med fordonstrafiken. Syftet med att anlägga en cykelbana på sträckan är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en trafiksituation för cyklister som är säkrare och upplevs som tryggare. Utbyggnaden av cykelbana mellan Aschebergsgatan och Skånegatan hanteras inom tre olika projekt.

Sträckan som enligt planerna ska vara färdigställd först är Aschebergsgatan och Arkivgatan, som ska vara klar 2021. För sträckan mellan Arkivgatan-Södra vägen har en genomförandestudie precis startats upp och sträckan beräknas vara utbyggt 2022. I samband med byggnation av Engelbrektslänken kan även en cykelbana på sträckan mellan Södra vägen och Skånegatan anläggas, och sträckan ingår därmed som en del i projekt Engelbrektslänken – ny spårvägslink.

Målgruppen är cyklister med behov av att färdas i öst-västlig riktning på hela eller delar av sträckan. Cykelbanan ansluter i båda ändar till andra övergripande cykelbanor samt korsas på sträckan av tre andra (Kungsportsavenyn, Södra Vägen och Sten Sturegatan) övergripande cykelbanor/stråk. Den utbyggda cykelbanan kommer att ingå i Göteborgs övergripande cykelstråk.

Utbyggnad av cykelbana mellan Södra Vägen och Skånegatan är efterfrågat av cyklister då gatan trafikeras av relativt mycket biltrafik. Den delsträcka som är mest belastad trafikeras av 13 000 bilar per dygn. Nu trafikeras sträckan av 10 cyklister i maxtimmen per riktning. Med cykelvägen bedöms cyklandet öka betydligt jämfört med idag.

Genomförandestudie och detaljplanearbete

Trafiknämnden fattade i juni 2018 beslut om att starta en genomförandestudie för ny spårvägslink och cykelväg utmed Engelbrektsgatan mellan Södra vägen och Skånegatan.

Åtgärden kräver att en detaljplan som möjliggör spårvagnstrafik på sträckan upprättas och byggnadsnämnden tog i september 2019 beslut om att starta planarbetet. Planarbetet har ännu inte gått in i samrådsskede.

Arbetet med genomförandestudien är i stort sett klart, men trafikkontoret avvaktar att färdigställa den för att kunna omhänderta eventuella justeringar som framkommer i detaljplanearbetet.

Omdisponering av gaturummet

Anläggandet av en spårvägslink och en cykelbana innebär en omdisponering av gaturummet. Nedan beskrivs hur trafikförslaget ser ut i det här skedet av genomförandestudien. Detaljplanearbetet kan föranleda justeringar.

Befintliga bilkörfält görs om till dubbelriktad spårbana, delar av befintlig längsgående parkering samt högersvängfält görs om till vanliga bilkörfält och cykelbanan anläggs där det i dag finns bilparkering på kvartersmark. Bilkörfält görs 3,5–3,75 meter breda och spårbanan blir cirka 8 meter bred. Cykelbanan görs 2,5 meter bred och utrymme för fotgängare görs bredvid på cirka 2–5 meter. Hastighetssäkring av plankorsningar för fotgängare sker med minst kombinationen av refuger för fotgängare och sidoförskjutning av körbanan för fordonsförare. I de tre större korsningarna sker passager för oskyddade trafikanter vid signalanläggningar, och i övriga två passager på sträckan utan signalanläggning. Korsningen Skånegatan – Engelbrektskatan utformas som en cirkulationsplats med signalreglering.

En möjlig utformning av en hållplats för spårvagnstrafik väster om Sten Sturegatan har utretts. Utformningen av trafikförslaget har sedan anpassats så att det inte förhindrar en eventuell framtida utbyggnad av en sådan hållplats. I samband med en sådan utbyggnad måste dock gång- och cykelbanan flyttas längre norr ut, vilket bör beaktas i detaljplanen. Alternativa lägen kan komma att utredas under detaljplanefasen. Eventuellt tillägg av hållplats i projektet kräver ett gemensamt beslut av Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen och en justering av projektets budget.

Kvalitetsnivån är baserad på trafikkontorets standard

För att få en kvalitet och omfattning av projektet som är önskvärd utifrån trafikkontorets standard har genomförandestudien, med trafik- och gestaltningsförslag samt kostnadsbedömning, upprättats efter trafikkontorets regler och styrande dokument, som till exempel Teknisk handbok. Detta innebär att kvalitetskraven inte justerats ner för att nå en lägre projektkostnad.

Trafikförslaget medför att kollektivtrafiken kan köra in till centrum på fler sätt österifrån än via Brunnsparken, vilket innebär en ökad tillgänglighet. Med trafikförslaget når cyklister och fotgängare enklare fler punkter och får fler naturliga stråk att välja mellan. Tillgängligheten med bil bibehålls då biltrafiken fortsatt kommer nå samma målpunkter medan framkomligheten minskar då biltrafiken får samsas om utrymmet med fler trafikslag.

Investeringsutrymmet är nu bedömt till 260 miljoner kronor

När trafiknämnden fattade igångsättningsbeslut för genomförandestudien 2018 var den totala utgiften bedömd till 152,5 miljoner kronor (löpande prisnivå). Spårvägslinkens utgift var bedömd till 114 miljoner kronor och därtill bedömdes de generella osäkerheterna/riskreserven kopplad till spårvägslinken uppgå till 28,5 miljoner kronor. I

trafiknämndens investeringsunderlag redovisades dessa 28,5 miljoner kronor som en utanpåliggande riskreserv. Cykelvägens utgift var bedömd till 7 miljoner kronor och kostnader för detaljplanen till 3 miljoner kronor. Ingen utanpåliggande riskreserv var upptagen kopplad till cykelvägen.

I syfte att skicka in en så korrekt medfinansieringsansökan till Trafikverket som möjligt uppdaterades kostnadsbedömningen våren 2019. Kostnadsbedömningen baserades på nyckeltal och erfarenhetsvärden från ett antal projekt. Resultatet av kostnadsbedömningen var att totalutgiften bedömdes till 192 miljoner kronor (prisnivå 2018). Av totalutgiften bedömdes 183 miljoner kronor vara hänförliga till spårvägslinken och 9 miljoner kronor till cykelvägen. De generella osäkerheterna bedömdes till 36 miljoner kronor. Ingen utanpåliggande riskreserv var inkluderad i projektet. Trafikkontoret aviserade denna förändring i Uppföljningsrapport mars 2019 och trafiknämnden fattade beslut om att översända ny uppskattad totalutgift som inspel till det långsiktiga investeringsunderlaget för 2020–2029 till den centrala budgetberedningen.

I det här skedet av genomförandestudien är investeringsutrymmesbehovet beräknat till 260 miljoner kronor (prisnivå 2019). Projektbudgeten kan delas upp i 200 miljoner kronor för spårvägslinken samt 10 miljoner kronor för cykelvägen. Den föreslagna utanpåliggande riskreserven om 50 miljoner kronor kan delas upp i 49 miljoner kronor för spårvägslinken och 1 miljon kronor för cykelvägen. De generella osäkerheterna har justerats ner 11 miljoner kronor då resterande belopp arbetats in i som osäkerheter i mängder.

	Igångsättningsbeslut – 2018	Kostnadsbedömning - våren 2019	Kostnads-kalkyl GFS - våren 2020	Kommentar
Planering/Projektering	3 (DP)	8	17	
Mark & Anläggningsarbeten	114 (spårväg) + 7 (cykelväg)	111	165	
Projektunika åtgärder		18	6	
Projektadministration		20	11	
Generella osäkerheter	28,5	36	11	
Utanpåliggande riskreserv			50	25 % utanpåliggande riskreserv
Summa Investeringsutgifter	152,5 mnkr (löpande prisnivå)	192 mnkr (prisnivå 2018)	260 mnkr (prisnivå 2019)	

Justering av höjder och en utanpåliggande riskreserv ökar totalutgiften

Differensen om 68 miljoner kronor mellan 192 miljoner kronor (prisnivå 2018) och 260 miljoner kronor (prisnivå 2019) kan förklaras enligt följande:

- Cirka 5–6 miljoner kronor är hänförliga till den indexutveckling som skett mellan 2018 och 2019, och är därmed inte att betraktas som en kostnadsökning.
- Projektet har i genomförandestudien identifierat att höjdsättningen av befintliga spår i Södra vägen och Skånegatan i anslutning till Engelbrektsgränd måste

justeras för att kunna koppla på de nya spåren, vilket innebär ökade utgifter om cirka 12 miljoner kronor.

- Efter att kontoret värderat de risker som finns kopplade till projektet har en utanpåliggande riskreserv om 50 miljoner kronor lagts till, vilket motsvarar cirka 25 % av projektets utgifter.

Två index kommer att användas

Då projektet är en mix av anläggnings- och spårarbeten kommer vid indexberäkning en 50/50-mix av de två indexen *Trafikverket infrastrukturindex väg* samt *Infrastrukturindex bana* med ingångsvärde november 2019 användas.

88,5 miljoner kronor i statlig medfinansiering

Trafikkontoret har tillsammans med Västra Götalandsregionen beviljats statlig medfinansiering om maximalt 88,5 miljoner kronor till Engelbrektslänken (bidraget går endast till spårvägs-länken, inte till den långsgående cykelvägen då den är en så kallad motprestation). Förutsättningar för stöd är att Engelbrektslänken är färdigställd senast 2022 och att de projekt som trafikkontoret och Västra Götalandsregionen pekat ut som motprestationer genomförs (se bilaga 1). Tre av de sju utpekade motprestationerna är i dagsläget genomförda.

Utpekat objekt i Handlingsplan 2020 – 2024 för att nå Målbild Koll2035

Kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille samt regionfullmäktige antog under 2018 *Målbild Koll2035*. Målbilden beskriver hur kollektivtrafiken i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille ska utvecklas fram till år 2035 för att attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer. I syfte att ta ett första steg för att realisera Målbild Koll2035 har *Handlingsplan 2020 – 2024 för att nå Målbild Koll2035* arbetats fram gemensamt mellan kommunerna och regionen. Handlingsplanen redovisar de investeringar och utredningar som är prioriterade under tidsperioden 2020–2024 och Engelbrektslänken pekas ut som en av de prioriterade investeringarna under perioden för att på sikt uppnå Målbild Koll2035. Handlingsplanen är ännu inte beslutad utan hanteras som ett eget ärende parallellt med genomförandebeslut för Engelbrektslänken.

Stadstrafikforums ställningstagande om 600-potten

I *Huvudavtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad* förbinder sig Västra Götalandsregionen och Staden att finansiera gemensamma spårinvesteringar. Parterna ska finansiera 300 miljoner kronor vardera. Nyinvesteringar i spårvägsanläggningen som överskrider den finansiering som avsätts i överenskommelsen ska förhandlas mellan parterna. Parternas ingång är att större nyinvesteringar förutsätter statlig medfinansiering.

Det politiskt tillsatta Stadstrafikforum är i enlighet med huvudavtalet och *Principavtal avseende åtgärder för genomförande av avsiktsförklaringen och Huvudavtalet* ansvarig för att bereda och lämna förslag till användning av den gemensamma potten.

Trafikkontoret och Västra Götalandsregionen är i Beredningsgrupp inför Stadstrafikforum överens om att Engelbrektslänken (exklusive den del som rör cykelvägen) är ett prioriterat projekt och att projektet bör hanteras inom ramen för den gemensamma 600-potten. Parterna kommer den 13 mars föreslå Stadstrafikforum att ställa sig bakom detta.

Efter ställningstagande i Stadstrafikforum sker beslut om investering och genomförande i parternas linjeorganisationer. Hos Västra Götalandsregionen lyfts ärendet i Västtrafiks styrelse, därefter som information i kollektivtrafiknämnden, följt av beslut i regionstyrelse och regionfullmäktige. Inom Göteborgs stad lyfts investeringsärendet först i trafiknämnden, följt av kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

Behov av att starta projektering och köpa in spårmaterial

Vanligen har trafikkontoret färdigställt genomförandestudien när kontoret föreslår politiken att fatta genomförandebeslut, beslut om att gå in i efterföljande projekteringsskede och beslut om inköp av materiel till produktionsskedet.

För att färdigställa genomförandestudien vill trafikkontoret att detaljplanens samrådsskede ska ha passerats. Då detaljplanearbetet startade senare än beräknat, och har dragit ut på tiden, beräknas samrådsskedet vara klart januari 2021. Om beslut om genomförande tas i enlighet med berörda förvaltningars ordinarie beslutsprocesser bedöms spårvägslinken finns på plats först 2025.

För att möjliggöra ett färdigställande av Engelbrektslänken till 2022 behöver kommunfullmäktige fatta ett genomförandebeslut innan sommaren 2020 så att trafiknämndens arbetsutskott sedan kan ta beslut om att starta projektering, genom så kallat skedesbeslut. Skedesbeslut för projektering behöver tas senast i juni 2020 och beslut om att köpa in spårmaterial, som har en lång produktionstid, behöver tas senast januari 2021.

Genomförandebeslut innan sommaren eller efter samråd medför olika risker

Om genomförandebeslut tas efter samrådsskedet och färdigställandet därmed ligger efter 2022 finns det risk att projektet helt eller delvis mister den statliga medfinansieringen om 88,5 miljoner kronor från Stadsmiljöavtalet då ett färdigställande under 2022 är en av förutsättningarna för medfinansieringen. Om ändringar, vad gäller bland annat projektets sluttid, meddelas Trafikverket direkt finns dock möjlighet att få ändringarna godkända genom så kallat ändringsbeslut. Minskade eller uteblivna inkomster från staten innebär högre nettoutgifter för Staden och för Västra Götalandsregionen. Ett senare färdigställande innebär också kostnader för Staden, Västtrafik och samhället i övrigt i form av uteblivna nyttor under den tid projektet fördröjs.

Om kommunfullmäktige fattar ett genomförandebeslut innan sommaren följer andra risker. En risk är att detaljplanen inte antas vilket innebär att projektet inte är genomförbart. Om projektet inte kan genomföras kommer nedlagda utgifter att skrivas ned i investeringsredovisningen, och därmed bli en kostnad på driftsanslaget.

Trafikkontoret uppskattar att projektet kan ha nedlagda utgifterna om 25–50 miljoner kronor vid tidpunkten för antagande.

Kommunfullmäktige antar detaljplanen som ett myndighetsbeslut

Kommunfullmäktige kommer få möjlighet att behandla Engelbrektslänken när detaljplanen ska antas. Beslut är då inte ett genomförandebeslut utan ett myndighetsbeslut avseende markanvändningen.

Trafikkontorets bedömning

Trafikkontoret bedömer att genomförandestudien har kommit så långt att det finns en god bild över kostnaderna. Trafikkontoret bedömer även att spårvägslinken skapar stora nyttor för Staden, Västtrafik och samhället i övrigt. Trafikkontoret sätter också ett värde i

att cykelvägen mellan Södra vägen och Skånegatan anläggs och bidrar till att skapa ett längre sammanhängande cykelstråk där cyklisterna i dag är hänvisade till att cykla i blandtrafik.

Trafikkontoret anser att det är av stor vikt att Staden skapar förutsättningar för projektet att erhålla den statliga medfinansieringen som utgör en stor del av projektets finansiering.

Sammantaget gör trafikkontoret bedömningen att möjligheterna till att minska Stadens och Västra Götalandsregionens kostnader för Engelbrektslänken genom att skapa förutsättningar för att erhålla den statliga medfinansieringen och de nyttor Engelbrektslänken medför väger tyngre än de konsekvenser som kan uppstå om kommunfullmäktige avvaktar med ett genomförandebeslut.

Förutsatt att Stadstrafikforum ställer sig bakom frågan den 13 mars föreslår trafikkontoret att trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för Engelbrektslänken – ny spårvägslink genom att fastställa en projektbudget om 210 miljoner kronor (prisnivå 2019), att avsätta en utanpåliggande riskreserv om 50 miljoner kronor (prisnivå 2019), samt att, under förutsättning av regionfullmäktiges beslut, att den del av projektet som rör spårvägsbanan hanteras inom ramen för den gemensamma så kallade 600-potten.

Trafikkontoret kommer att komma tillbaka till trafiknämnden för godkännande av genomförandestudien när detaljplanen passerat samrådsskede och genomförandestudien färdigställts.

Trafikkontoret och Västra Götalandsregionen har för avsikt att ta fram ett genomförandeavtal för Engelbrektslänken vilket kommer reglera samarbetsformer under genomförandeskedet samt kostnads- och ansvarsfördelning. Trafikkontoret föreslår trafiknämnden att trafikdirektören får i uppdrag att teckna detta genomförandeavtal.

Jenny Adler

Nils-Gunnar Ernstson

Avdelningschef Samhälle

T.f. Trafikdirektör

Bilaga 1 – Motprestationer, Stadsmiljöavtalet

För att få medfinansiering till Engelbrektslänken (åtgärd 1, Å1) genom Stadsmiljöavtalet har Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen lovat att genomföra följande motprestationer:

- Cykelväg Engelbrektsgatan, Södra vägen-Skånegatan (M1)

Detta är den cykelväg som ingår i aktuellt genomförandebeslut. Cykelvägen ska ligga parallellt med spårvägs-länken och beräknas vara färdigställd 2022.

- Cykelväg Engelbrektsgatan, Aschebergsgatan-Arkivgatan (M4)

Nu pågår projektering av cykelvägen och den beräknas vara färdigställd 2021.

- Cykelväg Södra vägen, Berzeliigatan-Olofs Wijksgatan (M2)

Cykelvägen färdigställdes 2019.

- Cykelväg Sten Sturegatan (M3)

En genomförandestudie för sträckan pågår. Cykelvägen beräknas vara färdigställd 2021.

- Kollektivtrafikstråk Södra vägen (M5)

Förstärkningsarbeten utfördes 2019.

- Kollektivtrafikstråk Avenyn (M6)

Förstärkningsarbeten utfördes 2019.

- Trafikering av Engelbrektslänken

Västra Götalandsregionen genom Västtrafik ansvarar för trafikeringen av länken när den är färdigställd.

