

Återremissyrkande
2020-06-17
Ärende
2.1.1

Demokraterna

Återremissyrkande – Målbild Koll2035 Handlingsplan 2020-2024

Förslag till beslut

I Kommunstyrelsen:

Ärendet återremitteras med uppdrag till Stadsledningskontoret att:

1. i samverkan med Trafikkontoret ta fram förslag till central budgetpost för stadens utredningsarbete för Handlingsplanen under perioden 2021-2023, samt inarbeta detta i beslutsunderlaget för Handlingsplanen.
2. i samverkan med Trafikkontoret arrangera ett arbetsmöte med KSAU och gruppledarna i Trafiknämnden kring möjligheter och behov av initiativ för ytterligare finansiering av infrastrukturobjekt i Målbild Koll2035, samt inarbeta arbetsmötets slutsatser i beslutsunderlaget.

Yrkandet

Det behövs politisk samling och handlingskraft kring kollektivtrafiken i Göteborg.

Inte bara en handlingsplan där det inte ens är säkert att nödvändiga utredningar kan resurssättas. Arbetet med att säkra finansiering för genomförande av flera av infrastrukturobjekten har inte heller kommit tillräckligt långt.

Målbild Koll2035 beslutades under år 2018 och hade fem infrastrukturåtgärder som skulle vara färdigställda till år 2022. Inget av dessa blir klart i tid, en del blir inte av alls, en del skjuts till 2026-2028.

Kollektivtrafikfrågorna måste lyftas och säkras på flera sätt inom staden. Det behövs en särskild budgetpost som partierna kan sluta överenskommelse kring för att säkra nödvändiga utredningar.

Det behövs också politisk samling för att säkerställa ny finansiering bl a från nationell nivå, och även kring att prioritera Gropegårdslänken i fortsatt arbete.

Yrkande
2020-06-12



Ärende 2.1.1

Yrkande angående – Godkännande av Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

- 1) Komplettera planen med ett nytt stycke i kapitel 5, *Utredningar 2020-2024* med följande rubrik och text:

Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025.

När kollektivtrafiken byggs ut kan det uppstå konfliktytor med gång och cykeltrafikanter. Ett sådant exempel är Brunnsparken och Drottningtorget. För att lösa detta så måste planering av Brunnsparken och Drottningtorget alltid innefatta lösningar där man separerar spårväg och cykelbanor. Cyklar måste få egna körfält på dessa ställen när det är tekniskt möjligt. Man måste arbeta lösningsorienterat. Förvaltningarna måste samarbeta annars kommer vi att få suboptimerade lösningar som missgynnar cyklister. Uppdraget ska vara att ta fram flera lösningsförslag som gör att kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik kan fungera på ett säkert och effektivt sätt i centrala staden. Man måste göra ett rejält omtag och tänka i nya banor, annars kommer Brunnsparken och Drottningtorget förbli en akilleshäla i Göteborgs stadsplanering.

- 2) Göteborg stad gör en hemställan till projektägaren Västtrafik att komplettera beredningsgruppen (GMP) med minst en statlig aktör, exempelvis från trafikverket. Syftet är att säkra finansiering av stora infrastrukturprojekt i Koll2035, som i dagsläget är ofinansierade.
- 3) Ett särskilt uppdrag ges till berörda nämnder och bolag att ta fram flödesoptimerade ramper vid färjestationerna.

Yrkandet

Det finns mycket att säga om koll 2035. Det är bra att Linbanan äntligen är ute ur bilden och man ska utreda en tidigareläggning av en spårvägsförbindelse vid Lindholmen. Det är bra att regionen har tagit beslut om att medfinansiera nya färjor över älven.

Däremot är det bekymmersamt att många av projekten är försenade. Det är också ett bekymmer att majoriteten av projekten är ofinansierade. Samarbetet med staten måste trappas upp om man vill säkra projekten med statliga medel.

Vidare saknas en strategi för att optimera kollektivtrafik och cykeltrafik på ett säkert och effektivt sätt. Förvaltningarna måste sätta sig ner och lösa denna gordiska knut gemensamt. Annars kommer det aldrig att bli bra.

SD har i ett yrkande angående cykelplanen kommit med ett antal förslag på arbetssätt och prioriteringar när det gäller cykelbanor och cykelstråk (Se bilaga 1)

Ett annat stort problem är kaoset vid på- och avstigningarna vid färjelägren Lindholmen och Stenpiren. Det finns förbättringspotential för de ramper man byggt idag. Idag orsakar dessa trängsel och irritation vid på- och avstigning. Vidare så korsas gångtrafikanternas och cyklisternas stråk vid dessa stationer på ett farligt och ogenomtänkt sätt. Detta måste lösas snarast.

Bilagor

1. SD Yrkande angående Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025

Bilaga 1

Yrkande
2020-05-15



Ärende 2.1.13

Yrkande angående – Samordna cykelarbetet i Göteborgs Stad

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

- 4) Komplettera planen med uppdrag att lösa konflikter mellan cyklister och fotgängare vid färjestationerna Stenpiren och Lindholmen.
- 5) Komplettera planen med uppdrag att lösa kö-problematiken vid på- och avstigning av Älvsnabbare vid Stenpiren och Lindholmen
- 6) Planen kompletteras med ett särskilt uppdrag att tillse att följande cykelstråk optimeras med avseende på framkomlighet och säkerhet. Konflikter med fotgängare, bilar och spårväg ska undvikas när det är tekniskt möjligt.
 - a) Operan-Brunnsparken-Kungsportsplatsen-Avenyn-Götaplatsen-Universitetet
 - b) Stenpiren-Brunnsparken-Drottningtorget-Ullevi-Liseberg
 - c) Drömmarnas kaj-Lilla bommen-Stenpiren-Skeppsbron-Rosenlund-Masthugget-Klippan-Långedrag
 - d) Rosenlund-Järntorget-Linnégatan- Slottsskogen-Högsbo-Askim-Hovås
- 7) Komplettera planen med ett tydligt direktiv att införa enhetliga cykelstolpar i hela staden som på ett yt-optimalt och smidigt sätt tillåter fastlåsning av cyklar på båda sidor stolparna.
- 8) Komplettera planen med ett särskilt uppdrag till Park- och Natur om att separera bil- och cykelbanor med staket, häckar och planteringar. Syftet är att skapa en vacker, grön och inbjudande korridor för cyklister på pendelstråken.
- 9) I övrigt bifalla yrkandet

Yrkandet

Det finns mycket att säga om cykelprogrammet. Man borde tala mer om konkreta förslag på lösningar på de ställen som idag är röriga, svårframkomliga och farliga. Därför föreslår SD att man koncentrerar arbetet på 4 stråk och där lägger ner resurser och ansträngningar. Man måste lösa cykelproblemet vid Brunnsparken. Cyklar måste få egna körfält här när det är tekniskt möjligt. Man måste arbeta lösningsorienterat.

Ett annat stort problem är kaoset vid på- och avstigningarna vid färjelägren Lindholmen och Stenpiren. Det finns förbättringspotential för de ramper man byggt idag. Idag orsakar dessa trängsel och irritation vid på- och avstigning. Vidare så korsas gångtrafikanternas och cyklisternas stråk vid dessa stationer på ett farligt och ogenomtänkt sätt. Detta måste lösas snarast.

Det är bra med cykelpendlingsstråk, men idag är de enformiga och sterila istället för vackra och inbjudande. Dessutom går de ofta helt nära biltrafiken. Därför borde alla cykelpendlingsstråk separeras från bilkörfälten med gröna barriärer. Detta skulle skapa trevliga, gröna och vackra stråk, som alldeles säkert skulle motivera fler att cykelpendla till jobbet. Detta speciella uppdrag ska Park-och Natur ansvara för, och tilldelas resurser så att uppdraget kan lösas inom förvaltningens ramar.

Ett annat område som kan förbättras är de undermåliga cykelparkeringarna som består av två svarta böjda rör. Har man en cykelkorg kan man inte använda dem på ett bra sätt. Detta är ett exempel på när man ignorerar brukarna, och istället kommer på något eget utan en ordentlig analys.



Ineffektiva cykelstolpar som måste ersättas.

Två av åtgärdsområdena som är värt att kommentera är *Stöd och tjänster* samt *Kommunikation*. Vad kostar egentligen Styr och ställ? Man borde överväga om det inte är bättre att bygga fler riktiga cykelställ till pendlare och besökare som använder sina egna cyklar. Nu tar styr och ställ upp väldigt mycket plats på centrala ställen.

Vi lever i ett informationssamhälle. Behöver vi då så många kommunikatörer? Alla kan snabbt få den information dom vill via sina mobiler. Vissa av stadens appar till stöd för cyklister är bra, men det här med kommunikation och kommunikatörer i Göteborg tar för mycket plats. Det är bättre att prioritera bra cykelstråk i centrum än att producera kostsamma och felriktade kampanjer.



Yttrande
2020-06-18

(Socialdemokraterna)

Yttrande angående godkännande av handlingsplan 2020-2024

Yttrande

Vi ställer oss positiva till handlingsplanen generellt och vill, i likhet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, betona att det pågår en process för att utreda förutsättningarna för Gropegårdslänken, något som kan innebära att handlingsplanen kommer att behöva justeras för att inkludera detta projekt.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-05-04

Diarienummer 0845/20

Handläggare

Robertho Settergren

Telefon 031-368 00 99

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

Godkännande av Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad ianspråkats maximalt upp till 100 mnkr (löpande prisnivå) för hållplatsförlängningar, varav stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr under förutsättning att regionfullmäktiges beslutar likalydande.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med berörda förvaltningar och bolag samt Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Mölndals stad och Partille kommun leda stadens arbete i det fortsatta genomförandet av handlingsplanen.

Sammanfattning

Stadsledningskontoret föreslår i detta ärende att godkänna Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 samt att ianspråkta medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad om maximalt upp till 100 mnkr (löpande prisnivå) för hållplatsförlängningar. Stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr under förutsättning att regionfullmäktige fattar likalydande beslut. Trafiknämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med berörda förvaltningar och bolag samt Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Mölndals stad och Partille kommun genomföra de utredningar som föreslås i handlingsplanen.

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. Ett enigt Stadstrafikforum föreslår parterna att godkänna förslaget.

Ett godkännande av handlingsplanen innebär inte ett åtagande för staden att genomföra och finansiera/delfinansiera eller genomföra några investeringar och utredningar.

Handlingsplanen utgör en nulägesbild för gemensamma prioriteringar mellan parterna. Därtill kan ytterligare utredningar och/eller investeringar tillkomma under handlingsplanens genomförandeperiod om parterna är överens. Eventuella investeringsbeslut behandlas inom ramen för stadens ordinarie budget- och beslutsprocesser för investeringar.

Flera av de föreslagna investeringar och utredningar i handlingsplanen genomförs senare än vad Målbild Koll2035 redovisar. Det innebär att Målbild Koll2035 inte kommer att uppnås i enlighet med den tidplan som målbilden redovisar.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ett godkännande av handlingsplanen innebär inte i sig ett åtagande att finansiera eller genomföra några investeringar eller utredningar. För de investeringar där investeringsbeslut ännu inte är fattat, hanteras investeringar efter förslag från Stadstrafikforum för beslut enligt ordinarie process inom respektive organisation. I Göteborgs Stad kommer investeringar inom handlingsplanen som staden är ansvarig för/delfinansierar, behandlas inom ramen för stadens ordinarie budget- och beslutsprocesser för investeringar.

I samband med antagande av handlingsplanen föreslås att medel, upp till 100 mnkr att ianspråkta för hållplatsförlängningar från den gemensamma spårvägspotten, varav stadens del uppgår till 50 mnkr. Beslut om att investera i hållplatsförlängningar kommer därefter att behandlas som ett eller flera enskilda ärenden och följa ordinarie budget- och beslutsprocesser för investeringar inom trafiknämnden.

Ett förslag till genomförandebeslut för Engelbrektslänken finns framme för beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i ett separat ärende (dnr 0697/20). En projektbudget om 210 mnkr föreslås samt att en utanpåliggande riskreserv om 50 mnkr avsätts. Ett kommande beslut gäller under förutsättning att även regionfullmäktige beslutar om att medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad ianspråkta upp till 112 mnkr, varav stadens del uppgår till 56 mnkr.

Finansiering avseende objekten i storstadsavtalet för Sverigeförhandlingen är tagna i samband med antagande av ramavtal och objektavtal i kommunfullmäktige 2017-12-07 § 10, samt vid kommunfullmäktiges beslut om avveckling av projekt linbanan 2020-04-16 § 20.

Handlingsplanen ska ses som en inriktning parter emellan, rörande ett stort antal utredningar som uppskattas till totalt 20–30 mnkr att finansiera mellan staden, Västra Götalandsregionen/Västrafik samt Mölndal och Partille. Hur kostnadsfördelningen ser ut i respektive utredning behöver överenskommas i varje enskilt fall utifrån ansvar och nytta. Eventuella detaljplanekostnader eller egen personaltid är inte inkluderade.

Investeringsvolymen som helhet i Målbild Koll2035 är omfattande och skulle innebära stora åtaganden som i så fall behöver konkurrera med alla andra långsiktiga investeringsbehov i de kommunala och regionala investeringsbudgeterna. Det är ett utrymme som behöver prioriteras i förhållande till en långsiktig god ekonomisk hushållning. Det kommer därför krävas förhandlingar och överenskommelse mellan parterna samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor. Staten behöver här ta ett ökat ansvar för utbyggnaden av en hållbar infrastruktur som möjliggör en hållbar stadsutveckling.

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 men behöver i varje enskild kommande satsning belysas så att de olika perspektiven beaktas. Fler kvinnor än män använder sig av kollektivtrafik och satsningar på ökad kollektivtrafikkapacitet kan förväntas påverka kvinnor i större utsträckning.

Kollektivtrafiken är en bärande del av en enklare vardag för fler och en förutsättning för en hållbar stads- och regionutveckling. Kollektivtrafiken ska användas för att stärka stadens strukturer, länka samman staden, möjliggöra en förtätning och bidra till ett ökat stadsliv runt bytes-punkter och större hållplatser. Ett framtida attraktivt storstadsområde behöver kombinera god framkomlighet för kollektivtrafiken med god stadsmiljö. En del av strategin för att minimera målkonflikter är att trafiken koncentreras till utpekade stråk som med få undantag redan idag trafikeras av tyngre buss- och spårvagnslinjer på egna banor. I arbetet med Målbild Koll2035 gjordes en social konsekvensanalys. Den sociala dimensionen kommer dock att behöva belysas ytterligare inom respektive utredning som finns utpekad i handlingsplanen samt inom ramen för ordinarie budget- och beslutsprocesser för de i handlingsplanen utpekade investeringarna.

Bedömning ur ekologisk dimension

Om Målbild Koll2035 genomförs beräknas kollektivtrafikresandet kunna öka med 60–75 procent. Om det ökade resandet med kollektivtrafiken istället skulle utföras med bil, skulle det medföra ytterligare drygt 80 000 bilar i transportsystemet, vilket skulle försvåra möjligheterna att bygga en tät blandstad. Ett långsammare genomförande av Målbild Koll2035 ger en långsammare ökning av kollektivtrafikresandet.

Den ekologiska dimensionen kommer behöva belysas ytterligare inom respektive utredning som finns utpekad i handlingsplanen samt inom ramen för ordinarie budget- och beslutsprocesser för de i handlingsplanen utpekade investeringarna.

Bilagor

1. Trafiknämndens handlingar 2020-04-23 § 143
2. Förslag till handlingsplan Koll2035 2020-2024 med bilagor (v.1.1 mars 2020)

Ärendet

Ärendet omfattar förslag till godkännande av Handlingsplan Koll2035 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 samt beslut om att medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad ianspråkats om maximalt upp till 100 mnkr (löpande prisnivå) för hållplatsförlängningar, varav stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr under förutsättning att regionfullmäktige fattar likalydande beslut.

Trafiknämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med berörda förvaltningar och bolag samt Västra Götalandsregionen, Mölndals stad och Partille kommun leda stadens arbete i det fortsatta genomförandet av handlingsplanen.

Beskrivning av ärendet

Stadsledningskontoret har valt att här ge en kortare beskrivning Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035. Mer omfattande information återfinns i trafiknämndens handlingar samt i förslag till handlingsplan, bilagor 1 och 2.

Bakgrund och förhållande till styrande dokument

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. För att möta dessa utmaningar antog kommunfullmäktige i respektive kommun samt regionfullmäktige Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille under år 2018 (kommunfullmäktige 2018-03-22 § 34. Målbilden ska ligga till grund för hur kollektivtrafikens stornät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035.

I samband med att Målbild Koll2035 antogs i kommunfullmäktige beslutades att parterna ska ta fram en plan och prioritering, med hänsyn till ekonomiska och andra förutsättningar, för genomförande av Målbild Koll2035 samt att verka för dess möjliggörande. Trafiknämnden fick då också i uppdrag att för stadens del leda arbetet i nära samverkan med de ingående parterna samt berörda nämnder och bolag inom staden.

Samverkan gällande frågor för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) sker i det politiska tillsatta 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 (kommunfullmäktige 2018-12-20 § 12. Enligt avtalet ska Stadstrafikforum bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas. Handlingsplanen ska följa samma fyraåriga tidscykel som Trafikförsörjningsprogrammet, som pekar ut den strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling och är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Planen ska inkludera tydliga målsättningar samt beskriva process, organisation och finansieringsansvar för genomförande och uppföljning av uppsatta mål. Beslut om handlingsplan ska tas av respektive parts fullmäktige.

Parallellt med framtagandet av Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 pågår framtagandet av ny översiktsplan för Göteborgs stad. Förslaget till handlingsplanens prioriteringar ligger i linje med kommande förslag till ny översiktsplan. I det fortsatta arbetet med de i handlingsplanen prioriterade investeringar och utredningar

finns det behov av att tydliggöra olika målkonflikter och prioriteringar inom och mellan stadsutvecklingens olika intresseområden som kan komma av de föreslagna investeringarna och utredningarna.

Organisation och deltagande

Flera arbetsgrupper bestående av tjänstepersoner från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun har i samverkan tagit fram förslaget till handlingsplan. Arbetet har letts av Västtrafik på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

Trafikkontoret har lett arbetet från stadens sida i nära samverkan med stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Handlingsplanens innehåll

Syftet med handlingsplanen är att verka för ett genomförande av Målbild Koll2035 och den huvudsakliga utgångspunkten i arbetet har varit de koncept och åtgärder som är identifierade i målbilden. Utöver detta hanterar handlingsplanen även ytterligare fokusområden som är av stor vikt för att kollektivtrafiken i stadstrafikområdet GMP ska fungera, såsom fordonsdepåer, älvtrafik och pendelparkeringar.

Regionbusstrafik och järnvägsinvesteringar ingår inte i handlingsplanearbetet och ej heller förvaltningskostnader (drift, underhåll och reinvestering) eller trafikeringskostnader.

Handlingsplanen ger en nulägesbild över vilka större investeringar och utredningar som är möjliga att påbörjas och/eller genomföras under tidsperioden 2020-2024. Därtill kan ytterligare utredningar och/eller investeringar tillkomma under handlingsplanens genomförandeperiod om parterna är överens.

Investeringar

Målbild Koll2035 som helhet innehåller ett stort antal investeringsåtgärder till en uppskattad investeringskostnad av cirka 25 mdkr (2015 års prisnivå), vilket är att betrakta som en tidig bedömning. Sverigeförhandlings storstadsavtal omfattar utbyggnad av kollektivtrafikåtgärder som är en del av Målbild Koll2035 för motsvarande 7 mdkr i vilket linbanan ingick. Kommunfullmäktige fattade 2020-04-16 § 20 beslut om att förklara projekt linbana som avslutat.

Investeringsvolymen under handlingsplanens period 2020-2024 kopplat till Målbild Koll2035 uppskattas till cirka tre mdkr. Den totala investeringsvolymen för stadstrafikens utveckling inom Göteborg, Mölndal och Partille uppskattas till 8-10 mdkr under samma period¹. Detta inkluderar även investeringar i älvskyttel, nya spårvagnar, depåer och hållplatsförlängningar vilka inte var utpekade i målbilden. För några av investeringarna utförs genomförandestudier och projektering under 2020-2024, med eventuell byggnationsfas som inleds därefter.

Flertalet av de investeringar som redovisas i Målbild Koll2035 är idag inte finansierade, vilket kräver förhandlingar och överenskommelser mellan parterna samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor. Både investeringarna i handlingsplanen och

¹ Summeringen är gjord på investeringskostnader med prisnivåer från år 2013 till 2019 och den verkliga investeringskostnaden kan därmed skilja sig.

investeringar i kommande handlingsplaner kräver samfinansiering för att kunna realiserar. Ett godkännande av handlingsplanen innebär därmed inte i sig ett åtagande att finansiera/delfinansiera eller genomföra några investeringar, men utgör en nulägesbild för gemensamma prioriteringar mellan parterna Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun.

Parterna har ett gemensamt ansvar för framdrift av investeringarna inom handlingsplanen. Kommunerna och Trafikverket är väg- och banhållare medan Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar, genom Västtrafik, helt för finansiering av fordon, depåer och trafikering.

Två av investeringar i handlingsplanen; Engelbrektslänken samt hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11, förslås få del av den gemensamma potten för spårinvesteringar, som är överenskommen mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen. Överenskommelsen regleras i avtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad (kommunfullmäktige 2028-12-20 § 11). Avtalet beskriver att parterna ska finansiera en gemensam pott på 600 mnkr för spårvägsutbyggnad till och med år 2034. Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad bidrar med 300 mnkr vardera till potten, och investeringarna hanteras inom ramen för stadens ordinarie investerings- och budgetprocesser.

Ärendet om Engelbrektslänken behandlas i separat ärende (dnr 0697/20).

Stadstrafikforum bereder investeringsfrågor kopplat till spårvägspotten. Handlingsplanen har utgjort underlag för Stadstrafikforums beredning av frågan. Beslut om användning av potten fattas i nuläget av regionfullmäktige och kommunfullmäktige i Göteborg.

Hållplatsförlängning innebär att dagens spårvagnshållplatser förlängs för att möjliggöra trafikering med 45 meter långa spårvagnar utöver dagens 30–33 meter långa vagnar. Hållplatser längs hela linjen behöver förlängas om den nya trafikeringen ska bli möjlig. Den största kapacitetsbristen finns längs med spårvagnslinje 5 och 11 vilket gör dem prioriterade.

Hållplatsförlängning bidrar till att öka kapaciteten i spårvagnssystemet utan att öka antalet fordonsrörelser, vilket är nödvändigt för att få plats i stadsrummet. Merparten av hållplatserna kräver ingen omfattande utbyggnad men det finns ett mindre antal som skulle behöva större åtgärder.

Det pågår ett arbete med att ta fram en kalkyl för förlängning av hållplatser som planeras att vara klar vid halvårsskiftet 2020. Förslag till att inleda investering kommer sannolikt att förslås trafiknämnden under hösten 2020. Medel för finansiering föreslås avsättas genom att upp till 100 mnkr ianspråk tas från den gemensamma spårvägspotten. Utöver finansiering från spårvägspotten avser trafikkontoret och Västtrafik att gemensamt ansöka om statlig medfinansiering från regional infrastrukturplan eller stadsmiljöavtal.

Följande investeringar som ingår i handlingsplanen är beslutade genom att kommunfullmäktige den 2017-12-07 § 10 antog storstadsavtal Sverigeförhandlingen² för Göteborg:

- Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen

² Projekt linbanan avslutat i enlighet med beslut i kommunfullmäktige 2020-04-16 § 20

- Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen
- Citybusstråk Backastråket

Investeringsvolymen i handlingsplanen som är aktuella för staden att finansiera/medfinansiera är omhändertagna i Trafiknämndens investeringsnomineringar för år 2021 och framåt.

För följande investeringar vilar finansieringsansvaret på Västra Götalandsregionen:

- Inköp av nya spårvagnar
- Buss- och spårvagnsdepåer
- Nya färjor/båtar

För investeringar i bytespunkter är investeringsbesluten för stadens del gällande Knutpunkt Korsvägen redan hanterade genom investeringsbeslut i kommunfullmäktige 2019-05-23 § 14, samt för stadsutveckling vid Station Haga genom investeringsbeslut i kommunfullmäktige 2019-01-31 § 10. Kommunfullmäktige gav även trafiknämnden i uppdrag att fortsätta söka ytterligare extern finansiering till stadsutveckling vid Station Haga.

Hållplats Nordstan byggs om för spår- och busstrafiken inom ramen för projekt Hisingsbron. Under perioden 2020-2024 kan ytterligare bytespunkter än de ovan nämnda komma att innebära investeringar för staden, vilket kommande utredningarna får utvisa. Eventuella investeringar kräver förhandlingar och överenskommelser mellan parterna samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor.

Utredningar

I handlingsplanen redovisas de planerade utredningar under 2020-2024 som är tänkta att genomföras i samverkan mellan parterna och som har en tydlig koppling till Målbild Koll2035. Ett godkännande av handlingsplanen innebär i sig inget beslut om start av de presenterade utredningarna. Beslut om hur finansieringen samt ansvaret ska fördelas för respektive utredning ska hanteras löpande i samverkan mellan parterna. Att utredningarna genomförs är av stor vikt då det kan ge parterna underlag till att söka extern finansiering för genomförande

Därtill kan det finnas ett behov av att ytterligare utredningar och/eller investeringar tillkommer under handlingsplanens genomförandeperiod om parterna är överens. Ett sådant exempel är Gropegårdslänken där trafiknämnden, i enlighet med kommunfullmäktiges beslut om avslut av projekt linbanan, har i uppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken. En sådan utredning kan komma att ingå i utredningen om alternativ till stadslinbana inom ramen för handlingsplanen.

Utredningarna omfattar övergripande linjenätsutredningar, ny spårväg, trafikkoncept, alternativ till stadslinbana, framtida bytespunkter, infrastrukturbehov och pendelparkeringar. Det krävs tillgängliga resurser och prioritering i respektive organisation. Kostnaden för det sammanlagda utredningsbehovet under perioden 2020-2024 uppskattas till mellan 20-30 miljoner kronor i 2019 års prisnivå och skall fördelas mellan staden, Västra Götalandsregionen/Västtrafik samt Mölndal och Partille. För utredningar kopplat till den statliga infrastrukturen är även Trafikverket en part. Kostnaderna omfattar konsultkostnader men inkluderar inte resurser hos berörda parter eller utredningskostnader för detaljplaner.

De uppskattade kostnaderna för utredningar inkluderar inte kostnad för genomförandestudie (GFS) för spårväg Alléstråket, utan endast teknisk förstudie inför ett eventuellt beslut om att gå vidare med projektet. För projektering och GFS av spårväg i Alléstråket är det trafikkontorets och Västtrafiks gemensamma ambition att söka medfinansiering från Västsvenska paketet som motsvarar kostnaden för GFS och projektering. Under våren 2021 inför start av GFS, förväntas trafiknämnden föreslå kommunfullmäktige att hantera ett inriktningsbeslut om spårväg i Alléstråket.

Arbetet med linjenätsutredning citybuss, teknisk förstudie för spårväg i Alléstråket samt Älvutredningen har redan startat. För att få fram ett gemensamt beslutsunderlag inför nästa revidering av nationell infrastrukturplan har Trafikverket och Västra Götalandsregionen ansvarat för framtagande av Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Metrobuss som nu är ute på remiss. Remissyttrandet om ÅVS Metrobuss planeras att behandlas av kommunstyrelsen under hösten 2020.

Finansiering

Investeringsvolymen i Målbild Koll2035 är omfattande och konkurrerar med andra långsiktiga investeringsbehov i de kommunala och regionala investeringsbudgeterna. Kommunstyrelsen har 2019-11-06 § 825 i beslut om ärende Ställningstagande inför inriktningsplanering för nationell plan för transportsystemet samt regional infrastrukturplan 2022–2033, framfört att om statens ambitioner om ett ökat bostadsbyggande i kombination med ett hållbart resande ska kunna uppnås behöver staten tillskjuta betydande medel till medfinansiering av infrastruktur för kollektivtrafik i storstäderna.

Både investeringarna i den föreslagna handlingsplanen och investeringar i kommande handlingsplaner kräver samfinansiering för att kunna realiseras.

I handlingsplanen redogörs för möjliga finansieringsformer för investeringar såsom exempelvis nationell infrastrukturplan (Sverigeförhandlingen och stadsmiljöavtal, Västsvenska paketet), regional infrastrukturplan (statlig medfinansiering) och spårvägspott. Parterna behöver aktivt verka för en ökad andel statlig finansiering för att realisera målbilden samt se över ytterligare finansieringsmöjligheter genom exempelvis EU.

Tidplan i förhållande till Målbild Koll2035

I Målbild Koll2035 presenteras en etappindelad tidplan för de kollektivtrafikinvesteringar som föreslås. Den genomgång av pågående planering som gjorts i handlingsplanarbetet visar på att några av investeringarna kommer att genomföras senare än målbildens tidplan.

I den takt som arbetet bedrivits hittills kommer inte Målbild Koll2035 uppnås i enlighet med den tidplan som målbilden redovisar. Det saknas också beslutad finansiering för stora delar av de investeringar som krävs.

Ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035

I handlingsplanen presenteras några ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035.

Vid framtagande av handlingsplanen hade beslut om avveckling av linbanan inte hunnit tas i kommun- respektive regionfullmäktige. Föreliggande handlingsplan hänvisar emellertid tydligt till kommande beslut i fullmäktige, där Göteborgs kommunfullmäktige

2020-04-16 § 20 förklarade projekt linbanan som avslutat. I enlighet med kommunfullmäktiges beslut om avslut av projekt linbanan har staden hemställt till Västra Götalandsregionen önskemål om att Målbild Koll 2035 genomgår textredigering så att det tydliggörs att linbaneprojektet är avslutat och inte längre är del av målbilden.

Behov av alternativ kollektivtrafik som möter motsvarande resandebestånd som en stadslinbana behöver tas om hand och hanteras gemensamt genom utredningen Alternativ till stadslinbanan mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Stadstrafikforums ställningstagande samt ärendets fortsatta beredning

Samverkan gällande frågor för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) sker i det politiska tillsatta forumet, Stadstrafikforum. Stadstrafikforum är ansvarig för att bereda och lämna förslag till användning av den gemensamma potten samt att bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas.

Ett enigt Stadstrafikforum har 2020-03-13 ställt sig bakom att föreslå parterna att ianspråkta upp till 100 mnkr ur den gemensamma spårvägs-potten till hållplatsförlängning av spårvägslinje 5 och 11 varav stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr under förutsättning att regionfullmäktige fattar likalydande beslut. Grundprincipen är att risken delas lika mellan parterna.

Likaså beslutade ett enigt Stadstrafikforum 2020-04-15 att ställa sig bakom att godkänna Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 för beslutsgång hos parterna.

Trafiknämnden beslutade 2020-04-23 att föreslå kommunfullmäktige att godkänna Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 samt att föreslå kommunfullmäktige att godkänna ett ianspråktagande av den gemensamma spårvägs-potten om maximalt 100 mnkr (löpande prisnivå) för hållplatsförlängningar, varav stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr (löpande prisnivå). Godkännande föreslås ske under förutsättning att likalydande beslut fattas av regionfullmäktige.

Handlingsplanen ska med likalydande beslut godkännas av kommun- och regionfullmäktige mellan parterna Västra Götalandsregionen, Göteborg, Mölndal och Partille för att gälla som Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035, vilket planeras ske under hösten 2020.

Fortsatt arbete

Stadstrafikforum ansvarar för uppföljning av handlingsplanens genomförande. Beredningsgruppen ansvarar för att underlag till uppföljningen av handlingsplanen tillhandahålls. Underlagen till uppföljning ska redogöra för status samt eventuella avvikelser från handlingsplanen. Arbetet med avvikelser och uppföljning behöver konkretiseras gemensamt under det kommande året.

Det finns ett behov av ett kontinuerligt samverkansarbete mellan parterna för att fortsatt arbeta för ett genomförande av Målbild Koll2035 och den organisation som byggts upp i handlingsplanarbetet behöver fortsätta. De gemensamma utredningarna som nu planeras att starta kommer att hanteras i en gemensam styrgrupp, Stadskoll, som är en förlängning av den styrgrupp mellan Västtrafik och trafikkontoret som lett arbetet med utredning av alternativ till stadslinbana.

Stadsledningskontorets bedömning

I enlighet med trafiknämndens beslut 2020-04-23 § 143 föreslår stadsledningskontoret att godkänna Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 samt att ianspråkta medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad om maximalt upp till 100 mnkr (löpande prisnivå) för hållplatsförlängningar, varav stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr under förutsättning att regionfullmäktige fattar likalydande beslut.

Ett godkännande av handlingsplanen ger en gemensam grund mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun för fortsatt arbete för att förverkliga Målbild Koll2035. Handlingsplanen ger en nulägesbild över vilka investeringar och utredningar som är möjliga att påbörjas och/eller genomföras under tidsperioden 2020-2024. Handlingsplanen förhindrar dock inte att behov av ytterligare utredningar och/eller investeringar kan tillkomma under handlingsplanens genomförandeperiod om parterna är överens.

Kommande investeringsbeslut för hållplatsförlängningen hanteras gemensamt med Västra Götalandsregionen samt i enlighet med Göteborgs Stads gängse rutiner och i enlighet med trafiknämndens budget- och beslutsprocess. Ianspråktagande av medel från den gemensamma potten för spårvägsutbyggnad till genomförande av Engelbrektslänken hanteras i ett separat ärende (dnr 0697/20).

Västra Götalandsregionen är ansvarig för kollektivtrafikens utveckling. För flera av investeringarna i handlingsplanen vilar finansieringsansvaret helt på Västra Götalandsregionen så som inköp av fordon och kostnader för buss- och spårvägsdepåer samt kostnaderna för att ansvara för driften kollektivtrafiken.

Stadsledningskontoret vill uppmärksamma att staden, i enlighet med kommunfullmäktiges beslut om avslut av projekt linbanan, hemställt till Västra Götalandsregionen att Göteborgs Stad önskar att Målbild Koll 2035 genomgår textredigering så att det tydliggörs att linbaneprojektet är avslutat och inte längre är del av målbilden. Trafiknämnden har nu också i uppdrag att medverka i det fördjupade utredningsarbetet avseende alternativ till stadslinbanan.

Stadsledningskontoret noterar att det gemensamma arbetet med handlingsplanen har skapat en ökad förståelse mellan parterna. Det är av stor vikt att parterna fortsätter det gemensamma arbetet. Handlingsplanen kan komma att behöva aktualiseras under perioden för att möta ny kunskap och förändrade förutsättningar. Handlingsplanen kräver ett kontinuerligt samarbete, gemensamma arbetsformer och förhållningsätt mellan parterna för att hålla målbildsarbetet uppdaterat.

Stadsledningskontoret vill förtydliga att flera av de föreslagna investeringar och utredningar i handlingsplanen genomförs senare än vad Målbild Koll2035 föreslår. Det innebär att Målbild Koll2035 inte kommer att uppnås i enlighet med den tidplan som målbilden redovisar. Vilka konsekvenser det får beror på takten i stadsutvecklingen. Därutöver saknas beslutad finansiering för flera angelägna investeringar både gällande handlingsplanens tidsperiod som för Målbild Koll2035 som helhet. Med tanke på investeringsvolymens omfattning behöver staten ta ett ökat ansvar för utbyggnaden av en hållbar infrastruktur.

Det finns utmaningar i att få stadsutveckling och kollektivtrafikens utveckling att gå i takt. Att fånga målkonflikter och hantera knäckfrågor i tidigt skede är en nyckelfaktor för framgång. Det kräver en nära dialog och samverkan i och mellan projekten, nämnderna inom staden samt parterna inom Målbilden Koll2035. Om dessa prioriteringar ska förverkligas behöver parterna öka takten gällande utredningar av de åtgärder som identifierats i handlingsplanen. För trafiknämndens del behövs en fortsatt tydlig prioritering av resurser inom ramen för ordinarie verksamhetsplan och driftsbudget. Även fastighetsnämnden, byggnadsnämnden och park- och naturnämnden behöver aktivt prioritera och avsätta resurser i det fortsatta arbetet för att möjliggöra en hög framdrift för genomförandet av handlingsplanen.

För att ge ett tydligt mandat till trafiknämnden i det kommande arbetet föreslår även stadsledningskontoret att kommunfullmäktige uppdrar åt trafiknämnden att, i samverkan med berörda förvaltningar och bolag samt Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Mölndals stad och Partille kommun leda stadens arbete i det fortsatta genomförandet av handlingsplanen. Genom beslutet får trafiknämnden ett fortsatt uppdrag att prioritera arbetet med att förverkliga Målbild Koll2035.

När det gäller styrande dokument som antas gemensamt med andra kommuner och regioner är inte kraven i Göteborgs Stads helt tillämpliga. Eftersom det är Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndigheten så är det lämpligt att främst deras krav styr utformning och benämning. Själva innehållet i handlingsplanen uppfyller i huvudsak de formaliakrav som staden har. Innehållet har emellertid en övervikt av att återge redan fattade beslut och arbeten som pågår samt inriktningen framåt.

Målbild Koll2035 och handlingsplanen har kopplingar till Trafikstrategi för nära storstad 2035. Det finns även en tydlig koppling till Översiktsplanen för Göteborg Stad, Strategi för Utbyggnadsplanering 2035, Klimatstrategiskt program och Miljöprogram för Göteborgs Stad. Tydlig koppling finns även till förslaget till ny miljö- och klimatstrategiskt program som är ute på remiss. Dokumenten bidrar också positivt till Göteborgs Stads program för en jämlik stad, Göteborgs Stads folkhälsoprogram och Göteborgs Stads näringslivsstrategiska programmet. Målbild Koll2035 och handlingsplanen bidrar även till Göteborgsregionens Hållbar tillväxt – mål och strategier med fokus på regional struktur.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Stadsutveckling

Stadsdirektör



Handlingsplan 2020-2024 för Målbild Koll2035

§ 143, 1076/20

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna "Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035" enligt bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna ett ianspråktagande av den gemensamma spårvägspotten om maximalt 100 mnkr (löpande prisnivå) för hållplatsförlängningar, varav stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr (löpande prisnivå). Godkännande föreslås ske under förutsättning att likalydande beslut fattas av regionfullmäktige.
3. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2020-01-31

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på trafikkontorets förslag och finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Protokollsanteckning

Henrik Munck (D) antecknar följande till protokollet:

Demokraterna hänvisar till sitt ställningstagande i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Justering

Ärendet justeras omedelbart.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2020-04-23



Vid protokollet

Sekreterare

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Karin Pleijel (MP)

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-01-31

Diarienummer 1076/20

Handläggare

Jenny Ekeblad/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 072-856 52 93

E-post: jenny.ekeblad@trafikkontoret.goteborg.se

Handlingsplan 2020–2024 för Målbild Koll2035

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna ”Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035” enligt bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna ett ianspråktagande av den gemensamma spårvägspotten om maximalt 100 mnkr (löpande prisnivå) för hållplatsförlängningar, varav stadens del av investeringen uppgår till maximalt 50 mnkr (löpande prisnivå). Godkännande föreslås ske under förutsättning att likalydande beslut fattas av Regionfullmäktige.
3. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Sammanfattning

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. För att möta dessa utmaningar antog kommunfullmäktige i respektive kommun samt regionfullmäktige ”Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille” under år 2018.

Enligt samverkansavtal för Stadstrafikforum som tecknats mellan parterna Västra Götalandsregionen, Göteborg, Mölndal och Partille ska gemensamma handlingsplaner tas fram för genomförandet av Målbild Koll2035. Ett förslag till första handlingsplan finns nu framme. Handlingsplanen ger en helhetsbild över vilka större investeringar och utredningar som är möjliga att påbörjas och/eller genomföras under tidsperioden 2020–2024. Utöver investeringar som är utpekade i målbilden hanterar handlingsplanen även ytterligare fokusområden som är av stor vikt för att kollektivtrafiken i stadstrafikområdet ska fungera, som fordonsdepåer, älvtrafik och pendelparkeringar.

Ett antagande av handlingsplanen innebär inte ett åtagande att finansiera och genomföra några investeringar. Samtliga investeringar inom handlingsplanen kommer att hanteras inom ramen för stadens ordinarie budget- och beslutsprocesser. Två föreslagna investeringar i handlingsplanen, hållplatsförlängningar och Engelbrektslänken, förslås få del av den pott för spårinvesteringar som är överenskommen mellan Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen. Investeringsärende gällande Engelbrektslänken hanterades i trafiknämnden 2020-03-26.

I handlingsplanen redovisas planerade utredningar under 2020–2024 som är tänkta att genomföras i samverkan mellan parterna och som har en tydlig koppling till Målbild

Koll2035. Utredningarna omfattar övergripande linjenätsutredningar, ny spårväg, trafikkoncept, alternativ till stadslinbana, framtida bytespunkter, infrastrukturbehov och pendelparkeringar.

Investeringsvolymen i Målbild Koll2035 är omfattande och ryms inte i de kommunala eller regionala investeringsbudgetarna. Det kommer krävas förhandlingar och överenskommelse mellan parterna samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor. I handlingsplanen redogörs för möjliga finansieringsformer för investeringar. I den takt som arbetet bedrivits hittills så kommer inte Målbild Koll2035 uppnås i enlighet med den tidplan som målbilden redovisar.

Stadstrafikforum bordlade ärendet om handlingsplanen 2020-03-13 och ärendet kommer behandlas på nytt möte 2020-04-15. Handlingsplanen ska sedan antas av respektive kommun- och regionfullmäktige.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Målbild Koll 2035 innehåller ett stort antal investeringsåtgärder till en uppskattad investeringskostnad av cirka 25 miljarder kronor (2015 års prisnivå). Sverigeförhandlings storstadsavtal omfattar utbyggnad av kollektivtrafikåtgärder som är en del av Målbild Koll2035 för motsvarande 7 miljarder kronor (dock ingår 1,1 miljarder kronor till linbanan i summan). Investeringsvolymen under handlingsplanens period 2020-2024 kopplat till Målbild Koll2035 uppskattas till cirka tre miljarder kronor. Den totala investeringsvolymen för stadstrafikens utveckling inom Göteborg, Mölndal och Partille uppskattas till 8-10 miljarder kronor under samma period. Detta inkluderar även investeringar i älvskyttel, nya spårvagnar, depåer och hållplatsförlängningar vilka inte var utpekade i målbilden¹. Stor del av övriga investeringskostnaden för objekten som finns utpekade i Koll2035 saknar finansiering. Inom ramen för kommande utredningsarbete där åtgärderna konkretiseras behöver fördjupade kostnadskalkyler samt förslag till hur investeringar och ekonomiska ansvar ska fördelas mellan berörda parter tas fram.

Ett antagande av handlingsplanen innebär inte ett åtagande att finansiera och genomföra några investeringar. Samtliga investeringar inom handlingsplanen kommer att behandlas inom ramen för stadens ordinarie budget- och beslutsprocesser för investeringar. Beslut om enskilda investeringar kommer ske efter rekommendation från Stadstrafikforum.

I samband med antagande av handlingsplanen föreslås 100 miljoner kronor öronmärkas till hållplatsförlängningar från den gemensamma spårvägspotten enligt beslutspunkt två. Ett beslut om att investera i hållplatsförlängningar kommer sedan att behandlas som ett eller flera enskilda ärenden och följa ordinarie beslutsprocesser.

Investeringsbeslut för Englebretklänken har hanterats av trafiknämnden (TN 2020-03-26 § 82) och ärendet går nu vidare för beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Englebretklänken är beviljad statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal. Resterande investeringsutgifter för spårväglänken föreslås Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen dela lika på, genom att ianspråkta medel från den så kallade spårpotten.

¹ Summeringen är gjord på investeringskostnader med prisnivåer från år 2013 till 2019 och den verkliga investeringskostnaden kan därmed skilja sig

Ekonomiska beslut gällande objekten i Sverigeförhandlingen hanteras i enlighet med ordinarie processer i samverkan med Västra Götalandsregionen.

Handlingsplanen ska ses som en inriktning parter emellan rörande ett stort antal utredningar som uppskattas till totalt mellan 20–30 miljoner kronor. Trafikkontorets ingång är att det är ett delat finansieringsansvar mellan staden, Västra Götalandsregionen/Västtrafik samt Mölndal och Partille. För utredningar kopplat till den statliga infrastrukturen är även Trafikverket en part. Hur kostnadsfördelningen ser ut i respektive utredning behöver diskuteras i varje enskilt fall utifrån ansvar och nytta. Eventuella detaljplanekostnader är inte inkluderade och ej heller persontid.

Trafikkontoret har i verksamhetsplaneringsarbetet för 2020 tagit höjd för att avsätta driftmedel samt personresurser för några av de högt prioriterade utredningarna. Inför arbete med verksamhetsplan och budget för 2021 behöver parterna gemensamt fördjupa analysen av resursbehov och budget för övriga utredningar som förväntas starta under perioden. Det arbetet har inte hunnits med under den relativt korta tidplanen för handlingsplanarbetet. Resurssatta utredningar utöver åtgärdsvalsstudie för Metrobuss som är pågående sen tidigare är tekniska förstudie för Allélänken, linjenätsutredning citybuss samt Älvutredningen. Kostnaden för de tre sistnämnda utredningarna förväntas delas av parterna och uppgå till ca 4,5 miljoner kronor varav ungefär hälften kommer att belasta trafikkontorets driftbudget. Medel är avsatta i budget för att hantera detta och överenskommelser om samfinansiering ska tecknas mellan parterna.

Trafikkontoret har fått ett tydligt politiskt uppdrag att prioritera arbetet med att förverkliga Målbild Koll2035 (KF budget 2020). Till viss del har höjd tagits för att avsätta resurser för arbetet inom ramen för ordinarie verksamhetsplan och driftsbudget men de delar av kontoret som arbetar i tidiga skeden är hårt ansatt då personresurserna även är efterfrågade i till exempel stadsutvecklingsprojekt. Kontoret kan komma att behöva förstärka verksamheten personellt samt prioritera användandet av driftmedel på bekostnad av annat. Projekten kommer även att kräva resurser från andra delar av trafikkontoret och prioriteras i förhållande till andra investeringar. För att möjliggöra en hög framdrift för genomförandet av Målbild Koll2035 kan kontorets framdrift inom andra områden komma att påverkas.

Bedömning ur ekologisk dimension

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

Vid sidan av att ta värdefull mark i anspråk, skulle ny väginfrastruktur kräva stora investeringar. De årliga utsläppen av koldioxid skulle öka med 42 000 ton.

Bedömning ur social dimension

Koll2035 stödjer 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 men behöver i varje enskild kommande satsning belysas så att de olika perspektiven beaktas. Fler

kvinnor än män använder sig av kollektivtrafik och satsningar på ökad kollektivtrafikkapacitet kan förväntas påverka kvinnor i större utsträckning.

I arbetet med Målbild Koll2035 gjordes en social konsekvensanalys som visar att målbilden ger sociala nyttor genom att metrobusnätet skapar kopplingar mellan platser och områden som tidigare saknats. Det skapar nya sociala samband i staden och en mer jämlik tillgång till arbete, bostad, service och utbildning samt stödjer stadsutvecklingen i stråken mellan utpekade platser. Lokalt för boende i ett bostadsområde kan metrobusnätet leda till negativa konsekvenser i form av barriäreffekter om inte utformningen görs på rätt sätt.

Förhållande till styrande dokument

Förslaget till handlingsplan bygger på den målbild för stadstrafikens utveckling ”Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille” som är antagen i kommunfullmäktige 2018-03-22 samt i Västra Götalandsregionens regionfullmäktige 2018-04-10.

Bilagor

1. Handlingsplan Koll2035 2020-2024 m bilagor (v.1.1 mars 2020)
2. Samverkansavtal för Stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (KF 2018-12-20 §12)
3. Antagande av Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille (KF 2018-03-22 §34)

Ärendet

Ärendet avser antagande av ”Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035”. Enligt samverkansavtal för Stadstrafikforum som tecknats mellan parterna Västra Götalandsregionen, Göteborg, Mölndal och Partille (KF 2018-12-20 § 12, bilaga 2) ska gemensamma handlingsplaner tas fram för genomförandet av Målbild Koll2035. Handlingsplanen ska antas av respektive kommun- och regionfullmäktige.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

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. För att möta dessa utmaningar antog kommunfullmäktige i respektive kommun samt regionfullmäktige ”Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille” under år 2018 (KF 2018-03-22 § 34, bilaga 3). Målbilden ska ligga till grund för hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035.

I samband med att Målbild Koll2035 antogs i kommunfullmäktige beslutades att parterna ska ta fram en plan och prioritering, med hänsyn till ekonomiska och andra förutsättningar, för genomförande av Målbild Koll2035 samt att verka för dess möjliggörande. Trafiknämnden fick då också i uppdrag att för stadens del leda arbetet i nära samverkan med de ingående parterna samt berörda nämnder och bolag inom staden.

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 (KF 2018-12-20 § 12, bilaga 2). Enligt avtalet ska Stadstrafikforum bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas. Handlingsplanen ska följa samma fyraåriga tidscykel som Trafikförsörjningsprogrammet. Planen ska inkludera tydliga målsättningar, beskriva process, organisation och finansieringsansvar för genomförande och uppföljning av uppsatta mål. Beslut om handlingsplan ska tas av respektive parts fullmäktige.

Organisation och deltagande

Flera arbetsgrupper bestående av tjänstepersoner från respektive part har i samverkan tagit fram förslaget till handlingsplan. För en bredare förankring har handlingsplanen beretts av beredningsgruppen för Stadstrafikforum och strategisk samordningsgrupp som består av tjänstepersoner från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun. Arbetet har letts av Västtrafik på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

Under projektgruppen för handlingsplanearbetet har delprojektgrupper för infrastrukturbehov, bytespunkter samt linjenätsutredningar bemannats. Parallellt har även särskilda möten genomförts kopplat till finansieringsfrågor.

Trafikkontoret har lett arbetet från stadens sida i nära samverkan med stadsledningskontoret och bemannat projektgrupp och delprojektgrupper. Stadsbyggnadskontoret har deltagit i strategisk samordningsgrupp samt delprojektgrupp för bytespunkter och stadsledningskontoret har deltagit i finansieringsdiskussionerna.

Handlingsplanens innehåll

Handlingsplanen ger en helhetsbild över vilka större investeringar och utredningar som är möjliga att påbörjas och/eller genomföras under tidsperioden 2020-2024.

Syftet med handlingsplanen är att verka för ett genomförande av Målbild Koll2035 och den huvudsakliga utgångspunkten i arbetet har varit de koncept och åtgärder som är identifierade i målbilden. Utöver detta hanterar handlingsplanen även ytterligare fokusområden som är av stor vikt för att kollektivtrafiken i stadstrafikområdet GMP ska fungera, som fordonsdepåer, älvtrafik och pendelparkeringar.

Regionbusstrafik och järnvägsinvesteringar ingår inte i handlingsplanarbetet och ej heller förvaltningskostnader (drift, underhåll och reinvestering) eller trafikeringskostnader.

Investeringar

Målbild Koll 2035 innehåller ett stort antal investeringsåtgärder till en uppskattad investeringskostnad av cirka 25 miljarder kronor (2015 års prisnivå). Sverigeförhandlings storstadsavtal omfattar utbyggnad av kollektivtrafikåtgärder som är en del av Målbild Koll2035 för motsvarande 7 miljarder kronor (dock ingår 1,1 miljarder kronor till linbanan i summan). Investeringsvolymen under handlingsplanens period 2020-2024 kopplat till Målbild Koll2035 uppskattas till cirka tre miljarder kronor. Den totala investeringsvolymen för stadstrafikens utveckling inom Göteborg, Mölndal och Partille uppskattas till 8-10 miljarder kronor under samma period². Detta inkluderar även investeringar i älvskytte, nya spårvagnar, depåer och hållplatsförlängningar vilka inte var utpekade i målbilden. För några av investeringarna utförs genomförandestudier och projektering under 2020-2024, med byggnationsfas som inleds därefter.

Flertalet av de investeringar som redovisas i Målbild Koll2035 är idag inte finansierade vilket kräver förhandlingar och överenskommelser mellan parterna samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor. Både investeringarna i handlingsplanen och investeringar i kommande handlingsplaner kräver samfinansiering för att kunna realiseras. För de investeringar som finns med i detta förslag till handlingsplan finns beslut och avtal eller förslag till finansiering. Beslut och avtal hanteras separat enligt gängse rutiner, beslut om handlingsplan medför inte något beslut för respektive investering.

Parterna har ett gemensamt ansvar för framdrift av investeringarna i handlingsplanen. Kommunerna och Trafikverket är väg- och banhållare medan Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar, genom Västtrafik, för fordon och trafikeringskostnader.

De investeringar som redovisas i handlingsplanen är:

- Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11

² Summeringen är gjord på investeringskostnader med prisnivåer från år 2013 till 2019 och den verkliga investeringskostnaden kan därmed skilja sig

- Engelbrektslänken
- Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen³
- Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen⁴
- Citybusstråk Backastråket⁵
- Citybusstråk Toltorp–Rävekärr
- Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen
- Inköp av nya spårvagnar
- Buss- och spårvagnsdepåer
- Nya färjor/båtar
- Bytespunkter

Två föreslagna investeringar i handlingsplanen, hållplatsförlängningar och Engelbrektslänken, förslås få del av den pott för spårinvesteringar som är överenskommen mellan Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen i avtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad där det avtalades att finansiera en gemensam pott på 600 miljoner kronor för spårvägsutbyggnad till och med år 2034 (KF 2028-12-20 § 11). Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad bidrar med 300 miljoner kronor vardera till potten. Enligt avtalet är potten avsedd för hållplatsförlängning och övriga nyinvesteringar i spårvägsanläggning.

Stadstrafikforum bereder investeringsfrågor kopplat till spårvägspotten. Handlingsplanen ska utgöra underlag för Stadstrafikforums beredning av frågan. Beslut om användning av potten fattas i nuläget av regionfullmäktige och kommunfullmäktige.

Hållplatsförlängningar

Hållplatsförlängning innebär att dagens spårvagnshållplatser förlängs för att möjliggöra trafikering med 45 meter långa spårvagnar utöver dagens 30–33 meter långa vagnar. Hållplatser längs en hel linje måste förlängas om den nya trafikeringen ska bli möjlig. Den största kapacitetsbristen finns längs med spårvagnslinje 5 och 11 vilket gör de prioriterade.

Hållplatsförlängning bidrar till att öka kapaciteten i spårvagnssystemet utan att öka antalet fordonsrörelser, vilket är nödvändigt för att få plats i stadsrummet. Merparten av hållplatserna kräver ingen omfattande utbyggnad men det finns ett mindre antal som skulle behöva större åtgärder. Det finns dock ytterligare utredningsbehov för att peka ut specifika åtgärder för respektive hållplats samt korsningar som behövs för att trafikera med längre spårvagnar.

Det pågår ett arbete med att ta fram en kalkyl för förlängning av hållplatser för spårvagnslinje 5 och 11. Medel för finansiering föreslås avsättas genom att upp till 100 miljoner kronor ianspråk tas från den gemensamma spårvägspotten. Utöver finansiering från spårvägspotten rekommenderas att parterna ansöker om statlig medfinansiering, från regional infrastrukturplan, stadsmiljöavtal eller annan finansieringskälla.

Investeringsbeslutet för hållplatsförlängning av spårvägslinje 5 och 11 godkänns först när beslutsunderlaget finns framtaget gällande tid, kostnad och innehåll. Investeringsbeslutet

³ Del av Sverigeförhandlingen

⁴ Del av Sverigeförhandlingen

⁵ Del av Sverigeförhandlingen

hanteras gemensamt av Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad i enlighet med respektive parts gällande riktlinjer och policys.

Stadstrafikforum rekommenderade 2020-03-13 att ianspråktaga upp till 100 miljoner ut den gemensamma spårvägsporten till hållplatsförlängning för linje 5 och 11 samt att grundprincipen är att risken delas lika mellan parterna. I samband med antagande av handlingsplanen föreslås kommunfullmäktige fatta beslut om detsamma. Västra Götalandsregionen föreslås fatta motsvarande beslut. När investeringsbeslut sen ska fattas så kan stadens beslut hanteras av trafiknämnden vilket är en fördel då det tidsmässigt kan komma att bli bråttom för att kunna söka frigjorda medel för statlig medfinansiering från regional infrastrukturplan när utredningsunderlaget finns framme. Utredningen för linje 5 och 11 planeras att vara klar vid halvårsskiftet 2020 och förslag till att inleda investering kommer sannolikt att förslås trafiknämnden under hösten 2020.

Engelbrektslänken

Ett gemensamt arbete mellan trafikkontoret, Västtrafik samt Västra Götalandsregionen har under handlingsplanens framtagande även gjorts kring finansieringsfördelning av investeringen Engelbrektslänken.

Investeringsbeslut för Engelbrektslänken har hanterats av trafiknämnden (TN 2020-03-26 § 82) och ärendet går nu vidare för beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Engelbrektslänken är beviljad statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal. Resterande investeringsutgifter för spårvägsdelen föreslås Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen dela lika på, genom att ianspråkta medel från den så kallade spårpotten.

Utredningar

I handlingsplanen redovisas planerade utredningar under 2020-2024 som är tänkta att genomföras i samverkan mellan parterna och som har en tydlig koppling till Målbild Koll2035. Det kommer finnas behov av ytterligare utredningar eller viss förändring av de beskrivna utredningarna. Antagande av handlingsplanen i sig innebär inget beslut om start av de presenterade utredningarna utan det hanteras löpande i samverkan mellan parterna.

Utredningarna omfattar övergripande linjenätsutredningar, ny spårväg, trafikkoncept, alternativ till stadslinbana, framtida bytespunkter, infrastrukturbehov och pendelparkeringar. Det krävs tillgängliga resurser och prioritering i respektive organisation. Kostnaden för det sammanlagda utredningsbehovet under perioden 2020-2024 uppskattas till mellan 20-30 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Kostnaderna omfattar konsultkostnader men inkluderar inte resurser hos berörda parter eller utredningskostnader för detaljplaner. Ej heller innefattas kostnader för fördjupad studie av alternativ till stadslinbana då beslut om detta hanteras i särskilt ärende. Kostnaderna inkluderar ej heller kostnad för genomförandestudie för spårväg Allétråket utan endast teknisk förstudie inför ett eventuellt beslut om att gå vidare med projektet.

De utredningar som redovisas i handlingsplanen är:

- Övergripande linjenätsutredning citybuss
- Övergripande linjenätsutredning stadsbana (och spårväg)

- Övergripande linjenätsutredning metrobuss
- Spårväg Allétråket
- Trafikkoncept citybuss
- ÅVS metrobuss
- Områdestrafik
- Hjalmar Brantingsplatsen
- Alternativ till stadslinbana
- Älvutredning
- Behovsstudier av framtida bytespunkter
- Nytt koncept för hållplatser väderskydd
- Koll2035 Den ideala bytespunkten
- Hållplatsförlängning av övriga hållplatser
- Pott för trimningsåtgärder
- Fördjupande behovsstudie av pendelparkeringar

Parterna behöver i samråd besluta hur finansiering och ansvar för respektive utredning ska fördelas efter handlingsplanens antagande och överenskommelser tecknas samt när i tid de föreslås startas.

De studier som är under uppstart först är linjenätsutredning citybuss, teknisk förstudie för spårväg i Allétråket samt Älvutredningen. Åtgärdsvalsstudie för Metrobuss är pågående sedan tidigare. Att utredningarna genomförs är av stor vikt då det också ger parterna underlag till att söka extern finansiering för genomförande.

Finansiering

Investeringsvolymen i Målbild Koll2035 är omfattande och ryms inte i de kommunala eller regionala investeringsbudgetarna. Det kommer krävas förhandlingar och överenskommelse mellan parterna samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor. Både investeringarna i handlingsplanen och investeringar i kommande handlingsplaner kräver samfinansiering för att kunna realiserars.

I handlingsplanen redogörs för möjliga finansieringsformer för investeringar såsom exempelvis nationell infrastrukturplan (Sverigeförhandlingen och stadsmiljöavtal, Västsvenska paketet), regional infrastrukturplan (statlig medfinansiering) och spårvägspott. Parterna behöver aktivt verka för en ökad andel statlig finansiering för att realisera målbilden samt se över ytterligare finansieringsmöjligheter genom exempelvis EU.

Tidplan i förhållande till Målbild Koll2035

I Målbild Koll2035 presenteras en etappindelad tidplan för de kollektivtrafikinvesteringar som föreslås. Den genomgång av pågående planering som gjorts i handlingsplanarbetet visar på att flera av investeringarna kommer att genomföras senare än målbildens tidplan.

I den takt som arbetet bedrivits hittills så kommer inte Målbild Koll2035 uppnås i enlighet med den tidplan som målbilden redovisar. Det saknas också finansiering för stora delar av de investeringar som krävs.

Ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035

Handlingsplanen presenterar några ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035. I det fortsatta arbetet tillkommer det eventuellt ytterligare ändringar allt eftersom parterna arbetar vidare med utredningar.

Infartsstråk Vallhamra ersätts med konceptet för citybuss istället för metrobuss. Områdestrafik och depåer är viktiga förutsättningar för att kollektivtrafiksystemet som fungera och är med i handlingsplanen även om de inte är med i Målbild Koll2035.

Under förutsättning att regionstyrelsen och Göteborgs kommunfullmäktige under våren 2020 fattar beslut om en avveckling av projektet för en stadslinbana och en fördjupning av alternativutredningen innebär det en förändring av Målbild Koll2035. Behov av alternativ kollektivtrafik som möter motsvarande resandebehov som en stadslinbana behöver tas om hand och hanteras gemensamt mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Förankrings och beslutsprocess

Förslaget till handlingsplan ska hanteras i Stadstrafikforum och därefter ska den hanteras politiskt i kommunerna för antagande i respektive kommunfullmäktige samt via Västtrafiks styrelse för antagande i regionfullmäktige. Stadstrafikforum bordlade ärendet om handlingsplanen 2020-03-13 och ärendet kommer behandlas på nytt möte 2020-04-15. Staden, representerade av trafikkontoret och stadsledningskontoret, har deltagit i beredningsgruppen som berett ärendet inför Stadstrafikforum. I den strategiska samordningsgrupp har trafikkontoret, stadsledningskontoret samt stadsbyggnadskontoret deltagit.

Internt i staden har dialog förts med stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och stadsledningskontoret i samverkansforumet Samkoll där det funnit möjlighet att komma med synpunkter under arbetets gång.

Trafiknämnden har kommunfullmäktiges uppdrag att leda arbetet med Målbild Koll2035 och efter godkännande i trafiknämnden kommer ärendet behandlas i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige för antagande.

Fortsatt arbete

Stadstrafikforum ansvarar för uppföljning av handlingsplanens genomförande. Beredningsgruppen ansvarar för att underlag till uppföljningen av handlingsplanen tillhandahålls. Underlagen till uppföljning ska redogöra för status samt eventuella avvikelser från handlingsplanen. Arbetet med avvikelser och uppföljning behöver konkretiseras gemensamt under det kommande året.

Det kommer behöva finnas ett kontinuerligt samverkansarbete mellan parterna för att fortsatt arbeta för et genomförande av Målbild Koll2035 och den organisation som byggs upp i handlingsplanarbetet behöver fortsätta, efter viss justering. De gemensamma utredningarna som nu drar igång kommer att hanteras i en gemensam styrgrupp ”Stadskoll” som är en förlängning av den styrgrupp som lett arbetet med utredning av alternativ till linbana.

Förvaltningens bedömning

Ett antagande av handlingsplanen ger en gemensam grund för fortsatt arbete för att förverkliga Målbild Koll2035. Trafikkontoret har deltagit i det gemensamma arbetet som skett i nära samverkan mellan parterna, framförallt under andra halvåret 2019. Arbetet har medfört en bättre kunskap om planeringsläge, helhet över investeringar och utredningar, ”ordning och reda”, förståelse för varandras processer och förutsättningar. Trafikkontoret ser positivt på det arbete som bedrivits och på fortsatt samverkan.

Ett antagande av handlingsplanen innebär inte ett åtagande att finansiera och genomföra några investeringar. Samtliga investeringar inom handlingsplanen kommer att behandlas inom ramen för stadens ordinarie budget- och beslutsprocesser för investeringar. De olika investeringsprojekten har olika status och befinner sig i olika faser. Vissa befinner sig i genomförandefas medan andra förväntas beslutas inom kort. En stor del av målbildens utpekade investeringar saknar för närvarande finansiering, exempelvis Spårväg i Alléstråket där utredningar behöver genomföras innan finansiering kan sökas.

Trafikkontoret kan konstatera att vi har kommit en bit på väg med förslaget till den första handlingsplanen men att arbetet inte tar slut i och med antagande. Det är av stor vikt att parterna fortsätter att det gemensamma arbetet och vi ser också att handlingsplanen kan komma att behöva aktualiseras under perioden för att möta ny kunskap och förändrade förutsättningar. Det kommer att krävas ett kontinuerligt samtal mellan parterna för att hålla målbildsarbetet uppdaterat. Parterna behöver också hitta gemensamma arbetsformer och förhållningssätt. När gemensamma utredningar och investeringsprojekt med delad finansiering och delat ansvar ska drivas så behövs ett utvecklingsarbete för att hitta lämpliga rutiner, arbetssätt och samverkansformer.

Trafikkontoret har fått ett tydligt politiskt uppdrag att prioritera arbetet med att förverkliga Målbild Koll2035. Om målbilden ska förverkligas behöver parterna öka takten gällande utredningar av de åtgärder som identifierats i målbilden. Till viss del har trafikkontoret tagit höjd för att avsätta resurser för arbetet inom ramen för ordinarie verksamhetsplan och driftsbudget men de delar av kontoret som arbetar i tidiga skeden är hårt ansatt då personresurserna även är efterfrågade i till exempel stadsutvecklingsprojekt. Kontoret kan därmed komma att behöva förstärka verksamheten personellt samt prioritera användandet av driftmedel på bekostnad av annat. Projekten kommer även att kräva resurser från andra delar av trafikkontoret och prioriteras i förhållande till andra investeringar. För att möjliggöra en hög framdrift för genomförandet av Målbild Koll2035 kan kontorets framdrift inom andra områden komma att påverkas.

Under arbetets gång har dialoger förts inom staden med stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret i gemensamma avstämningsforum. Det finns utmaningar i att få stadsutveckling och kollektivtrafikens utveckling i takt. Att fånga målkonflikter och hantera knäckfrågor i tidigt skede är en nyckelfaktor och det kräver en nära dialog och samverkan i projekten inom staden. Det kommer att kräva deltagande i kollektivtrafikprojekten från berörda förvaltningar samt att stadsbyggnadskontoret har möjlighet att driva de detaljplaneprojekt som behövs för att genomföra investeringsprojekten.

Som redovisas i handlingsplanen är tidplanen försenad för flera av de investeringar som presenterats i Målbild Koll2035. Detta innebär att målbilden kan förväntas realiseras senare än år 2035. Vilka konsekvenser detta får är avhängigt i vilken takt, som samt var i

staden, stadsutvecklingen sker. I framtida planering är det viktigt att stadsutveckling och utveckling av kollektivtrafiksystemet går väl i takt och planering sker i samverkan mellan stadens berörda förvaltningar och kollektivtrafikmyndigheten.

Flertalet av de investeringar som redovisas i Målbild Koll2035 behöver tillskjutande av medel. Både investeringarna i detta förslag till handlingsplan och investeringar i kommande handlingsplaner kräver samfinansiering och medfinansiering för att kunna realiseras. Det kommer att krävas fortsatta dialoger och ekonomiska överenskommelser mellan parterna samt ett aktivt arbete med att hitta finansieringskällor utanför de kommunala eller regionala investeringsbudgeterna. Med tanke på investeringsvolymens storlek så kommer det behövas betydande tillskott av statliga medel för att kunna genomföra målbildens intentioner. Att öka takten gällande utredningar är nödvändigt för att kunna ha välutredda lösningar framme till kommande finansieringsdiskussioner.

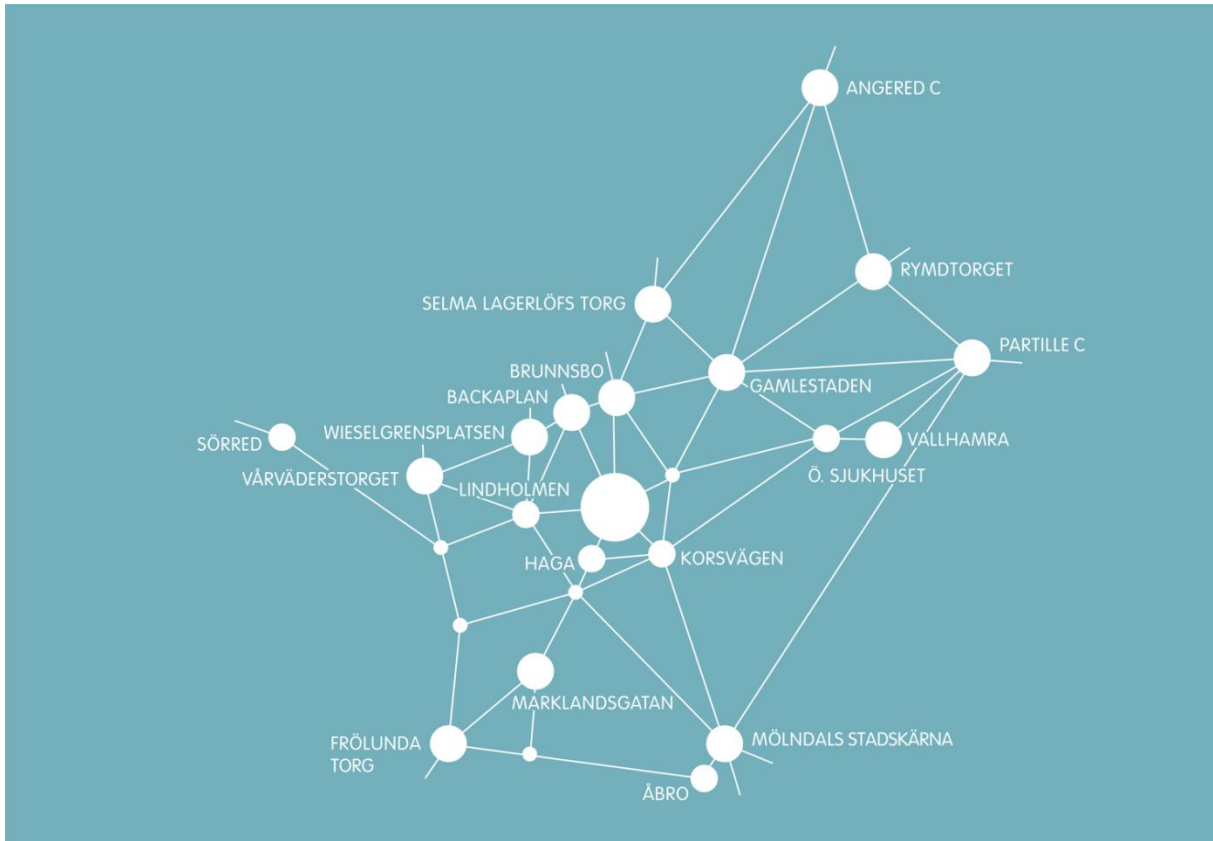
Det finns objekt med stark kollektivtrafikanknytning som inte berörs nämnvärt i handlingsplanen. Exempel på detta är arbetet med Bangårdsförbindelsen samt utbyggnaden av Torslanda tvärförbindelsen. Arbeta med de här och andra objekt som berör kollektivtrafik kommer att fortsätta enligt ordinarie processer.

Jenny Adler

Nils-Gunnar Ernstson

Avdelningschef

T.f. Trafikdirektör



Handlingsplan 2020–2024

för att nå Målbild Koll2035

Version 1.1 mars 2020

Sammanfattning

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. För att möta dessa utmaningar antog kommunfullmäktige i respektive kommun samt regionfullmäktige Målbild Koll2035 under år 2018.

Det fortsatta arbetet med Målbild Koll2035 styrs genom denna handlingsplan. Handlingsplanen redovisar de investeringar och utredningar som är prioriterade under tidsperioden 2020–2024. En översikt av dessa presenteras i rutan nedan och varje objekt beskrivs mer ingående i handlingsplanen.

INVESTERINGAR	UTREDNINGAR
Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11	Övergripande linjenätsutredning citybuss
Engelbrektslänken	Övergripande linjenätsutredning stadsbana (och spårväg)
Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen	Övergripande linjenätsutredning metrobuss
Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen	Spårväg Alléstråket
Citybusstråk Backastråket	Trafikkoncept citybuss
Citybusstråk Toltorp–Rävekärr	ÅVS metrobuss
Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost –	Områdestrafik
Landvettervägen	Hjalmar Brantingsplatsen
Inköp av nya spårvagnar	Alternativ till stadslinbana
Busss- och spårvagnsdepåer	Älvutredning
Nya färjor/båtar	Behovsstudier av framtida bytespunkter
Bytespunkter	Nytt koncept för hållplatser väderskydd
	Koll2035 Den ideala bytespunkten
	Hållplatsförlängning av övriga hållplatser
	Fördjupande behovsstudie av pendelparkeringar
	Pott för trimningsåtgärder

Investeringsvolymen under 2020–2024 kopplat till Målbild Koll2035 uppskattas till cirka 3 miljarder kronor av de 25 miljarder kronor som beskrivs i målbilden. Den totala investeringsvolymen för stadstrafikens utveckling inom Göteborg, Mölndal och Partille under samma period uppskattas till 8–10 miljarder kronor¹. I summan ingår även investeringar i älvskyttel, nya spårvagnar, depåer och hållplatsförlängning vilka inte var utpekade i Målbild Koll2035. Summorna ska endast ses som en indikation då investeringsunderlagen har olika prisbasår och varierar i noggrannhetsnivå. För några av investeringarna utförs genomförandestudier och projektering under 2020–2024, med byggnationsfas som inleds därefter. Vissa investeringar har en färdigförhandlad finansiering, för övriga återstår förhandlingar. Utredningskostnaderna uppskattas till mellan 20–30 miljoner kronor.

Flera av investeringarna är planlagda senare i tid än vad som beskrevs i Målbild Koll2035. En tabell med en jämförelse mellan målbildens tidsplan och handlingsplanens tidsplan finns i kapitel 6. För fortsatt framdrift är det viktigt att både tid och resurser avsätts hos respektive part. Ett antagande av handlingsplanen innebär inriktningsbeslut för de presenterade utredningarna. Handlingsplanen omfattar inte beslut om investeringar. Däremot ger den en samlad bild av dessa under perioden

¹ Observera att summeringen är gjord på investeringskostnader med prisnivåer från år 2013 till 2019 och den verkliga investeringskostnaden kan därmed skilja sig.

2020–2024 varvid vissa har investeringsbeslut. Där investeringsbeslut saknas behöver detta hanteras separat enligt gängse rutiner hos respektive part.

Läsanvisning

Kapitel ett till tre är informationskapitel för läsarorientering. I kapitel ett presenteras handlingsplanens utgångspunkter. Kapitel två ger bakgrundsinformation om Målbild Koll2035. Kapitel tre beskriver de olika finansieringsformer.

Kapitel fyra och fem presenterar de investeringar och utredningar som är prioriterade under tidsperioden 2020–2024 men inte nödvändigtvis är fastslagna.

Kapitel sex analyserar förändringar i tidplan jämfört med målbildens tidsplan, kapitel sju övriga ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035 och kapitel åtta beskriver det fortsatta arbetet efter att handlingsplanen är antagen. I kapitel nio beskrivs olika identifierade risker. Parter involverade i handlingsplanens framtagning presenteras i kapitel tio och kursiverade ord i detta dokument förklaras i kapitel elva.

Sammanfattning	1
1 Utgångspunkter för handlingsplanen	4
1.1 Mål och syfte	4
1.2 Avgränsningar	4
1.3 Organisation.....	4
2 Bakgrund: Målbild Koll2035	5
3 Finansieringsformer	7
3.1 Nationell infrastrukturplan	7
3.2 Regional infrastrukturplan.....	8
3.3 Spårvägspott	9
3.4 Banavgift och hamnavgift	9
3.5 Parternas drifts- och investeringsbudgetar	9
4 Investeringar 2020–2024.....	10
4.1 Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11	10
4.2 Engelbrektslänken	11
4.3 Spårväg och citybusstråk Sverigeförhandlingen	12
4.4 Citybusstråk Toltorp – Råvekärr	13
4.5 Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen.....	13
4.6 Investering i fordon och depåer	14
4.7 Bytespunkter.....	15
5 Utredningar 2020–2024.....	17
6 Tidplan i förhållande till Målbild Koll2035	22
7 Ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035	24
8 Fortsatt arbete med handlingsplanen.....	25
9 Identifierade risker	26
10 Representanter för arbetet med handlingsplanen	27
11 Begreppsordlista.....	28
Dokumenthistorik.....	29
Bilagor.....	29

1 Utgångspunkter för handlingsplanen

I syfte att samordna arbetet med att realisera Målbild Koll2035 upprättas detta dokument för åren 2020–2024. Handlingsplanen är framtagen i samverkan mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun enligt det samverkansavtal som tecknades februari 2019. Enligt avtalet ska handlingsplanen inkludera tydliga målsättningar samt beskriva process, organisation och finansieringsansvar för genomförande och uppföljning av uppsatta mål. Handlingsplanen antas av respektive parts fullmäktige.

Ansvariga för planens framtagning är *Stadstrafikforum Göteborg, Mölndal och Partille (GMP)* som är ett politiskt samverkansforum mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun.

Den huvudsakliga utgångspunkten för handlingsplanen är Målbild Koll2035. Ytterligare fokusområden är fordonsdepåer, älvtrafik och pendelparkeringar. Andra trafikpåverkande projekt som pågår under perioden 2020–2024 finns presenterade i bilaga 1.

1.1 Mål och syfte

Det långsiktiga målet med den här och efterföljande handlingsplaner är att säkerställa att kollektivtrafikens utveckling går i linje med Målbild Koll2035. Syftet är att verka för ett genomförande av Målbild Koll2035. Risker, uppskattade investeringskostnader samt en samlad kostnadsbild för presenterade utredningar redovisas också.

1.2 Avgränsningar

Handlingsplanen ska ge en helhetsbild över vilka större investeringar och utredningar som är möjliga att påbörja och genomföra under tidsperioden 2020–2024. Vidare ska investeringar och utredningar i huvudsak vara kopplade till kollektivtrafikens strategiska utveckling i Göteborg, Mölndal och Partille.

Regionbussar är inte en del av handlingsplanen men viktiga att beakta i kommande utredningar eftersom de trafikerar samma vägar och knutpunkter som stadstrafiken. Inte heller berörs järnvägsinvesteringar, men väl bytespunkter vid järnväg där annan kollektivtrafik ingår.

Förvaltningskostnader (drift, underhåll och reinvestering) ligger utanför handlingsplanen. Dessa hanteras bland annat via ban- och hamnavgifter. Trafikeringskostnader ingår inte heller i handlingsplanen.

1.3 Organisation

Stadstrafiksforum GMP ska ”bereda och ta fram förslag för hur stadstrafiken ska utvecklas de kommande fem åren” enligt antaget samverkansavtal för Stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille. Flera arbetsgrupper bestående av tjänstepersoner från respektive part har i samverkan tagit fram handlingsplanen. För en bredare förankring har handlingsplanen beretts av *beredningsgrupp för Stadstrafikforum* och *strategisk samordningsgrupp* som består av tjänstepersoner från Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun, se kapitel 10. Arbetet har letts av Västtrafik.

2 Bakgrund: 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. För att säkerställa utvecklingen av ett starkt storstadsområde med hög tillgänglighet har Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun tillsammans med Västtrafik arbetat fram ett kollektivtrafikprogram för Göteborg, Mölndal och Partille: Målbild Koll2035³.

Målbild Koll2035 innehåller övergripande mål och kvalitetsmål (se faktaruta: mål för utveckling av stomnätet). Den utbyggnad som krävs för att uppnå dessa mål kan inte ske inom den befintliga strukturen av *stomnätet*. Det är redan idag ofta trångt i staden – det är som värst vid bytespunkter som Korsvägen, Nordstan, Brunnsparken, Järmtorget och Hjalmar Brantingsplatsen – men även ombord på bussar och spårvagnar. Det gör systemet känsligt för störningar och minskar kollektivtrafikens attraktivitet.

Målbilden har definierat tre övergripande mål som tillsammans ska bidra till fler hållbara resor när regionen växer och arbetsmarknadsregionen utvidgas. De tre övergripande målen är **stödja en hållbar region- och stadsutveckling, underlätta ett enkelt vardagsliv** och **öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel**. De identifierar vad som ska uppnås och varför. I målbilden presenteras dessutom ett antal mätbara kvalitetsmål utifrån tre perspektiv: för resenären, för människan i staden och för stadens struktur. Dessa är riktlinjer vid prioritering, planering och utformning av *åtgärder* och trafikering. Därtill pekar de ut riktningen för att uppnå ett väl fungerade samspel mellan kollektivtrafik, stadsmiljö och stadsutveckling. För att uppnå de satta målen och lösa existerande brister innehåller målbilden nio utvecklingsprinciper (se faktaruta: principer för utvecklingen av stomnätet).

MÅL FÖR UTVECKLING AV STOMNÄTET

ÖVERGRIPANDE MÅL

Stödja en hållbar region- och stadsutveckling

Underlätta ett enkelt vardagsliv

Öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel

KVALITETSMÅL – för kollektivtrafikens funktion och roll i staden

Kvalitetsmål för resenären – snabbt, enkelt och pålitligt

Kvalitetsmål för människan i staden – en attraktiv stadsmiljö

Kvalitetsmål för stadens struktur – en sammanbunden stad och region

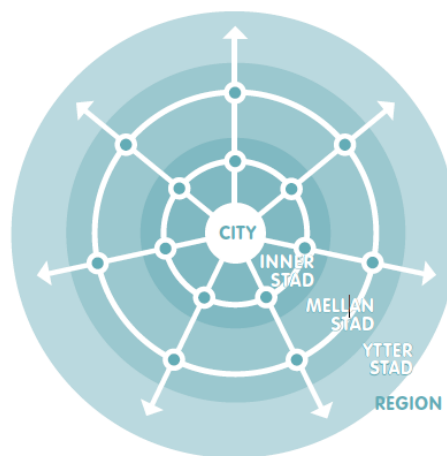
PRINCIPER FÖR UTVECKLINGEN AV STOMNÄTET

- Snabba och tydliga tvärförbindelser
- Stomnätet kompletteras med ett snabbnät.
- Kapaciteten och framkomligheten höjs i spårvagns- och stombussnätet.
- Brunnsparkens funktion i kollektivtrafiken sprids på fler platser i City.
- City blir mer av en målpunkt och mindre av en bytespunkt.
- Linjenätet förenklas.
- Fordonen blir rymligare, snarare än fler.
- Utbyggnaden av stomnätet sker samordnat med stadsutvecklingen.
- Stomnätet samlas i utpekade stråk- och differentieras.

³ Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun, 2018. *Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille.*

Gapet mellan nuläget och den framtid som beskrivs i Målbild Koll2035 är stort. Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun behöver investera i utvecklingen av stornätet för att kunna uppnå Målbild Koll2035. Utvecklingen avses ske huvudsakligen genom att befintlig infrastruktur nyttjas och förstärks.

För att avlasta de centrala delarna av staden och skapa snabbare tvärförbindelser, kompletteras dagens stråk med två kollektivtrafikringar. *Innerstadsringen* med spårväg/stadsbana går från City till Korsvägen, Linnéplatsen, Stigbergstorget, Lindholmen, Frihamnen och tillbaka till City igen. *Mellanstadsringen* består av separata metrobusstråk längs befintliga trafikleder – Söder-Västerleden, Lundbyleden och E6 Tingstadstunneln-Åbromotet. Respektive ring trafikeras av olika trafikkoncept.



I Målbild Koll2035 bedömdes den totala investeringsvolymen till cirka 25 miljarder kronor.

MÅLBILDENS FEM TRAFIKKONCEPT

STADSBANA

Spårvagnstrafik i de längre stråken samt innerstadsringen. Högre krav på hastighet, framkomlighet och kapacitet.

SPÅRVAGN

Spårvagnstrafik i de något kortare stråken samt innanför innerstadsringen.

CITYBUSS

Busstrafik i stråk som saknar spårvägstrafik. Krav på hastighet och kapacitet i paritet med spårvagn.

METROBUSS

Busstrafik främst i de stråk som saknar regiontåg samt i mellanstadsringen. Binder samman tyngdpunkter och målpunkter i storstadsområdet. Högre krav på hastighet, framkomlighet och kapacitet.

STADSLINBANA⁴

Linbanetrafik över älven, Lundbyleden och Ramberget. Stadslinbanan var tänkt att knyta ihop centrala staden i älvsnittet samt avlastar Hisingsbron.

⁴ Göteborgs stads trafiknämnd och Västtrafiks styrelse har under hösten 2019 beslutat att rekommendera kommunstyrelsen/kommunfullmäktige avbryta projektet med stadslinbana. Förutsatt beslut i kommunfullmäktige och regionfullmäktige kommer en fördjupad utredning att initieras under år 2020 om alternativa lösningar för att möta motsvarande resandebehov. Se vidare avsnitt 5 Alternativ till stadslinbana.

3 Finansieringsformer

I detta kapitel presenteras exempel på finansieringsformer för de större investeringarna i kollektivtrafiken. Flertalet av de investeringar som redovisas i Målbild Koll2035 är idag inte finansierade vilket kräver förhandlingar mellan *parterna* samt tillskjutande av medel från olika finansieringskällor. Både investeringarna i handlingsplanen och investeringar i kommande handlingsplaner kräver samfinansiering för att kunna realiserar. För de investeringar som finns med i denna handlingsplan finns förslag till finansiering och där det saknas behöver beslut eller avtal hanteras separat.

Investeringensvolymen i Målbild Koll2035 är omfattande och ryms inte i de kommunala eller regionala investeringsbudgetarna varför medfinansiering behöver sökas. Det som presenteras uppskattas till en kostnad på cirka 25 miljarder kronor av vilka 7 miljarder är genom Sverigeförhandlingen. Merparten av infrastrukturobjekten i Målbild Koll2035 är således inte avtalade. Parterna behöver aktivt verka för en ökad andel statlig medfinansiering för att realisera Målbild Koll2035 samt se över ytterligare finansieringsmöjligheter genom EU.

3.1 Nationell infrastrukturplan

Nationell infrastrukturplan för transportsystemet tas fram av Trafikverket och revideras i normalfallet vart fjärde år. I nationell infrastrukturplan 2018–2029⁵ finns även öronmärkta medel till kollektivtrafik på statligt och kommunalt vägnät genom Stadsmiljöavtal, Sverigeförhandlingen samt Västsvenska paketet, vilka beskrivs separat nedan. Nämda potter är utöver nämnda objekt i den statliga nationella väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Objekt större än 100 miljoner kronor behöver namnges i planen och kräver en särskild hantering i enlighet med dess förordning. För vidare läsning se Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är ett avtal som sträcker sig till år 2035 och som syftar bland annat till att förbättra kollektivtrafiken i storstadsregioner.

Mellan Staten, Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har ett avtal tecknats⁶. Avtalet innebär statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder nämnda i Målbild Koll2035 med 7 miljarder kronor (Januari 2016 års prisnivå)⁷. De av Sverigeförhandlingen finansierade kollektivtrafikåtgärder som lyfts i denna handlingsplan är spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden centrala delen, citybusstråk Norra Älvstranden västra och nordvästra delen och citybusstråk Backa. Dessa beskrivs mer ingående i kapitel 4. Även stadslinbanan innefattas i avtalet.

Den statliga medfinansieringen för spårväg och citybusstråk uppgår till 50 procent varvid Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen står för 25 procent vardera. Den statliga medfinansieringen är en summa som räknas upp med KPI⁸ och som betalas ut enligt betalplan för projektet. Den är även

⁵ Regeringen, 2018. *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029*. Skr. 2017/18:278.

⁶ Sverigeförhandlingen, 2017. *Sverigeförhandlingen Ramavtal 7*.

⁷ Av de 7 miljarder kronor är 1,1 miljarder kronor avsatta till stadslinbanan vilka kan komma att förhandlas ur avtalet.

⁸ Konsumentprisindex som mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen. Ett vanligt mått för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige.

kopplad till ett bostadsåtagande⁹. Kostnader som överstiger den samlade finansieringen i avtalet ansvarar kommunen och regionen för. Göteborgs Stad har även inom ramen för Sverigeförhandlingen ett bostadsåtagande på totalt 45 680 bostäder till och med år 2035.

Stadsmiljöavtal

I den nationella infrastrukturplanen för 2018–2029 finns en miljard kronor per år avsatta till stadsmiljöavtal.

Syftet med stadsmiljöavtalet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik, cykel och/eller hållbara godstransportlösningar. Det går att söka stöd upp till 50 procent av produktionskostnaden och medfinansieringen betalas ut varje år baserat på nedlagda kostnader. Åtgärderna behöver vara färdigställda senast år 2029. Det finns möjlighet att få hälften av det beviljade stödet utbetalt i förskott.

Kommunen eller regionen som söker stöd för viss åtgärd förväntas genomföra motprestationer som också bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Dessa ska också vara färdigställda år 2029 (gäller ej för bostadsbyggnationer).

Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är ett avtal om medfinansiering av den stora infrastruktursatsningen i Västsverige som genomförs mellan år 2011 och 2028, där bland annat Västlänken, Marieholmsförbindelsen och Hisingsbron ingår, tillsammans med en rad framkomlighets- och kollektivtrafiksatsningar samt pendelparkeringar. Avtalet omfattar 34 miljarder kronor i 2009 års penningvärde. Västsvenska paketets parter är staten genom Trafikverket, Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och Region Halland.

3.2 Regional infrastrukturplan

I regional infrastrukturplan 2018–2029 för Västra Götaland¹⁰ finns medel avsatta för statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder. Objekt större än 25 miljoner kronor namnges i planen och kräver en särskild hantering i enlighet med dess förordning. Mindre objekt under 25 miljoner kronor hanteras löpande under perioden genom avsatta pottor. I normalfallet är medfinansieringen från planen 50 procent av investeringskostnaden.

Infrastrukturplanerna revideras normalt vart fjärde år. Det är regeringen som initierar revidering genom direktiv till de regionala planupprättarna (i vårt fall Västra Götalandsregionen). Regeringen har i nuläget inte kommit med något direktiv om planrevidering för perioden 2022–2033. Dock avser Västra Götalandsregionen att komplettera innevarande plan för perioden 2018–2029. Inför denna komplettering finns möjlighet att söka medel för åren 2022–2024.

Processen med att nominera in kollektivtrafikobjekt till planrevideringen hanteras av Västtrafik i samverkan med berörda kommuner.

⁹ Målet med Sverigeförhandlingen är att finansiera åtgärder i transportsystemet som förbättrar tillgängligheten och dess kapacitet samt leder till ett ökat bostadsbyggande. I varje objektsavtal åtar sig den berörda kommunen att bygga ett antal bostäder.

¹⁰ Västra Götalandsregionen, 2018. *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029*.

3.3 Spårvägspott

I avtalet avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad är det avtalat att finansiera en gemensam pott på 600 miljoner kronor för spårvägsutbyggnad till och med år 2034¹¹. Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad bidrar med 300 miljoner kronor vardera. Enligt avtalet är potten avsedd för hållplatsförlängning och övriga nyinvesteringar i spårvägsanläggning.

Stadstrafikforum GMP bereder investeringsfrågor kopplat till spårvägspotten. Denna handlingsplan ska utgöra underlag för Stadstrafikforum GMPs beredning. Beslut om användning av potten fattas i nuläget av regionfullmäktige och kommunfullmäktige. Ser man till de spårvägsinvesteringar som finns med i målbilden så kommer den gemensamma spårvägspotten inte att räcka till. Eventuella ytterligare investeringar utöver spårvägspotten ska förhandlas mellan parterna.

3.4 Banavgift och hamnavgift

Enligt Banavgiftsavtalet betalar Västtrafik en årlig banavgift till Göteborgs Stad trafikkontoret för spåranläggningens förvaltningskostnader (drift och underhåll samt reinvestering)¹². Banavgiftens storlek baseras på en årlig överenskommen budget mellan Västtrafik och Göteborgs Stad. Budgeten läggs så att spåranläggningens standardnivå säkerställs samt att planering, drift, underhåll och reinvestering möter beslutande handlingsplaner och prioriteringar. Budgeten bygger på självkostnadsprincipen och eventuella underskott eller överskott regleras mellan parterna vid årets slut.

Likt banavgiften finns en hamnavgift som reglerar kostnad för nyttjande av hamnanläggningar och som debiteras Västtrafik av Göteborgs Stad trafikkontoret¹³. Kostnaderna avser drift- och underhåll av ankoringsplatser i Södra Skärgården och Göta Älv samt ska vara hänförliga till persontrafik. Kostnadsstorleken baseras på en årlig överenskommen budget mellan Göteborgs Stad trafikkontoret och Västtrafik. Göteborgs Stad trafikkontoret, i samråd med Västtrafik ska ta fram en flerårsplan för att åstadkomma en effektiv och behovsanpassad planering. Investeringar och reinvesteringar beslutas i samråd mellan parterna.

3.5 Parternas drifts- och investeringsbudgetar

Grunden för finansieringen av handlingsplanens utredningar och investeringar utgår från parternas ordinarie drifts- och investeringsramar. Detta kräver att överenskomna åtgärder hanteras inom ramen för parternas ordinarie budget- och planeringsprocesser.

Utöver redovisade finansieringskällor behöver respektive part aktivt arbeta med att söka ytterligare extern finansiering för sin del av åtagandet, exempelvis via EU-bidrag, exploateringsbidrag eller andra partnerskap.

¹¹ Västra Götalandsregionen & Göteborgs Stad, 2018. *Huvudavtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad*. RS 2018-02498-6.

¹² Göteborgs Stad & Västtrafik, 2019. *Banavgiftsavtalet*.

¹³ Göteborgs Stad och Västtrafik, 2012. *Hamnavtal – Avtal om nyttjande av anläggningar för kollektiv persontrafik med båt i Göteborgs Stad*.

4 Investeringar 2020–2024

Följande kapitel presenterar prioriterade investeringar under 2020–2024 för att på sikt uppnå Målbild Koll2035. De investeringar som beskrivs är:

- Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11
- Engelbrektslänken
- Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen
- Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen
- Citybusstråk Backastråket
- Citybusstråk Toltorp – Råvekärr
- Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen
- Inköp av nya spårvagnar
- Buss- och spårvagnsdepåer
- Nya färjor och båtar
- Bytespunkter

För en del av investeringarna finns investeringsbeslut. Där ett sådant saknas behöver detta hanteras i ett separat ärende enligt respektive parts process eftersom handlingsplanen i sig inte innebär beslut om någon finansiering.

Investeringarna är i huvudsak omfattande byggprojekt i relativt tidigt skede med många okända parametrar och en osäker tidplan. För projekt med medfinansiering som genomförs senare i tid än avtalat kan det innebära en förändrad kostnadsbild. Som exempel kan nämnas att den statliga medfinansieringen i Sverigeförhandlingen räknas upp med KPI medan entreprenadindex och stålindex de senaste åren har varit högre¹⁴. Konsekvensen blir att kommunerna och regionerna får betala prisskillnaden.

Miljömässiga och sociala hållbarhetsperspektiv ska redovisas för investeringar. Rekommendationer för redovisning återfinns i bilaga 2, vilka är hämtade från Målbild Koll2035 och dess underlag.

Parterna har ett gemensamt ansvar för framdrift av investeringarna i handlingsplanen. Kommunerna och Trafikverket är *väg- och banhållare* medan Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar, genom Västtrafik, för fordon och trafikering.

Investeringarna i detta kapitel presenteras i följande ordning: spårväg, spårväg och citybuss finansierade genom Sverigeförhandlingen, citybuss, metrobuss och avslutas med övriga typer av investeringar. Det kan komma att uppstå behov av ytterligare investeringar eller justeringar inom ramen för de beskrivna objekten.

4.1 Hållplatsförlängning av spårvagnslinje 5 och 11

Hållplatsförlängning innebär att dagens spårvagnshållplatser förlängs för att möjliggöra trafikering med 45 meter långa spårvagnar utöver dagens 30–33 meter långa vagnar. Hållplatser längs en hel linje måste förlängas om den nya trafikeringen ska bli möjlig.

¹⁴ Entreprenadindex och stålindex är faktorprisindex. Den förstnämnda mäter entreprenörens och installatörens kostnader och den andra kostnadsutvecklingen för byggmaterialet stål. KPI förväntas vara fortsatt lägre än entreprenad- och stålindex.

Den största kapacitetsbristen finns längs med spårvagnslinje 5 och 11 vilket gör de prioriterade. Investeringen bidrar till att öka kapaciteten i spårvagnssystemet utan att öka antalet fordonsrörelser, vilket är nödvändigt för att få plats i stadsrummet.

Merparten av hållplatserna kräver ingen omfattande utbyggnad men det finns ett mindre antal som skulle behöva större åtgärder. Det finns dock ytterligare utredningsbehov för att peka ut specifika åtgärder för respektive hållplats samt korsningar som behövs för att trafikera med längre spårvagnar.

Idag pågår ett arbete med att ta fram en kalkyl för förlängning av hållplatser till spårvagnslinje 5 och 11. Medel för finansiering föreslås avsättas genom att upp till 100 miljoner kronor ianspråk tas från den gemensamma spårvägspotten. Utöver finansiering från spårvägspotten rekommenderas att parterna ansöker om statlig medfinansiering, från regional infrastrukturplan eller annan finansieringskälla.

Investeringskostnad	Uppskattat till 100 mnkr (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Spårvägspott	Upp till 100 mnkr
Övrig finansieringskälla	Ansökan statlig medfinansiering

4.2 Engelbrektslänken

Engelbrektslänken är en ny spårvägslink mellan Skånegatan och Södra vägen. Investeringen fyller flera funktioner. En är att göra spårvägsnätet i Göteborg mer robust. En annan, att minska sårbarheten för spårvägsnätet. Engelbrektslänken kommer att vara en viktig länk vid kommande ombyggnation av Drottningtorget, byggnation av *spårväg Allétråket* samt renovering av kanalmurar vid Drottningtorget, Brunnsparken och utmed Södra Hamngatan. Engelbrektslänken behöver därför vara möjlig att öppna för trafik så snart som möjligt. I samband med spårbyggnationen anläggs även cykelbana på aktuell sträcka av Engelbrektsgatan vilken bekostas av Göteborgs Stad.

En *genomförandestudie* pågår och ska vara färdig under år 2020. Byggnation beräknas pågå mellan 2021 och 2022.

Plan för finansieringen är enligt tabell nedan. Medel från spårvägspott är ej beslutade. Tilldelning av dessa hanteras som separata beslutsärenden.

Investeringskostnad	200 mnkr¹⁵ (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Spårvägspott	112 mnkr
Stadsmiljöavtal	88 mnkr

Med anledning av medfinansiering genom stadsmiljöavtal har Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen åtagit sig att genomföra motprestationer i form av bland annat byggnation av cykelbana och trafikering¹⁶.

¹⁵ Investeringskostnaden innefattar inte utanpåliggande riskreserv eller cykelväg.

¹⁶ Trafikverket, 2019. *Stöd för att främja hållbara stadsmiljöer – Göteborgs stad och medsökande Västra Götalandsregionen*. Ärendenummer TRV 2019/27424.

4.3 Spårväg och citybusstråk Sverigeförhandlingen

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen (Brunnsbo–Linnéplatsen)

Objektet består av tre delsträckor vilka beskrivs var för sig nedan. Hela sträckan är en del av Sverigeförhandlingen och finansiering är beslutad enligt tabellen nedan.

Investeringskostnad	4 800 mnkr ¹⁷(januari 2016 års prisnivå)
<i>Finansieringsfördelning enligt Sverigeförhandlingen</i>	
Staten genom Sverigeförhandlingen	2 400 mnkr
Västra Götalandsregionen	1 200 mnkr
Göteborgs Stad	1 200 mnkr

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, delen Frihamnen – Lindholmen

Ny spårväg och citybusstråk mellan Frihamnen och Lindholmen skapar förutsättningar för att möta den exploatering som sker längs med stråket med en ny och kompletterande kollektivtrafik. Förbindelsen utgör en avgörande del i innerstadsringen. En genomförandestudie är påbörjad och ska vara färdig år 2020. För närvarande beräknas att deletappen kan vara färdigställd år 2024.

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, delen Brunnsbo - Backaplan

Ny spårväg och citybusstråk mellan Brunnsbo och Backaplan skapar förutsättningar för att möta den exploatering som sker längs med stråket med en ny och kompletterande kollektivtrafik. Sträckan kopplar även samman kommande Brunnsbo station med stadstrafiken. En genomförandestudie är påbörjad och trafikstart är planerad till år 2030.

Spårväg och citybusstråk Norra Älvstranden, delen Lindholmen – Linnéplatsen

Ny förbindelse för spårväg och citybusstråk mellan Lindholmen och Linnéplatsen. Förbindelsen går antingen under eller över Göta Älv och utgör en avgörande del i innerstadsringen. Målet är att bland annat avlasta Brunnsparken och kommande Hisingsbron. Detta möjliggör för kortare restider. En genomförandestudie är påbörjad och delsträckan är planerad att öppnas för trafik år 2035.

Citybusstråk Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen

Citybusstråk Lindholmen – Ivarsbergsmotet–Vårväderstorget. Investeringen är uppdelad i två etapper; Lindholmen – Ivarsbergsmotet och Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget. Investeringen innebär förberedelser för spårväg med möjlighet till elladdning/eldrift längs med hela sträckningen. En genomförandestudie pågår för delsträcka ett, Lindholmen – Ivarsbergsmotet, och ska vara klar år 2020. Trafikstart för delsträckan är planerad till år 2022/2023. Delsträcka två beräknas vara klar år 2031. Investeringen ingår i Sverigeförhandlingen och finansiering är beslutad enligt tabell nedan.

Investeringskostnad	700 mnkr ¹⁸ (januari 2016 års prisnivå)
<i>Finansieringsfördelning enligt Sverigeförhandlingen</i>	
Staten genom Sverigeförhandlingen	350 mnkr
Västra Götalandsregionen	175 mnkr
Göteborgs Stad	175 mnkr

¹⁷ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2035 varav merparten tas efter år 2024.

¹⁸ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2031.

Citybusstråk Backastråket

Stråket går mellan Brunnsbo och Körkarlens gata. Investeringen innebär förberedelser för spårväg med möjlighet till elladdning/eldrift. Målet är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken längs med stråket som idag förtätas. En genomförandestudie är påbörjad och ska vara färdig år 2021. Trafikstart är planerad till år 2024.

Investeringen ingår i Sverigeförhandlingen och finansiering är beslutad enligt tabellen nedan.

Investeringskostnad	400 mnkr (Januari 2016 års prisnivå)
<i>Finansieringsfördelning enligt Sverigeförhandlingen</i>	
Staten genom Sverigeförhandlingen	200 mnkr
Västra Götalandsregionen	100 mnkr
Göteborgs Stad	100 mnkr

4.4 Citybusstråk Toltorp – Råvekärr

Citybusstråk från City till Mölndals innerstad via Sahlgrenska sjukhuset och Toltorpsdalen och vidare mot Råvekärr eller Balltorp. Målet är att utöka kapaciteten samt ersätta befintlig områdestrafik som idag ansluter Mölndals och Göteborgs centrum. Detta kommer på sikt att minska kollektivtrafikens trafikbelastning i centrala Göteborg.

En trafikutredning har genomförts med syfte att säkerställa framkomligheten för citybuss längs stråket med utgångspunkt från Målbild Koll2035. Utredningen visar bland annat hur den kommunala infrastrukturen i Mölndal kan anpassas till längre fordon.

Citybusstråket finns med som ett flerårigt projekt i Mölndal stads långsiktiga budgetplan 2019–2021. Ansökan för medfinansiering, genom exempelvis Stadsmiljöavtal, återstår.

Investeringskostnad	230 mnkr ¹⁹(2019 års prisnivå)
<i>Finansiering</i>	
Mölndals stad	125 mnkr
Övrig finansieringskälla ²⁰	105 mnkr ansökan för medfinansiering återstår

Fortsatt sträckning in i Göteborgs Stad kommer att ingå i utredningsarbetet med övergripande linjenätsutredning för citybuss.

4.5 Metrobusstråk Tvärförbindelse Sydost – Landvettervägen

Metrobusstråk mellan Partille centrum och Furulund. Målet är att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet i ett viktigt regionalt pendlingsstråk mellan City och en ytterstad i stark utveckling. Trafikverket har genomfört en *åtgärdsvalsstudie* (ÅVS Tvärförbindelse E20 – Väg 40) och en avsiktsförklaring finns tecknad mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Partille kommun om fortsatt gemensam planering samt kommunal medfinansiering. Fördjupad översiktsplan, förstudier och trafikutredningar pågår inför kommande detalj- och vägplanearbete med start omkring år 2022.

¹⁹ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2035 varav merparten tas efter år 2024.

²⁰ Exempel på medfinansiering är genom nationell eller regional infrastrukturplan, se kapitel 3.

I nuvarande regionala plan för perioden 2018–2029 finns medel avsatta för en vägbreddning för busskörfält på Landvettervägen mellan Furulund och Partillemotet. Ombyggnationen av Landvettervägen förutsätter två nya stationer på sträckan mellan Furulund och Partille centrum.

Ansökan om medfinansiering återstår och kan inledas när åtgärdernas omfattning är fullt kända. Ytterligare finansiering för två nya stationer kvarstår. Investeringskostnaden i tabellen nedan är hämtad från Målbild Koll2035 och inkluderar vägbreddning och två nya stationer. En noggrann kostnadskalkyl tas fram i kommande utredningsskede.

Investeringskostnad	200 mnkr ²¹(2015 års prisnivå)
<i>Finansiering</i>	
Regional plan	60 mnkr
Övrig finansieringskälla ²²	Ansökan för medfinansiering återstår
Partille kommun	Resterande

4.6 Investering i fordon och depåer

Inköp av nya spårvagnar

40 nya spårvagnar kommer att levereras under åren 2020–2022. Spårvagnarna kommer att ersätta äldre vagnar och ge möjlighet till en ökad kapacitet i spårvagnssystemet. Utredning pågår utöver denna inledande beställning om förutsättningar för beställning av 45-meters spårvagnar. De ingår dock inte i investeringen nedan.

Investeringskostnad	1 600 mnkr (2019 års prisnivå)
<i>Finansiering</i>	
Västra Götalandsregionen	1 600 mnkr

Bussdepåer

Dagens situation i Göteborgsområdet kännetecknas av brist på bussdepåer. Flera av de befintliga depåerna avses avvecklas inom kommande tioårsperiod. I samband med ökande trafikutbud och stadsförtätning ökar behovet av depåer i strategiska lägen. Införandet av eldrivna bussar och kommande kravställningar på dessa förutsätter depåer i trafiknära lägen.

Det pågår intensivt arbete i samverkan mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna med planering och genomförande av nya depåer. Enligt Västtrafiks målbild behöver det sammantaget rymmas cirka 440 Västtrafikbussar på nya depåer i Göteborgsområdet, fram till cirka år 2030.

Det största nu pågående projektet är den nya bussdepån ”Radiomasten” i Västra Frölunda. Depån, som ska rymma cirka 120 bussar, är ett av Sveriges största pågående projekt för en fullskalig depå för eldrivna bussar. Investeringsbeslut återstår.

Investeringskostnad	900 mnkr (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Västra Götalandsregionen	900 mnkr

²¹ Notera att investeringsbeloppet är för den totala investeringen till år 2027 varav merparten tas efter år 2024.

²² Exempel på medfinansiering är genom nationell eller regional infrastrukturplan, se kapitel 3.

Spårvagnsdepåer

Utbudet av spårvagnstrafik utgör kärnan i Göteborgsregionens kollektivtrafik.

För att vidmakthålla och utveckla spårvagnstrafiken krävs investeringar i nya och befintliga depåer. Den påbörjade byggnationen på Ringön skapar förutsättningar för ett modernt och gott omhändertagande av nya spårvagnar.

Parallellt med en ny depå på Ringön krävs omfattande upprustning av spårvagnsdepån i Majorna. Depån som togs i drift år 1921 behöver restaureras och moderniseras för att återfå anläggningen i gott och funktionellt skick.

Investeringskostnad Ringön	1 970 mnkr²⁴ (2018 års prisnivå)
Finansiering	
Västra Götalandsregionen	1 970 mnkr

Nya färjor och båtar

En möjlighet att avlasta den trafik som passerar älven i centrala Göteborg är att utöka färjetrafiken, med exempelvis fler färjor i skytteltrafik. För att kunna utöka trafiken krävs fler färjor och ett samarbete kring frågan mellan Västtrafik och Göteborgs Stad. Diskussioner pågår kring en sådan utökning och en älvutredning (som bland annat behandlar trafiken över älven) är precis påbörjad.

Västtrafik har för avsikt att under perioden fram till år 2024 att införskaffa ytterligare en älvskyttel. Investeringskostnaden presenteras i tabellen nedan. Västra Götalandsregionen har ambition att söka medfinansiering via exempelvis regional infrastrukturplan.

Investeringskostnad	70 mnkr (2019 års prisnivå)
Finansiering	
Västra Götalandsregionen	35 mnkr
Statlig medfinansiering	35 mnkr

4.7 Bytespunkter

Under perioden 2020–2024 kan ytterligare bytespunkter än de nedan nämnda komma att innebära investeringar, vilket kommer att tas fram i de fördjupade utredningarna. Syftet är att ta fram övergripande kalkylunderlag som kan ligga till grund för framtida investeringar. Nedan finns de bytespunkter där investeringsbeslut är fattat eller där förhandlingar behöver ske. Mindre åtgärder på bytespunkter hanteras separat och finns inte namngivna i handlingsplanen.

Bytespunkt vid Station Haga

Station Haga omfattar spår inklusive hållplatslägen för spårvagn och buss, resecentrum, underjordiskt cykelgarage samt ytterligare stadsutvecklingsåtgärder i anslutning till Västlänkens station Haga samt norr om Rosenlundsbron. De större investeringarna i projektet innefattar anläggningskostnad för den samlade bytespunkten för buss-, spår- och regionaltrafik (277 miljoner kronor) samt ett cykelparkeringsgarage under mark (115 miljoner kronor). Kostnadsfördelning mellan Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen är föremål för förhandling under år 2020. Göteborgs Stad har beslutat

²⁴ Utöver denna investeringskostnad tillkommer även behov av upprustning av befintliga spårvagnsdepåer vid Majorna, Rantorget och Slottsskogen.

om en total projektbudget om 660 miljoner kronor (2017 års prisnivå) för hela projektet ”Stadsutveckling station Haga” vilket även inkluderar åtgärder utöver kollektivtrafikåtgärder. Utöver projektbudgeten är ett investeringsbeslut på 45 miljoner kronor (2018 års prisnivå) för resecentrum antaget i Västra Götalandsregionen. Därtill planeras även investeringsbeslut för hållplatstak och hållplatsutrustning. Ansökan om statlig medfinansiering kommer att göras. Projektet får också en intäkt för återställandekostnaden från Västsvenska paketet (projekt Västlänken).

Bytespunkt vid Station Korsvägen

Bytespunkten vid Station Korsvägen, med nya hållplatslägen för spårvagn och buss, färdigställs år 2026. Under perioden 2020–2024 detaljprojekteras bytespunkten. Göteborgs Stad har i kommunfullmäktige godkänt projektbudget om 860 miljoner kronor (2017 års prisnivå) för stadens projekt Knutpunkt Korsvägen. Åtgärder vid bytespunkten finansieras huvudsakligen genom Västsvenska paketet, projekt 409. Finansieringen avser markåtgärder, hållplatser, spår, med mera. Västra Götalandsregionen finansierar resecentrum, hållplatstak och hållplatsutrustning, vilka också medfinansieras i regional infrastrukturplan.

Hållplats Liseberg station

Åtgärderna innebär komplettering av spår- och buss vid Örgrytevägen och vid station Liseberg. Syftet är att avlasta Korsvägen vid etapp 2 av Västlänken, sommaren 2020. Projektet finansieras av Västtrafik och Trafikverket.

Hållplats Nordstan

Hållplats Nordstan byggs om för spår- och buss inom ramen för projekt Hisingsbron. Västra Götalandsregionen med delfinansiering av Regional plan finansierar hållplatstak och utrustning.

5 Utredningar 2020–2024

Följande kapitel redovisar planerade utredningar under 2020–2024 för att på sikt uppnå Målbild Koll2035. Det kommer finnas behov av ytterligare utredningar eller viss förändring av de beskrivna utredningarna.

Utredningarna omfattar övergripande linjenätsutredningar, ny spårväg, trafikkoncept, alternativ till stadslinbana, framtida bytespunkter, infrastrukturbehov och pendelparkeringar. De kräver tillgängliga resurser och prioritering i respektive organisation. Utredningarna genomförs i samverkan mellan parterna och ska ha en tydlig koppling till Målbild Koll2035.

Miljömässiga och sociala hållbarhetsperspektiv ska redovisas för investeringar. Rekommendationer för redovisning återfinns i bilaga 2, vilka är hämtade från Målbild Koll2035 och dess underlag.

Kostnaden för det sammanlagda utredningsbehovet under perioden 2020–2024 uppskattas till mellan 20–30 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Kostnaderna omfattar konsultkostnader och inkluderar inte resurser hos berörda parter eller utredningskostnader för detaljplaner. Inte heller innefattas kostnader för fördjupad studie av alternativ till stadslinbana samt genomförandestudie för spårväg Alléstråket. Parterna behöver i samråd besluta hur finansiering och ansvar för utredningarna ska fördelas efter handlingsplanens antagande.

Övergripande linjenätsutredning citybuss

Målbild Koll2035 beskriver kortfattat hur konceptet citybuss ska ersätta delar av dagens stombussnät för att erbjuda snabba och kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk från mellanstaden till City längs med tunga stråk. Utredningsläget för citybuss är i stort sett densamma som vid antagandet av Målbild Koll2035. Det finns därför ett behov av att konkretisera såväl målbilden som föreslagna citybusstråk. För citybusstråk i Sverigeförhandlingen kommer inspel att behöva göras till planerade utredningar.

Målen för linjenätsutredningen är att med utgångspunkt från Målbild Koll2035 slå fast hur linjestreckningarna för citybuss bör se ut år 2035, hur de olika linjedragningarna kopplas samman samt vilka etappvisa förändringar som behöver ske under kommande 15-årsperiod vad gäller trafik och infrastruktur men med stor tonvikt på åren 2020–2024. Linjenätsutredningen bör beakta framtida spårvagnsnätet. Ett viktigt mål är att peka ut en prioriteringsordning för citybusstråk. Linjenätsutredningen ska resultera i ett förslag till linjenät för citybuss, identifiera var det finns behov av fördjupade utredningar samt för vilka stråk som genomförandestudier kan inledas. Utredningen beräknas utföras under år 2020.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Övergripande linjenätsutredning stadsbana och spårväg

I Målbild Koll2035 beskrivs stadsbana som längre spårvagnsstråk med särskild standard vilka möjliggör snabba direktresor till och från City i tunga stråk. Även innerstadsringen ingår i stadsbanenätet. Det finns i dagsläget två åtgärder i Målbild Koll2035 som kommer att påverka spårvägslinjenätet. Den första är Lindholmsförbindelsen och som ingår i Sverigeförhandlingen. Åtgärden planeras vara färdigställd år 2035. Den andra åtgärden är planer för en spårväg i Allén mellan Haga och Nordstan (se Spårväg Alléstråket nedan).

Sedan tidigare finns – baserat på tidigare utredningar²⁶ kopplat till arbetet med K2020 samt S2020 (Spårväg 2020) – utpekade behov av strukturella förändringar i spårvagnslinjenätet. Förändringarna är

²⁶ Sweco. 2015. *Åtgärdsvalsstudie stommät City (Kapacitet i spårväg genom centrala staden)*.

nödvändiga för att frigöra kapacitet och minska trängseln för spårväg i centrum. Linjenätsutredningen kommer att behöva ta fasta på både föreslagna och beslutade infrastrukturförändringar – som exempelvis Lindholmsförbindelsen och Spårväg Alléstråket – för att skapa ett långsiktigt spårvagnslinjenät.

Linjenätsutredningen syftar till att, med utgångspunkt i Målbild Koll2035 och kommande åtgärder, ta fram ett förslag till ett linjenät för stadsbana och vilka ytterligare utredningar som behövs. I utredningen ingår att undersöka vilka hållplatser som blir aktuella som en del i stadsbanenätet samt vilka hållplatser som behöver förberedas för längre spårvagnar. Utredningen ska resultera i ett förslag till linjenät både för stadsbana och för spårväg som samverkar i samma trafiksystem. Linjenätsutredningen beräknas vara genomförd innan år 2025.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Övergripande linjenätsutredning metrobuss

Koncept för metrobuss kommer på sikt att ersätta dagens färgade expressbusslinjer och syftar till att erbjuda snabba resor från region till City samt tyngdpunkter och målpunkter i mellanstadsringen. Sedan Målbild Koll2035 antogs pågår arbete med ÅVS för metrobuss (se nedan) vilken ska vara färdig under år 2020. Linjenätsutredning för metrobuss syftar till att, med utgångspunkt av utpekade stråk i målbilden, slå fast hur linjesträckningarna för metrobuss ska se ut år 2035. Linjenätsutredningen ska resultera i ett förslag till linjenät för metrobuss och vilka ytterligare utredningar som behövs inför investering. Linjenätsutredningen beräknas vara genomförd senast år 2024.

Spårväg Alléstråket

Stråket planeras att gå längs Parkgatan från Viktoriagatan, via Polhemsplatsen till Nordstans hållplats. Målet är att avlasta Brunnsparken som redan idag har uppnått maxkapacitet. En teknisk förstudie är under uppstart som ska precisera kostnader, risker och ansvarsfördelning. Detta arbete sker i samverkan med pågående fördjupning av översiktsplaner i centrala staden. Ett politiskt ställningstagande om att påbörja genomförandestudie och detaljplanearbete behöver därefter fattas.

Ansvar för utredningen delas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Trafikkoncept citybuss

Utredningen syftar till att konkretisera målbildens trafikkoncept för citybuss. Utredningen ska ta fram ett förslag till gemensamma principer som ska gälla vid planeringsarbetet för införandet av konceptet citybuss, och ett förslag till nivå för standard avseende infrastruktur, bytespunkter och trafikering.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) metrobuss

I Målbild Koll2035 beskrivs trafikkonceptet metrobuss som ett nytt snabbusskoncept (*BRT*) i och kring Göteborgsområdet. Metrobussnätet binder samman tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter i stadsområdet, liksom stråken från ytterstad och grannkommuner med stadsområdet. Inom stadsområdet är metrobuss tänkt att köra på egna körfält, i huvudsak på eller längs befintliga trafikleder runt och genom centrala Göteborg. Metrobuss har stationsliknande hållplatser med cirka 1–2 kilometer emellan. Metrobussnätet innefattar i stadsområdet den så kallade mellanstadsringen, ett antal infartsstråk samt ett par tvärförbindelser längre ut i systemet.

För att kunna realisera Målbild Koll2035 behövs fördjupning och konkretisering av system, koncept och stråk för det metrobussystem som beskrivs. Under 2018–2020 genomförs en gemensam ÅVS med syfte att verifiera och konkretisera trafikkonceptet metrobuss, som en del av målbilden. Vidare kommer en *samlad effektbedömning* (SEB) att genomföras för en delsträcka som underlag till finansieringsdiskussioner och en möjlig första utbyggnadsetapp. Ett utredningsunderlag behövs även för att åtgärder ska kunna hanteras i nationell och regional infrastrukturplan. Trafikverket och Västra Götalandsregionen leder arbetet med ÅVS metrobuss medan Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västtrafik deltar aktivt i arbetet.

Vid ett realiserande av metrobuss kommer infrastrukturåtgärder behöva hanteras i såväl nationell infrastrukturplan, regional infrastrukturplan samt i respektive kommunal budget. Den uppskattade investeringskostnaden (exklusive drift- och underhåll) för metrobussystemet beräknades i målbildsarbetet till cirka 9,5 miljarder kronor i 2015 års prisnivå.

Huvudansvariga för utredningen är Trafikverket och Västra Götalandsregionen.

Områdestrafik

Områdestrafiken ligger utanför avgränsningen för Målbild Koll2035. Den är dock en viktig del av kollektivtrafiken och realiseringen av Målbild Koll2035 och ingår därför i handlingsplanen.

Det finns ett behov av att gemensamt utreda områdestrafiken och vilka principer som ska gälla för att säkerställa framkomlighet för prioriterade trafikkoncept (spårväg, stadsbana, citybuss och metrobuss).

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Hjalmar Brantingsplatsen

När Hjalmar Brantingsplatsen byggs om enligt planerna i Program för Backaplan försvinner dagens möjlighet till vändande busstrafik vilket innebär en betydande påverkan på dagens trafikering. Hjalmar Brantingsplatsen kommer dessutom att trafikeras av såväl stadsbana som metrobuss och citybuss vilket gör det till en än viktigare knutpunkt för kollektivtrafiken. För att hantera effekterna av en sådan större förändring på Hjalmar Brantingsplatsen krävs därför en linjenätsutredning av övergripande karaktär med perspektiv på hela Hisingen. Detta planeras att samordnas med pågående fördjupning av översiktsplanen för den centrala staden.

Ansvar för utredningen delas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Alternativ till stadslinbana

Under förutsättning att regionfullmäktige och Göteborgs kommunfullmäktige fattar beslut om att avveckla projektet för en stadslinbana finns behov av en fördjupning till alternativa lösningar. Förutsatt beslut hos respektive part ska Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad tillsammans planera och utreda vidare alternativa lösningar för att tillgodose resandebehovet. Formerna för detta gemensamma arbete kommer att tas fram så fort ett beslut är fattat.

Älvutredning

I Målbild Koll2035 ingick ingen strategi över hur kollektivtrafiken över älven ska utvecklas fram till 2035. Parallellt med detta pågår en kraftig stadsutveckling på båda sidorna av älven. Målet till år 2035 är att skapa 25 000 nya boenden och 50 000 nya arbetsplatser inom området älvstaden. En sådan utveckling kräver en robust och tillförlitlig kollektivtrafik som kompletterar och avlastar redan befintlig och kommande utveckling över och omkring älven. Västtrafik avser att göra en älvutredning under 2020 som analyserar detta behovet. När utredningen är klar ska en större kunskap finnas om

vilken kollektivtrafik över älven som skapar bäst förutsättningar för ett hållbart resande fram till år 2035. Utredningen ska också identifiera var nya bytespunkter på båda sidor av älven bör vara lokaliserade för att möta den planerade stadsutvecklingen.

Ansvaret för utredningen delas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik.

Behovsstudier av framtida bytespunkter

För att nå Målbild Koll2035 blir det viktigt att utforma väl fungerade och attraktiva bytespunkter för resenärerna. Syftet med behovsstudier är att studera bytespunkterna och analysera vilka åtgärder och utformningsförslag som förordas för att de ska fungera väl i linjestrukturen. Syftet är också att se vilka möjligheter bytespunkterna ger för stadsbyggandet. Utredningarna föreslås delas upp i två delar: en översiktlig behovsstudie och därefter en mer fördjupad utredning där det krävs. I de fördjupade utredningarna tas övergripande kalkylunderlag fram som kan ligga till grund för framtida investeringar.

Huvudansvaret för dessa utredningar är uppdelade mellan Västtrafik och kommunerna.

Nytt koncept för hållplatser och väderskydd

För att stödja trafikkoncepten i Målbild Koll2035, höja kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behövs åtgärder för att stärka kvalitén på hållplatser och väderskydd. Utredningen innebär att ta fram ett nytt enhetligt koncept för hållplatser, väderskydd och informationspunkter.

Fram till år 2024 genomförs en arkitektävling eller parallellt uppdrag för att ta fram ett nytt koncept. Därefter tas riktlinjer för nya väderskydd fram, till exempel kan *teknisk handbok* och *hållplatshandbok* komma att uppdateras med typritningar och beskrivningar.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Koll2035 Den ideala bytespunkten

Det finns behov av att uppdatera och vidareutveckla rapporten Den ideala bytespunkten som togs fram i samband med K2020²⁷. Rapporten tar fram visioner och kvalitetsmål som beskriver hur utformningen på och kring bytespunkterna kan medverka till att höja kvalitén på kollektivtrafiken. Syftet är bland annat att ta fram vägledning för hur rapporten ska användas. Den ska kompletteras utifrån det som saknas som strategi för en kollektivtrafik på jämlika villkor²⁸ och gestaltad livsmiljö samt uppdateras för att stödja Målbild Koll2035.

Huvudansvarig för utredningen är Västtrafik.

Hållplatsförlängning av övriga hållplatser

Hållplatsförlängning innebär att dagens spårvagnshållplatser förlängs för att möjliggöra trafikering med 45 meter långa spårvagnar utöver dagens 30-33 meter långa vagnar. Hållplatser längs en hel linje måste förlängas om den nya trafikeringen ska bli möjlig.

I dagsläget finns spårvagnslinje 5 och 11 utpekade. För att kunna genomföra hållplatsförlängning i övriga spårvägsnätet behövs underlag tas fram för omfattning, kostnad och prioritering.

Huvudansvaret delas mellan Göteborgs Stad trafikkontoret och Västtrafik.

²⁷ *Den ideala bytespunkten – med resenären i fokus*. ww.K2020.se

²⁸ Västra Götalandsregionen, 2018. *Strategi för en kollektivtrafik på jämlika villkor*.

Fördjupande behovsstudie av pendelparkeringar

Pendelparkeringar är en förutsättning för utvecklingen av kollektivtrafiken. Just nu pågår ett arbete med att ta fram en partsgemensam strategi för pendelparkering, vilken utgår från befintligt och kommande Trafikförsörjningsprogram och fastställs under första delen av år 2020. Strategiarbetet leds av Västtrafik och ingående parter är Västra Götalandsregionens fyra kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Göteborgs Stad Trafikkontoret och Göteborgs Stads Parkering.

Nästa steg är att utreda lokalisering och utrustning av pendelparkering på specifika platser. Ansvar för utredningen delas mellan Västtrafik och kommunerna.

Pott för trimningsåtgärder

I syfte att samordna pågående eller planerade projekt med Målbild Koll2035 och med målet att inte behöva genomföra arbete på samma plats flera gånger är det önskvärt att ta höjd för trimningsåtgärder. Det finns också behov av att definiera vad trimningsåtgärder ska vara för parterna gemensamt och en utredning om vilka möjliga och lämpliga trimningsåtgärder som finns. Under arbetet med handlingsplanen har ingående parter aktivt börjat se över möjligheter att söka medfinansiering ur regional plan för dessa. För att säkra medel bör införandet av en pott för trimningsåtgärder undersökas vidare. En sådan pott skulle bidra till att skapa förutsättningar för investeringar i trimningsåtgärder under 2020–2024. Samtliga parter ansvarar för detta.

6 Tidplan i förhållande till Målbild Koll2035

I Målbild Koll2035 presenteras en ettappindelad tidplan för de kollektivtrafikinvesteringar som förelås. Den tidplan som presenteras i denna handlingsplan innebär att flera investeringar blir senarelagda jämfört med målbildens tidplan. Följden är att målbilden realiserar senare än år 2035.

Tabellen nedan visar tidplanen för investeringarna enligt Målbild Koll2035, med kommentarer kring den möjliga tidplanen parterna är överens om idag (januari 2020). Tabellen är en jämförelse mellan den tidsplan som lyfts i målbilden och den som finns i denna handlingsplan. För flertalet av investeringarna behöver finansiering lösas för att de ska kunna realiserar.

TRAFIKKONCEPT ²⁹	INVESTERING ³⁰	KOMMENTAR KRING TIDPLAN ³¹	Finansiering
Etapp 1: –2022 enligt Målbild Koll2035			
Stadsbana/citybuss	Norra Älvstranden (Frihamnen–Lindholmen)	Planeras att vara klar år 2024.	Avtalad
Spårvagn	Alléstråket (Viktoriagatan–Avenyn)	Tidigast möjliga trafikstart 2027–2028.	Återstår
Citybuss	Stråken Tuve, Kallebäck och Gårda	Ingår i en större utredning om citybusstråken i Göteborg. Trafikstart för någon av linjerna kan ske under etapp 2 2023–2027.	Återstår
Metrobuss	Mellanstadsringen (Tingstadstunneln busskörfält)	Kommer ej bli klar innan 2022. När sträckan kan öppna för trafik beror på vad ÅVS pekar på.	Återstår
Stadslinbana	Centrum (Järntorget–Lindholmen–Lundby–Wieselgrensplatsen)	Enligt beslut i Göteborgs Stads trafiknämnd och Västtrafiks styrelse 28 november 2019 blir denna troligen inte av. Avvaktar definitivt beslut.	Se avsnitt om stadslinbana
Etapp 2: ÅR 2023–2027 enligt Målbild Koll2035			
Stadsbana	Dag Hammarskjöldsleden (Järnbrottsmotet–Marklandsgatan)	Preliminärt efter 2027.	Återstår
Spårvagn	Alléstråket (Avenyn–Stampbroarna–Hållplats Nordstan)	Tidigast möjliga trafikstart 2027–2028.	Återstår
Spårvagn/citybuss	Norra Älvstranden (Hjalmar Brantingsplatsen–Brunnsbo–Wadköpingsgatan)	Klar 2029 enligt avtalat i Sverigeförhandlingen.	Avtalad
Spårvagn	Engelbrektsgränd mellan Skånegatan och Södra Vägen	Planeras att vara klar år 2022.	Avtalad
Citybuss	Stråken Toltorpsdalen–Rävekärr, Backa samt Gullbergsvass–Bergsjön	Backa klar 2023 enligt avtalat i Sverigeförhandlingen Gullbergsvass–Bergsjön går ej att bedöma nu. Ingår i en större utredning om citybusstråken i Göteborg. Toltorpsdalen–Rävekärr går ej att bedöma nu då medfinansiering saknas.	Delvis finansierad
Metrobuss	Cityinfartsstråk E45 öst (Centralen–Gamlestaden via Röde Orm)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår

²⁹ Kolumnens innehåll är hämtat från Målbild Koll2035.

³⁰ Kolumnens innehåll är hämtat från Målbild Koll2035.

³¹ Kommentarer kring tidplan förutsätter att investeringarna får prioritet och att finansiering kan lösas.

Metrobuss	Cityinfartsstråk syd (Ullevigatan–Bangårdsviadukten–E45)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk E6 norr, Station Backa	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk Vallhamra	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Tvärförbindelse Sydost (Landvettervägen)	Klar senast 2027 enligt avsiktsförklaring mellan Trafikverket och Partille kommun.	Delvis finansierad
Etapp 3: ÅR 2028–2035 enligt Målbild Koll2035			
Stadsbana	Spårtunnel Kortedala–Alelyckan		Återstår
Stadsbana	Lindholmsförbindelsen (Lindholmen–Stigberget–Linnéplatsen)	Klar år 2035 enligt avtal i Sverigeförhandlingen.	Avtalad
Citybuss	Stråket Eriksberg–Länsmansgården (Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen)	Delsträcka 1 (Lindholmen–Ivarsbergsmotet) klar år 2020/2023. Delsträcka 2 (Ivarsbergsmotet–Vårväderstorget) klar år 2031.	Avtalad
Metrobuss	Mellanstadsringen (Söder-/Västerleden, Lundbyleden, E6 Mölndal–Tingstadsmotet)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Cityinfartsstråk E45 väst/Oscarsleden (Kungsten–Centralstationen)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Infartsstråk E20 (Partille–E6)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår
Metrobuss	Tvärförbindelse Nordost (Mellbyleden/ Bergsjövägen)	Går ej att bedöma i nuläget, avvakta ÅVS metrobuss.	Återstår

7 Ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035

Handlingsplanen presenterar några ändringar och tillägg jämfört med Målbild Koll2035. Dessa redovisas nedan. I det fortsatta arbetet tillkommer det eventuellt ytterligare ändringar allt eftersom parterna arbetar vidare med utredningar. Dessa ändringar innebär en aktualisering av Målbild Koll2035.

Infartsstråk Vallhamra är enligt Målbilden ett utpekat Metrobusstråk. Västtrafik och Partille kommun har i det gemensamma utredningsarbetet konstaterat att delsträckan genom Partille bör ersättas med konceptet för citybuss.

Samplaneringen av stomtrafiken och områdestrafiken är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska utvecklas i riktning mot Målbild Koll2035. Även för utvecklingen av områdestrafiken behöver parterna samverka och arbeta gemensamt. Av nämnda anledningar är områdestrafiken därför en del av handlingsplanen.

För att kunna köra kollektivtrafik i stadsområden på ett hållbart sätt krävs strategiskt placerade depåer. Det blir därför en viktig pusselbit för övriga investeringar presenterade i denna handlingsplan. Regionen och kommunerna behöver gemensamt prioritera utvecklingen av depåer.

Under förutsättning att regionfullmäktige och Göteborgs kommunfullmäktige fattar beslut om en avveckling av projektet för en stadslinbana och en fördjupning av alternativutredningen innebär det en förändring av Målbild Koll2035. Behov av alternativ kollektivtrafik som möter motsvarande resandebestånd som en stadslinbana behöver tas om hand och hanteras gemensamt mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

8 Fortsatt arbete med handlingsplanen

Stadstrafikforum GMP ansvarar för uppföljning av handlingsplanens genomförande.

Beredningsgruppen GMP ansvarar för att underlag till uppföljningen av handlingsplanen tillhandahålls. Underlagen till uppföljning ska redogöra för status samt eventuella avvikelser från handlingsplanen. Arbetet med avvikelser och uppföljning behöver konkretiseras gemensamt under det kommande året.

Handlingsplan 2020–2024 presenterar investeringar och utredningar varav några kommer att vara redo för byggstart eller färdigställda inom tidsperioden, se kapitel 6. Utredningarna kommer troligtvis att resultera i förprojektering och projektering under nästa handlingsplans tidsperiod. Konsekvenserna är att efterkommande handlingsplan kommer att behöva hantera investeringar med senarelagd tidplan tillsammans med de objekt som målbilden pekar ut att genomföras under nästa tidsperiod.

Utvecklingen av kollektivtrafiken är en förutsättning för hållbar stads- och regionutveckling. Satsningar på kollektivtrafiken i storstadsområdet ger nytta i det nationella och regionala transportsystemet som helhet. Den bilpendling som i stor utsträckning är regional pendling in till kärnan behöver hanteras med goda kollektivtrafiklösningar för hela resandekedjan och då är det inte bara stråken in till kärnan som behöver fungera. Ur ett nationellt perspektiv finns behov av god framkomlighet för godset till och från hamnen där exempelvis ett metrobussystem längs de statliga lederna skulle kunna vara en del av lösningen för att minska biltrafiken och därigenom skapa bättre framkomlighet.

Om statens ambitioner om ett ökat bostadsbyggande i kombination med ett hållbart resande ska kunna uppnås behöver staten tillskjuta betydande medel till medfinansiering av infrastruktur för kollektivtrafik i storstäderna. För fortsatt framdrift och realiserande av Målbild Koll2035 krävs statlig medfinansiering utöver den nationella och regionala infrastrukturplanen. Ytterligare att staten inte längre kan låsa sig vid en maximal medfinansiering till 50 procent av investeringsvolymen avseende infrastruktur för kollektivtrafik.

9 Identifierade risker

En riskanalys genomfördes i samband med framtagandet av handlingsplanen. Riskanalysens fokus var huvudsakligen handlingsplanen och resultat presenteras i detta kapitel. Det framgår även vissa risker kopplade till målbilden.

Det finns en stor risk att Målbild Koll2035 inte nås om intern och extern medfinansiering inte löses. Därför är det av stor vikt att parterna verkar aktivt för en ökad statlig medfinansiering utöver kommunala och regionala medel. Det ska också påpekas att målbildens summerade investeringskostnad på cirka 25 miljarder kronor är belopp framtagna i tidiga skeden. Kostnadsbilden kommer att modifieras allteftersom respektive projekt går in i mer detaljerade faser men kan även påverkas av förändrade förutsättningar.

Ett antal risker handlar om målkonflikter. Olika prioriteringar inom de respektive tjänstemannaorganisationerna är en risk som beror på deras skilda huvudansvar samt skilda värderingar och prioriteringar mellan olika måldokument. Ytterligare en målkonflikt handlar om att olika trafikslag konkurrerar om gatuutrymmet och en konsekvens blir att uppsatta kvaliteter inte uppnås. Detta beror främst på att det finns många olika intressenter med olika prioriteringar, till exempel är inte kollektivtrafik allas prioritering. Båda riskerna kan dock hanteras genom att dialog förs mellan parterna.

En annan hög risk är kopplad till processen där handlingsplanen antas men dess verkställande uteblir. Det kräver att handlingsplanen blir ett kontinuerligt arbete för parterna. Det kan också vara att en organisation behöver göra omprioriteringar av olika skäl. Då finns risken att resurser flyttas till kortsiktiga lösningar som inte finns med i handlingsplanen och en konsekvens är att det proaktiva arbetet uteblir.

Kunskapen och erfarenheten av att vikta in miljö- och sociala aspekter i projekt är låg. Detta kan leda till att prioriteringen mellan olika investeringar i handlingsplanen inte görs utifrån utpekade kvalitetsmål i Målbild Koll2035 och de miljömässiga och sociala aspekter som pekas ut. Här krävs att respektive organisation börjar tänka på ett lite annorlunda sätt än tidigare.

10 Representanter för arbetet med handlingsplanen

Handlingsplan för stadstrafiken Göteborg, Mölndal och Partille 2020 – 2024

Beredningsgrupp GMP

Ulrika Bokeberg, Västra Götalandsregionen

Jörn Engström, Västra Götalandsregionen

Lars Hillerström, Västra Götalandsregionen

Roger Vahnberg, Västtrafik (projektägare för arbetet med handlingsplanen)

Sofia Hellberg, Partille kommun

Magnus Johansson, Mölndals stad

Jenny Adler, Göteborgs Stad trafikkontoret

Fredrik Nielsen, Göteborgs Stad stadsledningskontoret

Eric Roos, Göteborgs Stad stadsledningskontoret

Magnus Sigfusson, Göteborgs Stad stadsledningskontoret

Representanter från Strategisk samordningsgrupp, projektledning samt arbetsgrupper

Jörn Engström, Västra Götalandsregionen

Torvald Asplund, Västtrafik (projektledare för arbetet med handlingsplanen)

Magnus Lorentzon, Västtrafik

Stefan Krafft, Västtrafik

Carolina Lundberg, Västtrafik

Emma Johansson, Partille kommun

Gunnar Palm, Mölndals stad

Jenny Ekeblad, Göteborgs Stad trafikkontoret

Mattias Sjöholm, Göteborgs Stad trafikkontoret

Toomas Almqvist, Göteborgs Stad trafikkontoret

Robertho Settergren, Göteborgs Stad Stadsledningskontoret

Eric Roos, Göteborgs Stad Stadsledningskontoret

Christian Bergman, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Johan Sandevärn, Sweco

Vania Khairallah, Sweco

Anna-Kajsa Gustafsson, WSP

11 Begreppsordlista

Banhållare: Den som i egenskap av ägare eller innehavare håller trafikleder, spår eller anordningar som används av spårtrafik eller sköter trafikledningen i spårtrafik.

Beredningsgrupp för Stadstrafikforum: Tjänstepersonsgrupp på ledningsnivå som är beredande till stadstrafikforum GMP.

BRT: Står för Bus Rapid Transit. Högt utvecklade busstrafiksystem där man tar vara på många av de lösningar man finner i modern spårtrafik – egna körbanor, gena linjesträckningar, full prioritet i alla korsningar, hög kvalitet och tydlig identitet på fordon och hållplatser etc.

City: I princip staden innanför Vallgraven och området runt Centralstationen.

Genomförandestudie: Förkortas GFS och är ett begrepp som används inom Göteborgs Stad och omfattar förprojektering.

Hållplatshandbok - Handbok för utformning och utrustning på hållplatser (2018, Västtrafik och Västfastigheter).

Innerstadsringen: En del av Målbild Koll2035s nätstruktur. Innerstadsringen binder samman bytespunkter och målpunkter i innerstaden och avlastar de mest centrala delarna av Göteborg.

Objekt: Ett föremål som är en investering eller utredning i denna handlingsplan. Används även istället för åtgärd.

Mellanstadsringen: En del av Målbild Koll2035s nätstruktur. Mellanstadsringen knyter ihop stadsdelar och bidrar till att uppfylla kvalitetsmålet om att det ska ta max 30 minuter mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter. Bidrar till att många resor blir snabbare runt City än igenom, vilket i sin tur minskar behovet av att resa till City bara för att byta.

Part eller parter: Innefattar de organisationer som samverkar inom Målbild Koll2035 vilka är Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun

SEB/Samlad effektbedömning: Ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. I SEB beskrivs en åtgärds effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomi, påverkan på transportpolitiska mål samt hur nyttorna av åtgärden fördelar sig på olika grupper.

Spårväg Allétråket: Även kallad för Allélänken.

Stadstrafikforum GMP: Politiskt samverkansforum mellan Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västra Götalandsregionen, med syfte att stödja en utveckling av kollektivtrafiken i stadsområdet som går hand i hand med stadsutvecklingen.

Stomnät: Kapacitetsstark kollektivtrafik som betjänar storstadsområdet. I stomnätet 2017 ingår samtliga spårvagnslinjer, stombusslinjerna, de så kallade färgade expressbusslinjerna, samt pendeltågslinjerna från Alingsås, Kungälv och Älvängen där de trafikerar storstadsområdet. I stomnätet 2035 ingår stadsbanelinjer, spårvagnslinjer, citybusslinjer, metabusslinjer och stadslinbanan samt pendeltågslinjerna där de trafikerar storstadsområdet.

Strategisk samordningsgrupp: Tjänstepersonsgrupp med representanter från Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad (trafikkontoret, stadsledningskontoret och

stadsbyggnadskontoret), Mölndals stad, Partille kommun och Västtrafik med kompetens inom kollektivtrafik som bereder frågor till beredningsgrupp. Har arbetat fram handlingsplanen.

Teknisk handbok (Göteborgs Stad): Teknisk Handbok (TH) är tekniska anvisningar till konsulter, entreprenörer och aktörer som arbetar med planering, projektering, byggande och drift- och underhåll av/på allmän platsmark.

Väghållare: Ofta en organisation, t.ex. en kommun eller staten genom Trafikverket som äger och ansvarar för vägen.

Åtgärd: Ett föremål som är en investering eller utredning i denna handlingsplan. Används även istället för objekt.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att få en helhetsbild och enklare hitta hållbara förslag på åtgärder. Definition hämtad från Trafikverket.

Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar	Ändrad av

Bilagor

Dokument	Version	Datum
Bilaga 1 Övriga investeringar till 2024		
Bilaga 2 Miljömässig och social hållbarhet		

Bilaga 1 Övriga investeringar till 2024

De kommande åren pågår byggnation av många stora infrastrukturprojekt samtidigt i Göteborg. Detta leder till att framkomligheten på de stora transportstråken påverkas. Avstängningar och kapacitetsbegränsningar kommer att påverka såväl utbud som restider inom utredningsområdet, framförallt för resor över älven till och från Hisingen. Nedan listas några av de större projekten som påverkar trafiken inom utredningsområdet utifrån information från KomFram ¹.

Infrastrukturprojekt	Planerad färdigställande
Marieholmstunneln	2020
E45 Gullbergstunneln	2020
Hisingsbron	Sommaren 2021
Älvsborgsbron Underhåll	Sommaren 2021
Hisingsleden	2023
Örgrytemotets ramper stängs	Sommaren 2023
Lundbyleden & Brunnsbo station	2023
Västlänken förstärkning Götatunneln	Första halvåret 2021
Bohusbanan ersätts m. busstrafik	Andra halvåret 2021
Tingstadstunneln Underhåll	Vår-höst 2023
Västlänkens bro över E6	Från våren – året ut 2022
Detaljplan Masthamnskajen	2023
Västlänken Haga station	
Västlänken Korsvägen	

Bortsett från att investeringarna ovan är trafikpåverkande belastar de resurser från berörda organisationer, vilket är bra att ha i åtanke vid planering av kommande investeringar.

Av ovannämnda investeringar finns de som *avlastar* kollektivtrafiken efter deras färdigställande, vilka listas nedan:

- Spårväg Lindholmsallén
- Hisingsbron
- Marieholmstunneln
- Brunnsbo station

¹ KomFram: Göteborgs Stad, Trafikverket, Västrafik, 2019. KomFram är ett samverkansforum. Syftet med KomFram är att genom samordning och koordinering mellan parterna Trafikverket, Västrafik och Göteborgs Stad och projekt främja framkomligheten och tillgängligheten till målpunkter i Göteborg.

Bilaga 2 Miljömässig och social hållbarhet

I denna bilaga framgår vilka hållbarhetsaspekter som ska analyseras vidare i de investeringar och utredningar som presenteras i handlingsplanen.

Följande miljöaspekter ska vara utgångspunkter och analyseras i de investeringar och utredningar som är inom ramen för Målbild Koll2035:

- Vi skall följa miljö- och klimatplanen och genomföra de åtgärder som finns beskrivna.
- Planera för att förbättra framkomligheten och undvika onödiga stopp.
- Planera så att det finns förutsättningar att nå kollektivtrafiken på ett effektivt sätt för gående, cyklister och i förekommande fall bilister.
- För att tystare teknik ska ha en positiv effekt måste alla fordon i ett område ha en låg bullernivå, vilket kan åstadkommas genom att införa tysta zoner.

För att minska klimatpåverkan och förverkliga den bedömning som lyfts i målbilden – att kollektivtrafikens utsläpp av klimatgaser ska minska med 90 procent till 2035 – krävs att utredningar beaktar olika alternativs klimatpåverkan så att investeringarna sker i den riktningen. Utredningar ska ta höjd för en teknisk utveckling för drivmedel och fordon. Detta för att undvika att det nya kollektivtrafiksystemet bygger in sig i ett system. Till exempel utvecklingen inom elektrifierade fordon, kolonn- och autonomkörningar, utbyggnad av gasinfrastruktur m.m. Utredningar ska förhålla sig till strategier och klimatmålsambitioner som är fastställda inom Västra Götalandsregionen och Västrafiks miljö – och klimatplan.

I den sociala konsekvensanalysen som genomförts för Målbild Koll2035 framkommer det att en genomförd målbild ger stora sociala nyttor för de boende i storstadsområdet i den större skalan. Den pekar även på att en genomförd målbild kan leda till negativa konsekvenser på lokal nivå om inte den vidare planeringen och utformningen görs på rätt sätt. Den sociala konsekvensanalys som genomfördes för Målbild Koll2035 pekar ut flertalet rekommendationer vilka bör vara utgångspunkt för fortsatt arbete med utredningar för bytespunkter, linjenätsutredningar och nya kopplingar. Nya sociala- barnkonsekvensanalyser genomförs inom den enskilda utredningen och innefatta stadsdelsnivå, närmiljö samt byggnad och plats.



Utifrån SKA som genomfördes för Målbild Koll2035 är det följande som pekades ut som viktigt att arbeta vidare med i de utredningar som rör bytespunkter, linjenätsutredningar och nya kopplingar:

1. Utgå från målgrupper: genomför sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser.
2. Fokus på bytespunkter: analysera bytespunkter utifrån kombinationen av linjer och vilka möten som kan uppstå. Använd ”Den ideala bytespunkten” Koll2020 fram till dess att den nya är framtagen.
3. Bredda prioriteringsfaktorerna: utred, värdera och prioritera åtgärder och etapper även utifrån sociala behov och nyttor.
4. Lokala utmaningar: hantera korsningspunkter, hållplatslägen och anpassa trafiken till lokal miljö. Särskilt viktigt är trafiksäkerheten utifrån ett barnperspektiv.