

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-10-17

SBN 2024-11-19

Diarienummer SBF-2024-01122

Handläggare: Kajsa Högenå

Telefon: 031-368 26 88

E-post:

kajsa.hogena@stadsbyggnad.goteborg.se

Antagande av handlingsplan 2025-2028 för att nå Målbild Koll2035

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna ”Handlingsplan 2025-2028 för att nå Målbild Koll2035” enligt bilaga 1.

Sammanfattning

En utveckling av kollektivtrafiken är en förutsättning för en hållbar stads- och regionutveckling i enlighet med uppsatta mål i stadens översiktsplan och miljö- och klimatprogram. För att förverkliga målen i målbilden för kollektivtrafikens utveckling, Målbild Koll2035, har deltagande parter arbetat fram ett förslag till gemensam handlingsplan för 2025–2028. Ärendet har hanterats i Stadstrafikforum, som föreslår parterna att godkänna förslaget.

Ett antagande av handlingsplanen ger en gemensam grund och planeringsinriktning, men innebär inte ett åtagande för Göteborgs Stad att genomföra eller finansiera de utpekade investeringarna och utredningarna. Beslut om investeringar och utredningar behandlas inom ramen för stadens ordinarie budget- och beslutsprocesser. Handlingsplanen utgör en nulägesbild för gemensamma prioriteringar mellan parterna och innehållet kan justeras under genomförandeperioden om parterna är överens.

För att möjliggöra en önskad och fortsatt hållbar utveckling är det av yttersta vikt att utveckling av kollektivtrafiksystemet och övrig stadsutveckling går väl i takt, avseende var och när, samt att framtida planering sker i samverkan mellan stadens berörda förvaltningar, kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket.

Flera av investeringarna är planlagda senare i tid än vad som beskrevs i Målbild Koll2035 och är ännu inte finansierade. Det är därför avgörande att parterna avsätter både tid och resurser för arbetet och aktivt verkar för en ökad statlig finansiering samt för att säkra regionala och kommunala medel.

Bedömning ur ekonomisk dimension

För att möjliggöra den planerade stadsutvecklingen i Göteborg, Mölndal och Partille krävs kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken. Målbild Koll2035 innehåller därför ett stort antal investeringsåtgärder. Åtgärderna i Målbild Koll2035 kostnadsbedömdes vid framtagandet till cirka 25 mdkr i 2015 års prisnivå. Någon ny kostnadsbedömning för den totala volymen har ej gjorts, men uppräknat till 2023 års prisnivå motsvarar det en

kostnad på cirka 38 mdkr¹. I dagsläget finns finansiering säkrad till cirka sju mdkr (2016 års prisnivå) inom ramen för storstadsavtalet i Sverigeförhandlingen samt 600 mnkr via spårvägspotten, som Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad gemensamt finansierar. Vidare har statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal kunna tillföras med cirka 140 mnkr samt via namngivna objekt i regional infrastrukturplan med ytterligare cirka 160 mnkr. Utöver detta har även mindre åtgärder kunnat finansieras via regional plan, som till exempel plattformsförlängningar, vändlingor och hållplatsförlängningar.

En stor del av de utpekade investeringarna i Målbild Koll2035 saknar för närvarande finansiering. Ansvaret för investeringar ligger på flera parter. Investeringar eller delar av investeringar kan vara kommunal, regional eller statlig. Objekt som görs inom stadsutvecklingsprojekt kan även ha exploatörsfinansierade delar. 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 hänsyn till investeringsvolymens storlek så kommer det behövas betydande tillskott av statliga medel för att kunna realisera ett kapacitetsstarkt och effektivt kollektivtrafiksystem.

Handlingsplanen redogör för systemviktiga investeringar som till exempel kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet, Allélänken, Bangårdförbindelsen och åtgärder för Citybuss.

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, till exempel beslutas investeringar över cirka 300 mkr (5200 prisbasbelopp) av kommunfullmäktige genom planeringsbeslut och trimningsåtgärder hanteras löpande inom ramen stadsmiljönämndens investeringsplanering.

För investeringar där samverkan sker mellan VGR och övriga parter kommer rekommendation ske från Stadstrafikforum inför beslut hos respektive part. Ekonomiska beslut gällande objekten i Sverigeförhandlingen hanteras i enlighet med ordinarie processer i samverkan med Västra Götalandsregionen. Spårinvesteringar över 600-potten ska förhandlas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen.

Handlingsplanen ska ses som en inriktning parter emellan rörande ett stort antal utredningar som uppskattas till totalt mellan 30-40 miljoner kronor. 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.

Merparten av utredningskostnaderna för Göteborg kommer att belasta stadsbyggnadsnämndens driftsbudget. Projekten kommer även att kräva resurser från

¹Uppräknat med Västsvenska paketets index som är baserat på Trafikverkets infrastrukturindex för bana och väg.

andra delar av Staden och prioriteras i förhållande till andra investeringar och utredningar.

Bedömning ur ekologisk dimension

För att nå delmål 3 i Miljö- och klimatprogrammet om minskad klimatpåverkan från transporter så krävs bland annat ett kraftigt ökat resande med kollektivtrafiken. I Målbild Koll2035 beräknas kollektivtrafikresandet kunna öka med 60-75 procent om åtgärderna i den genomförs. Om det ökade resandet med kollektivtrafiken i stället skulle utföras med bil, skulle det medföra ytterligare drygt 80 000 bilar i transportsystemet. Enligt målbildens beräkningar kommer de årliga utsläppen av koldioxid skulle öka med 42 000 ton.

En stor ökning av antalet personbilar skulle kunna innebära att en större andel av stadens mark behöver upplåtas åt väginfrastruktur. Vilket i sin tur skulle innebära omfattande negativa konsekvenser för stadens grönstruktur och medföra minskade möjligheter att genom gröna stadsrum möta utmaningar inom till exempel klimatförändringar och folkhälsa.

Bedömning ur social dimension

Målbild Koll2035 stödjer en hållbar stads- och regionutveckling, 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. I framtagandet av Målbild Koll2035 gjordes en social konsekvensanalys som visa på sociala nyttor genom att stomnätet 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. Lokalt kan dock utbyggnaden av kollektivtrafik medföra negativa konsekvenser i form av till exempel barriäreffekter om inte utformningen görs på rätt sätt.

I arbetet med handlingsplanen identifierades vikten av en fördjupad förståelse om hur sociala aspekter, genom social hållbarhetsanalys, behöver integreras och hanteras i handlingsplanens enskilda utredningar.

Bilagor

1. Handlingsplan 2025-2028 för att nå Målbild Koll2035 (v.1.1 september 2024)
2. Samverkansavtal för Stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille (KF 2018-12-20 §12)
3. Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille (KF 2028-03-22 §34)

Ärendet

Ärendet avser antagande av ”Handlingsplan 2025–2028 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 tätortsområdet Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) växer och förtätas. Det är en utveckling som ger stora möjligheter men som också ställer höga krav på service och infrastruktur. Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas i området och bygger på att det år 2035 bor cirka 800 000 personer i GMP och kommer finnas närmare 400 000 tillgängliga arbetsplatser. En utveckling av den storleken förutsätter att det ska vara enkelt och hållbart att resa. 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 (KF 2018-03-22 § 34, bilaga 3). Målbilden ska ligga till grund för hur kollektivtrafikens stornät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille.

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 Västra Götalandsregionens Trafikförsörjningsprogram. Beslut om handlingsplan ska tas av respektive parts fullmäktige. Den första handlingsplanen gällde åren 2020-2024.

Framtagande och förankring

Framtagandet av ny handlingsplan för 2025-2028 har genomförts inom den befintliga GMP-organisationen som består av tjänstepersoner från Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Trafikverket samt Göteborgsregionen. Arbetet har skett i projektform och har letts gemensamt av Västtrafik och Göteborgs Stad. Från Göteborg har representanter från stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen och stadsledningskontoret deltagit i framtagandet.

Handlingsplanens innehåll har löpande stämts av och informerats om i GMP-organisationens olika nivåer. Stadstrafikforum ställde sig 2024-09-13 bakom *Handlingsplan 2025–2028 för att nå Målbild Koll2035* för beslutsgång hos parterna. Tjänstegrupperingarna gavs mandat att göra justeringar enligt de kommentarer som framfördes under mötet.

Handlingsplanens innehåll

Det långsiktiga målet med handlingsplanerna är att säkerställa att kollektivtrafikens utveckling går hand i hand med övrig stadsutveckling och i linje med Målbild Koll2035.

Syftet är att verka för ett strukturerat genomförande av Målbild Koll2035 där alla berörda parter har en tydlig gemensam planeringsinriktning för den kommande fyraårsperioden.

Handlingsplan ska ge en helhetsbild över vilka större investeringar och utredningar som är prioriterade samt bedöms möjliga att påbörja 2025–2028. Innehållet i handlingsplanen utgår primärt från Målbild Koll2035, men även andra frågor som bedömts vara av särskild vikt för framtidens kollektivtrafik och berör fler än en av parterna beskrivs också i handlingsplanen, exempelvis depåer. Handlingsplanen pekar ut utredningsbehov som inte omhändertas på annat sätt, det innebär att kollektivtrafikutredningar i till exempel detaljplaner och planprogram, inte ingår. Kostnader för drift, underhåll, reinvestering och trafikering hanteras inte. Handlingsplanen hanterar inte heller tåg.

Handlingsplanen är uppdelad i tre delar:

- Del 1. En inledande del som redogör för bakgrund och utgångspunkter för handlingsplan 2025-2028.
- Del 2. En huvuddel som beskriver de investeringar och utredningar som anses prioriterade samt bedöms möjliga att påbörja 2025–2028.
- Del 3. En avslutande del berör det fortsatta arbetet efter att handlingsplanen är antagen.

Innehållet i handlingsplanens tre delar beskrivs något mer ingående nedan.

Del 1

Del 1 är en inledande del i handlingsplanen som redogör för bakgrund och utgångspunkter för handlingsplan 2025-2028. Här beskrivs bland annat Målbild Koll2035 och förändringar som skett, till exempel att linbanan har utgått. Det ingår en sammanfattning av utbyggnadstakt och planeringsläge jämfört med vad som antogs i Målbild Koll2035. Det finns ett kapitel, med tillhörande bilagor, om den första handlingsplan och status för de investeringar och utredningar som ingick i den. I denna del beskrivs även nya förutsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken, till exempel nya översiktsplaner för Göteborg och Mölndal.

Ett kapitel beskriver nuläget i kollektivtrafiken, med statistik över resande och resandeunderlag, samt utmaningar för kollektivtrafiken. Avslutningsvis finns det ett kapitel som beskriver olika finansieringsformer för utbyggnad av kollektivtrafikåtgärder.

Del 2

Del 2 beskriver de investeringar och utredningar som anses vara prioriterade samt bedöms möjliga att påbörja 2025–2028. Del 2 är indelat i kapitlen *spårvagn*, *Citybuss*, *Metrobuss*, *bytespunkter*, *depå* samt *för en fungerande helhet*. I det sista kapitlet redogörs för de objekt som är övergripande eller berör flera av de övriga kapitlen.

Investeringar

De investeringar som finns med i handlingsplanen är de investeringar som bedöms vara möjliga och prioriterade att starta under 2025–2028 för att på sikt nå Målbild Koll2035. Ett investeringsobjekt som står med i handlingsplanen har inte automatiskt något beslut om finansiering, utan det hanteras i separata ärenden i respektive parts ordinarie process. Kostnader och finansieringsformer för de olika objekten redovisas i den mån det är känt och beslutat.

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.

De investeringar som är med i handlingsplan 2025-2028 är:

- Kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet – anpassning för 45 meter långa spårvagnar
- Allélänken
- Citybusstråk Bergsjön-Kortedala
- Övriga investeringar kopplat till Citybuss
- Genomförande av nytt koncept för hållplatser och väderskydd
- Bangårdförbindelsen

Utredningar

De utredningar som beskrivs i handlingsplanen är de behov som parterna anser gemensamt behöver omhändertas under perioden 2025–2028 för att Målbild Koll2035 ska kunna realiseras. Utredningar har bedömts vara nödvändiga för att skapa förutsättningar för ett fungerande kollektivtrafiksystem som kan möta utvecklingen i det sammanhängande tätortsområdet och i en växande region. Utöver de listade utredningsbehoven kommer sannolikt ytterligare behov att uppstå som inte är kända idag, samt viss förändring av de beskrivna utredningarna. Arbetssätten för att möta behoven kan variera beroende på omfattning och komplexitet. Exempelvis kan vissa utredningsbehov hanteras genom inrättande av arbetsforum medan andra i projektformat.

Ett antagande av handlingsplanen i sig innebär inget beslut om start av de presenterade utredningarna, utan det hanteras löpande i samverkan mellan parterna. Parterna behöver i samråd besluta när i tid utredningarna ska genomföras, hur finansiering och ansvar för respektive utredning ska fördelas och överenskommelser tecknas. Kostnaden för det sammanlagda utredningsbehovet under perioden 2025–2028 uppskattas till mellan 30–40 miljoner kronor för parterna gemensamt. Kostnaderna omfattar konsultkostnader, men inkluderar inte personalresurser hos berörda parter eller utredningskostnader inom detaljplaner eller investeringsprojekt.

De utredningar som är med i handlingsplan 2025-2028 är:

- Fördjupning framtida spårinfrastruktur
- Stråkstudier Citybuss
- Konceptkonkretisering av Citybuss
- Stegvis införande av Metrobuss
- Gränsdragning och Kostnadsfördelning av Metrobuss
- Konceptkonkretisering av Metrobuss
- Stråk Metrobuss
- Förstudier Metrobusstationer
- Fördjupning av systemviktiga bytespunkter
- Vidareutveckling av Koll2035 Den ideala bytespunkten
- Bytespunktens roll i staden
- Stadsintegrerade depåer
- Utveckling vagnhallen Rantorget

- Lokaliseringsutredning utökat depåbehov spårvagn
- Natthamn för Älvtrafiken
- Utblick 2050
- Sammanvägning av övergripande linjenätsutredningar
- Fördjupning busskörvägar i centrala Göteborg
- Plats inom centralenområdet för ersättningstrafik för tåg
- Kapacitetshöjande steg 1- och 2 åtgärder

Del 3

Del 3 är en avslutande del som berör det fortsatta arbetet efter att handlingsplanen är antagen. Här omnämns de sociala- och miljömässiga perspektiven, samt presenteras ett antal risker som har identifierats kopplat till genomförandet av Målbild Koll2035.

Identifierade risker:

- Finansiering av Målbild Koll2035
- Målkonflikter
- Avsaknad av resurser – personella och ekonomiska

Fortsatt arbete

Stadstrafikforum ansvarar för uppföljning av handlingsplanens genomförande. Beredningsgruppen till Stadstrafikforum ansvarar för att underlag till uppföljningen av handlingsplanen tillhandahålls. Underlagen till uppföljning ska redogöra för status samt eventuella avvikelser från handlingsplanen.

Efter att handlingsplanen har antagits kommer parterna löpande att arbeta med prioritering av vilka utredningar som ska startas och när, samt hur de ska finansieras och resurssättas. Prioriteringarna görs utifrån aktualitet och tillgängliga resurser samt i relation till andra utredningsbehov inom parternas ordinarie processer. Styrgrupp Stadskoll utgör styrgrupp för merparten av de utredningar som handlingsplanen pekar ut. Parterna har ett gemensamt ansvar för framdrift av investeringarna i handlingsplanen. Huvudinriktningen är att parterna tar ansvar för de delar som faller under parternas grundansvar där kommuner och Trafikverket är väg- och banhållare medan Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar, genom Västtrafik, för fordon och trafikering.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

År 2022 antogs Göteborgs Stad översiktsplan. Planen bygger till stor del vidare på de mål och strategier som formulerats i den tidigare översiktsplanen (2009), samt i trafikstrategin, strategin för utbyggnadsplanering och grönstrategin. Det är även utifrån dessa styrdokument som Målbild Koll2035 tar avstamp. Som redovisas i handlingsplanen är tidplanen försenad för flera av de investeringar som presenterats i Målbild Koll2035. Detta innebär att Målbild Koll2035 kan förväntas realiseras senare än år 2035. Vilka konsekvenser detta kan få är kopplat till i vilken takt och var stadsutvecklingen. För att möjliggöra en önskad och fortsatt hållbar utveckling är det därför av yttersta vikt att utveckling av kollektivtrafiksystelet och övrig stadsutveckling går väl i takt, avseende var och när, samt att framtida planering sker i samverkan mellan stadens berörda förvaltningar, kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket.

Arbetet med att ta fram handlingsplanen har genomförts i en nära samverkan mellan parterna och utöver prioriterade investeringar och utredningar har det även medförts en ökad förståelse för varandras processer och förutsättningar. Det finns en god samverkan inom den gemensamma GMP-organisationen, men arbetsformerna behöver fortsätta utvecklas för att omhänderta nya försättningar och möta kommande behov. För att bidra till en tydlig och effektiv samverkan samt säkerställa de kvalitéer som Göteborgs Stad eftersträvar krävs även en fortsatt utveckling av arbetssätt mellan, och inom, de stadsutvecklande förvaltningarna.

Investeringar

Investeringarna i handlingsplanen är av strategisk karaktär, men skiljer sig åt i till exempel omfattning och tidplan. Vissa skulle kunna leverera nytta i närtid, medan andra har en lång planeringstid. Ett antagande av handlingsplanen innebär en planeringsinriktning för de presenterade investeringarna. Ett antagande innebär inte ett åtagande att finansiera och genomföra några investeringar, utan samtliga investeringar inom handlingsplanen kommer att behandlas inom ramen för stadens ordinarie budget- och beslutsprocesser för investeringar.

En stor del av de utpekade investeringarna i Målbild Koll2035 saknar för närvarande finansiering. 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 hänsyn till investeringsvolymens storlek så kommer det behövas betydande tillskott av statliga medel för att kunna realisera ett kapacitetsstarkt och effektivt kollektivtrafiksystem.

För att möjliggöra en önskad och hållbar stadsutveckling så är en förutsättning även att exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen har resurser att genomföra investeringsprojekten och stadsbyggnadsförvaltningen har möjlighet att driva de detaljplaneprojekt som krävs. Att fånga målkonflikter och hantera knäckfrågor i tidigt skede är en nyckelfaktor och det krävs en nära dialog och samverkan i projekten inom Göteborgs Stad.

Utredningar

Handlingsplanen pekar på ett stort utredningsbehov för perioden. Utöver de listade utredningsbehoven kommer sannolikt ytterligare behov att uppstå som inte är kända idag. Det kan till exempel handla om fördjupningar eller nya utredningar för att omhänderta ny kunskap och möta förändrade förutsättningar.

Utredningarna berör spårväg, Citybuss, Metrobuss, bytespunkter, depåer och några är övergripande. Samtliga områden har bedömts vara nödvändiga för att skapa förutsättningar för ett fungerande kollektivtrafiksystem som kan möta utvecklingen i det sammanhängande tätortsområdet och i en växande region.

- Utredningarna för spårväg syftar till att undersöka nya potentiella sträckningar för spårvägsanläggningen. Vilka sträckor som bör prioriteras framöver är nära sammankopplat med planerad stadsutveckling. Utredningarna behöver takta med stadens övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling.
- För Citybuss handlar det primärt om att fortsätta med investeringsförberedande stråkstudier. Citybuss kräver inte lika tunga investeringar som andra delar av

Målbild Koll2035 och utredningarna möjliggöra en utbyggnad i närtid. Arbetet kräver nära samverkan med stadsmiljöförvaltningen.

- För Metrobuss är fokus att arbeta vidare med det stegvisa införande av Metrobuss som Stadstrafikforum ställde sig bakom 2023. Ett forum har skapats för att säkerställa samordning och framdrift i arbetet. Gränsdragning och kostnadsfördelning mellan parterna behöver klargöras och fastställas för att kunna gå vidare i utredningar, investeringar och finansiering av Metrobusstationer.
- Utredningar gällande bytespunkter syftar till att på olika nivåer skapa underlag för att utveckla bytespunkter. Det finns omfattande utmaningar på dessa platser då utformningen behöver stödja både levande stadsmiljöer och en utveckling av kollektivtrafiken.
- Exempel på en utredning som är övergripande är *Kapacitetshöjande steg 1- och 2 åtgärder*. Utredningen syftar till att identifiera kostnadseffektiva åtgärder som är möjliga att göra i närtid för att öka kapaciteten i kollektivtrafiksystemet. Att få befintliga system att räckta till så långt som möjligt och hantera ökat resande är av stor strategisk vikt; att enbart lösa kapacitetsproblem med större nyinvesteringar är kostsamt och tidskrävande. För att nå uppsatta mål i Miljö- och klimatprogrammet är åtgärder i närtid av yttersta vikt.

Utredningarna i handlingsplanen planeras och genomförs i samverkan mellan berörda parter. För Göteborgs del är stadsbyggnadsförvaltningen huvudansvarig för utredningsarbetet, men deltagande från stadsmiljöförvaltningen är avgörande och även flera andra förvaltningar kommer att beröras.

Summering

För att skapa förutsättningar för en hållbar stads- och regionutveckling krävs en omfattande och långsiktig samverkan. Ett antagande av handlingsplanen ger en gemensam grund och planeringsinriktning för det fortsatta arbetet med att förverkliga dessa mål i enlighet med Målbild Koll2035.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik