

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-03-19

Diarienummer 2173/18

**Handläggare**

Lovisa Berg/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 24 08

E-post: [lovisa.berg@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:lovisa.berg@trafikkontoret.goteborg.se)

## Investeringsbeslut Engelbrektslänken – ny spårvägslink

### Förslag till beslut

I trafiknämnden

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

### Sammanfattning

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

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

## Bedömning ur ekonomisk dimension

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafiknämnden står för investeringsutgifterna kopplade till cykelvägen.

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

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

## **Bedömning ur social dimension**

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

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

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

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

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

## **Förhållande till styrande dokument**

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

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

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

## **Bilagor**

1. Motprestationer, Stadsmiljöavtalet

## Ärendet

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

## Beskrivning av ärendet

### Ny spårvägslink mellan Skånegatan och Södra vägen

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



Berörd del av Engelbrektsgatan.

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

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

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

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

### **Ny cykelväg mellan Skånegatan och Södra vägen**

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

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

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

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

### **Genomförandestudie och detaljplanarbete**

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

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

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

### **Omdisponering av gaturummet**

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

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

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

### **Kvalitetsnivån är baserad på trafikkontorets standard**

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

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

### **Investeringsutrymmet är nu bedömt till 260 miljoner kronor**

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



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

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

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

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

### Justering av höjder och en utanpåliggande riskreserv ökar totalutgiften

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

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

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

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

### **Två index kommer att användas**

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

### **88,5 miljoner kronor i statlig medfinansiering**

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

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

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

### **Stadstrafikforums ställningstagande om 600-potten**

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

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

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

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

### **Behov av att starta projektering och köpa in spårmateriel**

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

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

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

### **Genomförandebeslut innan sommaren eller efter samråd medför olika risker**

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

Om kommunfullmäktige fattar ett genomförandebeslut innan sommaren följer andra risker. En risk är att detaljplanen inte antas vilket innebär att projektet inte är genomförbart. Om projektet inte kan genomföras kommer nedlagda utgifter att skrivas ned i investeringsredovisningen, och därmed bli en kostnad på driftsanslaget. Trafikkontoret uppskattar att projektet kan ha nedlagda utgifterna om 25–50 miljoner kronor vid tidpunkten för antagande.

### **Kommunfullmäktige antar detaljplanen som ett myndighetsbeslut**

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

## **Trafikkontorets bedömning**

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

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

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

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

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

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

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

Jenny Adler

Nils-Gunnar Ernstson

Avdelningschef Samhälle

T.f. Trafikdirektör

# Bilaga 1 – Motprestationer, Stadsmiljöavtalet

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

- Cykelväg Engelbrektsgatan, Södra vägen-Skånegatan (M1)

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

- Cykelväg Engelbrektsgatan, Aschebergsgatan-Arkivgatan (M4)

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

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

Cykelvägen färdigställdes 2019.

- Cykelväg Sten Sturegatan (M3)

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

- Kollektivtrafikstråk Södra vägen (M5)

Förstärkningsarbeten utfördes 2019.

- Kollektivtrafikstråk Avenyn (M6)

Förstärkningsarbeten utfördes 2019.

- Trafikering av Engelbrektslänken

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

