Yrkande
2020-10-15

Ärende 2.1.4

Yrkande – Reviderat genomförandebeslut, Kvilleleden och gator i Backaplan

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1) Trafiknämnden får i uppdrag att redovisa ökade projektkostnader för att genomföra alternativ A i sin ursprungliga form.
2) Trafiknämnden får i uppdrag att förhandla med trafikverket för att säkerställa finansiering av de ökade kostnaderna för alternativ A.
3) I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Det finns många fördelar med planskilda korsningar. Dels kan kapaciteten öka för både tågtrafik och biltrafik, dels kommer säkerheten att öka. Därför bör man inte ta bort planskilda korsningar i alternativ A, även om de ekonomiska förutsättningarna ändras. Projektet Kvilleleden innebär att viktig infrastruktur ska anpassas till Brunnsbo station.

Det är inte första gången som ett projekt är underfinansierat i Göteborg, och det är inte första gången ett projekt i sverigeförhandlingen drabbas av ökade kostnader. Linbanan är ett typexempel på hur det kan gå.

Stadens olika insatser för klimatkompensation beräknas kosta 30 miljarder. Stora investeringar med tveksam samhällsnytta.

Är dessa satsningar viktigare än grundläggande infrastruktur? Frågan måste ställas nu när man vill skära ner på projekt Kvilleleden.

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2020-09-15
Diarienummer 1255/20

Handläggare
Eric Roos
Telefon:031-368 04 06
E-post: eric.roos@stadshuset.goteborg.se

Reviderat genomförandebeslut, Kvilleleden och gator i Backaplan

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämnden bemyndigas att förändra innehållet i projekt Kvilleleden och gator i Backaplan för att nå investeringsramen om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
2. Trafiknämnden bemyndigas att teckna Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt gator vid Backaplan.
3. Trafiknämnden bemyndigas att justera nivån på medfinansiering till statlig infrastruktur inom avtalet, dock inte till högre belopp än 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
4. Trafiknämnden får i uppdrag att återrapportera till kommunstyrelsen om väsentliga förändringar i innehåll och dess eventuella konsekvenser i förhållande till tidigare fattade beslut när reviderat medfinansierings- och genomförandeavtal tecknats med Trafikverket.

Sammanfattning

Med anledning av förändrade förutsättningar för projektet Kvilleleden och gator vid Backaplan föreslår trafiknämnden i enlighet med beslut 2020-08-27 § 304, att nämnden ska få ett utökat mandat att anpassa innehåll och omförhandla och teckna nytt medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Anpassningar och omförhandling syftar till att möjliggöra en hantering av projektet inom ramen för kommunfullmäktiges beslutade projektbudget om 768 mnkr (2016 års prisnivå).

För att klara tidplanen för projektet behöver det nya medfinansierings- och samverkansavtalet vara tecknat under februari 2021. Är ett nytt avtal inte på plats under februari är trafiknämndens bedömning att riskerna ökar för både ytterligare tidsförskjutningar och ökade kostnader för det gemensamma genomförandeprojektet med Trafikverket. En senareläggning av projektet får konsekvenser för pågående och planerade projekt så som spårutbyggnad Backaplan-Brunnsbo och de regionala och statliga projekten rörande Brunnsbo station och arbetet med Marieholmtunnelns anslutningar.

Med utgångspunkt från de tidsmässiga förutsättningarna tillstyrker stadsledningskontoret trafiknämndens förslag, under förutsättningar att tidigare avtalad finansiering bibehålls från Västsvenska paketet och att nämndens fortsatta arbete med att anpassa innehållet utgår från att eftersträvade nyttor med projektet bibehålls så långt det är möjligt.

Därutöver föreslår stadsledningskontoret att trafiknämnden får i uppdrag att återrapportera till kommunstyrelsen vilka åtgärder som vidtagits och eventuella konsekvenser av dessa i förhållande till ursprungligt genomförandebeslut, när nytt avtal är på plats.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafiknämndens hemställan innebär ingen revidering av projektbudgeten om 768 mnkr (2016 års prisnivå) men ger nämnden möjlighet att omfördela beslutad fördelning inom projektet mellan den del som avser medfinansiering till statlig infrastruktur om 143 mnkr och det som avser investeringar i kommunala anläggningar om 625 mnkr.

En omfördelning till förmån för en minskad andel medfinansiering och ökad investeringsandel innebär i praktiken en fördyring av de kommunala anläggningarna i förhållande till tidigare beslut med ökade kapitalkostnader som följd. Kapitalkostnadsökningar hanteras tillsammans med övriga kapitalkostnader i inom ramen för de årliga budgetprocesserna. Eventuella innehållsförändringar bedöms inte påverka övriga driftkostnader över tid.

I samband med beslutet 2017 genomfördes en avsättning kommuncentralt om 143 mnkr (2016 års prisnivå) och det framtida åtagandet resultatfördes. En omförhandling som innebär en minskad medfinansiering för statlig infrastruktur inom projektet innebär att den genomförda avsättningen behöver revideras ned och tidigare resultatföring behöver revideras. En sådan revidering ger en positiv resultateffekt i samband med att ett nytt avtal medfinansieringsavtal tecknas.

Projektet förväntas fortsatt att finansieras via Västsvenska paketet med sedan tidigare avtalade nivå om 318 mnkr (2016 års prisnivå) och därmed uppgår fortsatt det samlade finansiella åtagandet för staden till (768 – 318 mnkr) 450 mnkr (2016 års prisnivå).

Stadsledningskontoret vill framhålla att de förändringar av innehåll som troligen krävs för att nå beslutad projektbudget inte får medföra att kostnader flyttas över till andra kommunala parter och tynger närliggande eller framtida projekt eller att det medför en förändring av finansieringen från Västsvenska paketet.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden kan omhänderta en utökning av den kommunala investeringen i projektet inom nämndens framtida investeringsramar och att en sådan förändring arbetas in i framtida nomineringsunderlag utan att det innebär en utökning av nämndens samlade investeringsbehov.

Bedömning ur ekologisk dimension

Ett beslut i enlighet med trafiknämndens förslag innebär i sig inga direkta konsekvenser ur den ekologiska dimensionen. Nämnden lyfter dock att de innehållsförändringar som troligen kommer att krävas kan leda till konsekvenser även ur en ekologisk dimension. Trafiknämnden kan i nuläget inte bedöma eventuella konsekvenser.

Stadsledningskontoret vill framhålla att trafiknämnden värnar förutsättningarna för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, som var ett viktigt perspektiv i det ursprungliga beslutet. Inte minst då det är nyttor som har en påverkan även på den sociala dimensionen.

Bedömning ur social dimension

På motsvarande sätt som för den ekologiska dimensionen lyfter trafiknämnden att eventuella justeringar av innehållet kan komma att ge konsekvenser ur ett socialt perspektiv, men att nämnden i detta skede inte kan bedöma omfattningen eller vilka konsekvenser det kan avse.

Stadsledningskontoret vill poängtera att det fortsatta arbetet behöver ske i samverkan med stadens övriga berörda planerande förvaltningar så att konsekvenserna av innehållsförändringar minimeras ur den sociala dimensionen och att lösningar och utformning så långt det är möjligt stödjer den stadsutveckling som planeras i anslutning till infrastrukturprojektet. Det avser även att så långt det är möjligt säkerställa de nyttor som lyftes i det ursprungliga beslutet avseende en högre trygghet och rörlighet i området och att det blir säkrare och smidigare att ta sig fram med både kollektivtrafik och cykel. Detta genom till exempel utformningen av undergångarna vid järnvägen och placering av kollektivtrafikens hållplatser och vid planering av belysning.

Bilaga

Trafiknämndens handlingar 2020-08-27 § 304

Ärendet

Med anledning av förändrade förutsättningar för projektet Kvilleleden och gator vid Backaplan föreslår trafiknämnden i enlighet med beslut 2020-08-27 § 304, att nämnden ska få ett utökat mandat att anpassa innehåll och omförhandla och teckna nytt medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Åtgärder som syftar till att möjliggöra en hantering av projektet inom ramen för kommunfullmäktiges beslutade projektbudget.

Beskrivning av ärendet

I området kring Backaplan pågår arbete med flera olika detaljplaner. Området ska utvecklas med bostäder, handel och offentlig verksamhet med mera. Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0 är den första lagakraftvunna detaljplanen i området och hanterar infrastrukturutbyggnad för att möjliggöra övrig utveckling i området.

Utöver det som innefattas av detaljplanen ska det även utföras arbeten vilka ryms inom befintliga detaljplaner och inom befintliga planer och arbeten på statlig infrastruktur. Projektet genomförs tillsammans med Trafikverket. Innehållet i det gemensamma projektet innefattar bland annat dubbelspår på Bohusbanan, en ny tågstation i Brunnsbo, nytt Kvillemot, ombyggnation av Leråkersmotet, planskildheter i Backavägen och Minelundsvägen.

Kommunfullmäktige fattade 2017-10-19 §19 ett genomförandebeslut innehållande åtta beslutspunkter gällande projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan DP0 (se bilaga). Beslut fattades om en projektbudget på 768 mnkr (2016 års prisnivå) och att medfinansiera statlig infrastruktur med 143 mnkr (2016 års prisnivå). Ytterligare beslutades att trafiknämnden har rätt att teckna medfinansierings- och genomförandeavtal med trafikverket, att trafiknämnden är projektansvariga för projektet som helhet samt ytterligare några punkter gällande samordning med övriga parter och ansvariga för utformning.

Omfattning och innehåll enligt tidigare planering *(från genomförandebeslut i kommunfullmäktige 2017-10-19 §19)* enligt bilden nedan.

- *Backavägen får en planskildhet från Bohusbanan (dubbelspår) och Kvilleleden (1)*
- *Minelundsvägen norrut mot Lillhagsvägen får en planskildhet från dubbelspår på Bohusbanan (2)*
- *Ombyggnad av Backavägen för bil-, gång- och cykeltrafik samt stombusstrafik.*
- *Anpassning så att Backavägen framöver är möjlig att komplettera med spårväg mot Brunnsbo/Backa, och för samtidig trafikering av kollektivtrafikkörfälten med spårvagn och buss.*
- *Anpassning av vägnät mot en ny station i Brunnsbo (4)*
- *Utbyggnad av Lilla Deltavägen (5)*
- *Ombyggnad av Aröds industriväg då denna behövs för att hantera trafiken under byggskedet (8)*
- *Övergripande cykelvägnät i enlighet med cykelprogrammet*
- *Separering av VA nät (6)*

Projektet handlades upp som en totalentreprenad med hög samverkan, en så kallad Early contractor involvment, (förkortad ECI) eller Tidig EntreprenörMedverkan (förkortat TEM) där entreprenören är med redan i projektplaneringen. Entreprenören handlas upp på löpande räkning med ett procentuellt påslag, ett så kallat entreprenörsarvode. Ett kontrakt tecknades för de arbeten som innefattades i det som kallas FAS 1, det vill säga projektplaneringen. I kontraktet fanns en option för arbeten i FAS2, detaljprojektering och produktion, som kunde lösas ut.

Inom arbetet i FAS1 ingick att ta fram ett riktpris för FAS2. Riktpriset som entreprenören tog fram var långt över budgeten för projektet för Trafikverket och för staden. Trafikverket, i samråd med Trafiknämnden, beslutade att inte lösa ut optionen för FAS2 med entreprenören och därmed även att säga upp det befintliga medfinansierings- och genomförandeavtalet som fanns mellan Trafikverket och staden. Trafikverket underrättade Göteborgs stad skriftligt i frågan 2020-02-06.

Just nu pågår förhandlingar om ett nytt avtal mellan parterna, Göteborgs Stads trafiknämnd och Trafikverket. Utgångspunkten i förhandlingarna från trafiknämndens sida är att projektet ska rymmas inom den beslutade projektbudgeten. Trafikkontoret ser att de nycklar som finns tillgängliga för projektet för att hålla den tilldelade budgeten är att göra omfördelningar i hur den beslutade investeringsramen används och fördelas samt att se över innehållet i projektet. Exakt vilka eventuella innehållsförändringar som är aktuella, är i detta skede inte möjligt att specificera då avtalet med Trafikverket inte är färdigförhandlat. Enligt trafikkontorets bedömning kommer det med största sannolikhet krävas förändringar av innehållet som är av väsentlig karaktär.

För att klara tidplanen för projektet behöver det nya medfinansierings- och samverkansavtalet vara tecknat under februari 2021. Är ett nytt avtal inte på plats under februari är trafikkontorets bedömning att riskerna ökar för både ytterligare tidsförskjutningar och ökade kostnader för det gemensamma genomförandeprojektet med Trafikverket. En senareläggning av projektet får konsekvenser för pågående och planerade projekt så som spårutbyggnad Backaplan-Brunnsbo och de regionala och statliga projekten rörande Brunnsbo station och arbetet med Marieholmtunnelns anslutningar.

Med anledning av den korta tidplanen för att teckna nytt avtal är trafiknämndens bedömning att det inte finns förutsättningar för att förhandla fram ett nytt avtal mellan parterna för att sedan återkomma till kommunfullmäktige för att ta ställning till ett nytt avtal och eventuellt reviderad projektbudget. Därför föreslår trafiknämnden att nämnden får mandat att revidera innehållet i projektet för att klara kommunfullmäktiges beslutade projektbudget. Därutöver föreslås att nämnden får möjlighet att omfördela projektramen mellan stadens medfinansiering till statlig infrastruktur och investeringarna i kommunala anläggningar med bibehållen projektbudget och ett bibehållet tak för den kommunala medfinansieringen till Trafikverket.

I det omstartsarbete som nu pågår ser den övergripande tidsplanen ut som följande:

2020: Färdigställande av förberedande ledningsomläggning samt förberedelser för upphandling av entreprenör.
2021: Upphandlingsförfarande
2022: Entreprenör på plats. Detaljprojektering och byggnation påbörjas.
2027: Entreprenaden bedöms färdigställas.

Stadsledningskontorets bedömning

Trafiknämndens förslag innebär dels att nämnden får mandat att genomföra väsentliga innehållsförändringar i projektet i förhållande till kommunfullmäktiges genomförandebeslut samt ger nämnden mandat att omfördela projektbudgeten mellan medfinansiering till statlig infrastruktur och investeringen i de kommunala anläggningarna.

Stadsledningskontoret bedömer att eventuell väsentlig utökning av den kommunala investeringen inom projektet samt eventuella betydande innehållsförändringar i projektet är beslut av principiell karaktär och därmed ska beslutas av kommunfullmäktige. Även beslut om betydande medfinansiering till statlig infrastruktur ska ske på kommunfullmäktigenivå.

Därmed delar stadsledningskontoret trafiknämndens bedömning att en sådan förändring och överföring av mandat till nämnden ska ske på kommunfullmäktigenivå om inte annat följer av tidigare fattade beslut.

Ekonomiska konsekvenser

Stadsledningskontoret kan konstatera att nämnden framhåller och prioriterar det ekonomiska perspektivet och tidsperspektivet i projektet och därmed troligen behöva justera innehållet och eventuella nyttor.

Stadsledningskontoret delar trafiknämndens ambition om att bibehålla den ekonomiska ramen för projektet. Dels baserat på de investeringsbehov i staden i övrigt som tecknas för kommande år, samt baserat på en rad pågående infrastruktur och stadsutvecklingsprojekt som inte når målsatta ekonomiska ramar.

Projektbudgeten fördelades i det tidigare genomförandebeslutet enligt tabellen nedan, (mnkr). Fastighetsnämndens andel avser markinlösen, trafiknämndens andel avser investeringar i kommunala anläggningar och den kommuncentrala andelen medfinansieringen till statlig infrastruktur. Inkomsterna avser delfinansiering från Västsvenska paketet.

Nämnd	Utgifter	Inkomster	Netto
Fastighetsnämnden	25		25
Trafiknämnden	600	318	282
Kommuncentralt	143		143
Totalt	**768**	**318**	**450**

En omfördelning med en minskad medfinansiering och utökad investeringen innebär i sak en fördyring av de kommunala anläggningarna och en justering av innehållet medför troligen både en minskad omfattning och kvalitetsnivå i förhållande till ursprunglig utformning. En utökning av investeringsdelen av projektet innebär framtida ökade kapitalkostnader men bör inte påverka driftkostnaderna då en sådan förändring inte innebär tillkommande anläggningar.

En eventuell nedjustering av medfinansieringsåtagandet för statlig infrastruktur medför att kommunens centrala avsättning och att den resultatbelastning på 143 mnkr som genomfördes i samband med kommunfullmäktiges genomförandebeslut behöver regleras. Det medför en positiv resultatpåverkan för staden motsvarande det justerade beloppet. Stadsledningskontoret anser ur ett försiktighetsperspektiv att avsättningen bibehålls till dess att ett nytt medfinansieringsavtal är tecknat med trafikverket och att en justering av nivån genomförs därefter, som tidigast år 2021.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden kan omhänderta en utökning av den kommunala investeringen i projektet inom nämndens framtida investeringsramar och att en sådan förändring arbetas in i framtida nomineringsunderlag utan att det innebär en utökning av nämndens samlade investeringsbehov.

Ett förändrat innehåll förutsätter att kostnader från projektet inte vältras över till andra parter inom staden eller att det i betydande grad påverkar närliggande eller kopplade planerade eller pågående projekt ekonomiskt.

Stadsledningskontoret förutsätter även att innehållsförändringar och en eventuell omfördelning mellan investering och medfinansiering inte medför någon förändring av finansieringen från Västsvenska paketet, utan att den avtalade nivån bibehålls. Stadsledningskontorets bedömning är att det i dagsläget inte finns förutsättningar att omförhandla beslutat projektavtal med Västsvenska paketet för ytterligare finansiering.

En omförhandling för att eventuellt sänka stadens medfinansieringsandel bedömer stadsledningskontoret som en naturlig utgångspunkt när det ska ske en revidering av projektets ansvarsfördelning, omfattning och innehåll. Stadsledningskontoret har dock svårt att bedöma förutsättningarna för dessa förhandlingar eller huruvida Trafikverket ser dessa tidigare överenskommelser som en förutsättning in i de nya avtalsförhandlingarna.

Stadsledningskontoret kan se att en minskad medfinansiering kan få följdkonsekvenser in i andra pågående avtalsförhandlingar med staten och Trafikverket om staten ser behov av att hitta finansiering från andra källor. Inom Västsvenska Paketet pågår bland annat uppstart av samtal och förhandlingar kopplat både till frigjorda medel inom paketet och förberedelser både avseende finansiering av den fortsatta utvecklingen i Gamlestaden och återstart av arbete med Slakthusmotet. Samtidigt har arbetet med en uppdatering av nationell och regional infrastrukturplan startat där staden och regionen fortsatt ser behov av att det säkerställs satsningar i Västsverige. Så en aktiv förhandling om sänkt

medfinansieringsnivå i Kville och gator i Backaplan behöver ske med hänsyn taget till andra pågående finansieringsförhandlingar och processer.

Därför är det viktigt att trafiknämnden har en tät kommunikation med stadsledningskontoret hur förhandlingarna fortskrider avseende medfinansieringen till de statliga anläggningarna i projektet.

Innehållsförändringar

Stadsledningskontoret kan konstatera att beredningen av det gällande genomförandebeslutet både i trafiknämnden, kommunstyrelse och kommunfullmäktige omgärdades av diskussioner kopplat till prioriteringar, eftersträvade nyttor och leveranser. Stadsledningskontoret kan därför se en risk för att väsentliga innehållsförändringar innebär konsekvenser för de nyttor och värden som förväntas levereras som ett resultat av projektet. Trafiknämnden lyfter inte några föreslagna inriktningar för prioriteringar eller eftersträvade nyttor för det fortsatta anpassningsarbetet, vilket gör det svårt att bedöma eventuella konsekvenser av nämndens fortsatta arbete.

Stadsledningskontoret menar därför att det är viktigt och förutsätter att det fortsatta anpassnings och prioriteringsarbetet genomförs i samverkan med övriga berörda planerande förvaltningar, för att så långt det är möjligt nå de syften och nyttor som förväntas levereras. Det avser kanske främst förutsättningar för kollektivtrafiken och förutsättningarna för gång- och cykeltrafik med en hög säkerhet, ökad rörlighet och upplevd trygghet. Inte minst ur både jämlikhets-, jämställdhets- och barnperspektiv, men även för att stärka ett långsiktigt ekologiskt perspektiv.

Stadsledningskontoret ser en risk att ett forcerat anpassningsarbete och förhandlingar riskerar att leda till kortsiktiga lösningar med fokus på det trafikalt funktionella. Därför är det angeläget att trafiknämnden säkerställer så långt som möjligt att anpassningarna genomförs så att det ursprungliga syftet med projektet bibehålls med bland annat kopplingen till den pågående planerade stadsutvecklingen i området.

Sammantaget tillstyrker stadsledningskontoret trafiknämndens förslag under förutsättningar att tidigare avtalad finansiering bibehålls från Västsvenska paketet och att nämndens fortsatta arbete med att anpassa innehållet utgår från att eftersträvade nyttor med projektet bibehålls så långt det är möjligt. Bedömningen utgår framför allt från att stadsledningskontoret delar, utifrån trafiknämndens beskrivning av förhandlingsläget, nämndens bedömning om att det inte finns förutsättningar tidsmässigt att bereda ett omarbetat förslag och förslag till medfinansieringsavtal via kommunfullmäktige innan februaris utgång.

Därutöver föreslår stadsledningskontoret att trafiknämnden får i uppdrag, att i samband med att ett reviderat medfinansierings- och genomförandeavtal är tecknat med trafikverket, återrapportera till kommunstyrelsen vilka åtgärder som vidtagits och eventuella konsekvenser av dessa i förhållande till ursprungligt genomförandebeslut.

Magnús Sigfússon	Eva Hessman
Direktör Samhälle och utveckling	Stadsdirektör

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-08-27

Reviderat investeringsbeslut, Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0

§ 304, 3997/16

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att bemyndiga trafiknämnden att förändra innehållet i projekt Kvilleleden och gator i Backaplan för att nå investeringsramen om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att bemyndiga trafiknämnden att teckna Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt gator vid Backaplan.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att bemyndiga trafiknämnden att justera nivån på medfinansiering till statlig infrastruktur inom avtalet, dock ej till högre belopp än 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
4. Trafiknämnden ger, under förutsättning att kommunfullmäktige fattar föreslagna beslut, trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten.

Information

Emir Halalkic och Johanna Lennmalm redogör för ärendet.

Handlingar

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2020-06-17

Yrkande (D) (protokollsbilaga 1, § 304)

Yrkande (MP) och (V) (protokollsbilaga 2, § 304)

Yrkanden

Henrik Munck (D) yrkar bifall till yrkandet från (D).

Gertrud Ingelman (V) yrkar bifall till yrkandet från (MP) och (V).

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall till trafikkontorets förslag, avslag på yrkandet från (D) samt avslag på yrkandet från (MP) och (V).

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på bifall mot avslag på trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden beslutar enligt förslaget.

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på bifall mot avslag på yrkandet från (D). Han finner att trafiknämnden avslår yrkandet.

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på bifall mot avslag på yrkandet från (MP) och (V). Han finner att trafiknämnden avslår yrkandet.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Dag för justering
2020-09-02

Vid protokollet

Sekreterare
Sara Olsson

Ordförande
Toni Orsulic (M)

Justerande
Karin Pleijel (MP)

Yrkande
27 augusti 2020

Demokraterna
Ärende nr 25

Yrkande – angående Kvilleleden

Förslag till beslut i trafiknämnden:

1. Tjänsteutlåtandets beslutssats nr 4 ändras till :
”Ändringar av större betydelse i projektets innehåll, om så bemyndigas av kommunfullmäktige, ska beslutas av trafiknämnden innan uppdrag ges till trafikdirektören att verkställa förändringarna i projektet.

Miljöpartiet, Vänsterpartiet

Trafiknämnden
2020-08-27

25 Ändringsyrkande angående reviderat investeringsbeslut, Kvilleleden och gator vid Backaplan, DP0

Förslag till beslut

I trafiknämnden:

Att-sats 4 i trafikkontorets tjänsteutlåtande utgår och ersätts med att-satsen:
Under förutsättning att kommunfullmäktige fattar föreslagna beslut, ska nämnden först fatta ett inriktningsbeslut och trafikdirektören sedan verkställa besluten.

Yrkande
Det reviderade Investeringsbeslutet för Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0 är så pass ekonomiskt omfattande och viktigt för området att vi anser att trafiknämnden bör ta ett inriktningsbeslut så att trafikkontoret har med sig en tydlig inriktning i förhandlingarna med Trafikverket. Det kan vara svårt att dra gränsen för när inriktningsbeslut bör tas och när trafikdirektören direkt kan verkställa beslut, men påverkan på trafik och stadsplanering gör att Trafiknämnden behöver besluta om inriktning.

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2020-06-17
Diarienummer 3997/16

Handläggare
Toomas Almqvist/Trafikkontoret/GBGStad,
Telefon: 031 – 368 26 23
E-post: toomas.almqvist@trafikkontoret.goteborg.se

Reviderat investeringsbeslut, Kvilleleden och gator vid Backaplan, DP0

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att bemyndiga trafiknämnden att förändra innehållet i projekt Kvilleleden och gator i Backaplan för att nå investeringsramen om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att bemyndiga trafiknämnden att teckna Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt gator vid Backaplan
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att bemyndiga trafiknämnden att justera nivån på medfinansiering till statlig infrastruktur inom avtalet, dock ej till högre belopp än 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
4. Trafiknämnden ger, under förutsättning att kommunfullmäktige fattar föreslagna beslut, trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten.

Sammanfattning

Kommunfullmäktiges tog 2017-10-19 §19 ett genomförandebeslut gällande projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan DP0. Projektbudget fastställdes om 768 miljoner kronor inklusive medfinansiering av statlig infrastruktur med 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Projektet handlades upp som en totalentreprenad med hög samverkan där entreprenören är med redan i projektplaneringen. Riktpriset som entreprenören tog fram var långt över budgeten för projektet för Trafikverket och staden. Trafikverket, i samråd med Göteborgs Stad, beslutade att inte lösa ut optionen med entreprenören och därmed även att säga upp det befintliga medfinansierings- och genomförandeavtalet som fanns mellan Trafikverket och staden.

Det pågår för närvarande förhandlingar mellan Göteborgs Stad och Trafikverket för att ta fram ett nytt avtal. Ett nytt avtal behöver godkännas av Göteborgs stad och Trafikverket senast februari 2021 för att inte riskera ökade kostnader samt ytterligare tidsförskjutningar i det gemensamma projektet.
En senareläggning av projektet ger i sin tur exempelvis konsekvenser för möjligheterna att genomföra andra planerade investeringar i området såsom spårväg mellan Backaplan och Brunnsbo. För att inte riskera ökade kostnader och ytterligare förseningar anser trafikkontoret att trafiknämnden bör bemyndigas att teckna nytt avtal, inklusive justering

av medfinansiering av statlig infrastruktur, samt att justera innehållet i projektet för att inte överskrida den beslutade projektbudgeten om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Beslutet att bemyndiga trafiknämnden att göra innehållsförändringar samt att justera medfinansiering av statlig infrastruktur har i sig inga ekonomiska konsekvenser. Dock kan ett framtida beslut om att justera nivån på medfinansieringen av statlig infrastruktur medföra ekonomiska konsekvenser för trafiknämnden och staden. Främst gäller detta två aspekter:

1. Om ett avtal inte är godkänt under februari 2021 kan detta innebära ökade kostnader och förseningar i tid för det aktuella projektet men även för andra projekt som Göteborgs Stad driver, så som exempelvis spårväg mellan Backaplan och Brunnsbo.

2. I dagsläget finns en avsättning för medfinansiering till statlig infrastruktur inom ramen för projekt Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0 om 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Medfinansieringen resultatfördes i stadens böcker i samband med att avtal tecknades 2017. Endast en marginell del har utbetalats under projektets initiala fas fram till att nuvarande avtal hävdes.
   I händelse av att ett reviderat avtal arbetas fram mellan staden och Trafikverket, innehållandes en betydande minskning av stadens bidrag till de statliga anläggningsdelarna i projektet, skulle det innebära att avsättningen behöver revideras ned i enlighet med en ny överenskommelse. En sådan nedrevidering innebär att befintlig avsättning skrivs ned motsvarande avtalad förändring och ger en positiv resultatpåverkan kommuncentralt med motsvarande belopp på stadens samlade resultat.
   Dock innebär en minskning av bidrag till de statliga anläggningsdelarna med största sannolikhet en ökning av trafiknämndens investering med motsvarande belopp då summan istället används till den kommunala infrastrukturen. Detta innebär ökade kapitaltjänstkostnader och kommer på lång sikt ge ökade kostnader för trafiknämnden och då även för staden jämfört med det avtal som fanns tidigare.

Bedömning ur ekologisk dimension

Beslutet att bemyndiga trafiknämnden att göra innehållsförändringar samt justera medfinansiering av statlig infrastruktur har i sig inga konsekvenser ur en ekologisk dimension. Dock kan ett eventuellt framtida beslut om innehållsförändring eller justering av nivån på medfinansieringen av statlig infrastruktur leda till konsekvenser ur en ekologisk dimension. Det är dock för tidigt att göra en bedömning om vad för konsekvenserna kan bli.

Bedömning ur social dimension

Beslutet att bemyndiga trafiknämnden att göra innehållsförändringar samt justera medfinansiering av statlig infrastruktur har i sig inga konsekvenser ur en social dimension. Dock kan ett eventuellt framtida beslut om innehållsförändring eller justering av nivån på medfinansieringen av statlig infrastruktur leda till konsekvenser ur en social

dimension. Det är dock för tidigt att göra en bedömning om vad för konsekvenserna kan bli.

Förhållande till styrande dokument

2017-10-19 §19 Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

2020-02-06 Trafikverket beslutar att inte gå vidare med att avropa optionen för fas 2 i projektet i samråd med Göteborgs stad. Trafikverket underrättar Göteborgs Stad skriftligt i frågan 2020-03-13, diarienummer 0967/14.

Bilagor

1. 2017-10-19 Kommunfullmäktige Investeringsbeslut i för Kvilleleden och gator vid Backaplan
2. 2017–08–31 Trafiknämnden investeringsbeslut i för Kvilleleden och gator vid Backaplan

Ärendet

Trafikkontoret ser tillsammans med stadsledningskontoret att det finns ett behov av ett reviderat investeringsbeslut för projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0. Trafikkontoret anser att trafiknämnden bör få ett bemyndigande och därmed ha möjligheten att fatta beslut om större innehållsförändringar i projektet och ha möjlighet att göra andra förändringar för att nå ett projekt som ekonomisk håller sig inom beslutad projektbudget för projektet.

Beskrivning av ärendet

I området kring Backaplan pågår arbete med flera olika detaljplaner. Området ska utvecklas med bostäder, handel och offentlig verksamhet med mera. Kvilleleden, gator vid Backaplan, DP0 är den första lagakraftvunna detaljplanen i området och hanterar infrastrukturutbyggnad för att möjliggöra övrig utveckling i området.

Utöver det som innefattas av detaljplanen ska det även utföras arbeten vilka ryms inom befintliga detaljplaner och inom befintliga planer och arbeten på statlig infrastruktur. Projektet genomförs tillsammans med Trafikverket. Innehållet i det gemensamma projektet innefattar bland annat dubbelspår på Bohusbanan, en ny tågstation i Brunnsbo, nytt Kvillemot, ombyggnation av Leråkersmotet, planskildheter i Backavägen och Minelundsvägen.

På kommunfullmäktiges sammanträde 2017-10-19 §19 togs ett genomförandebeslut[1] innehållande åtta beslutspunkter gällande projektet Kvilleleden, gator vid Backaplan DP0. Beslut fattades om en projektbudget på 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå och att medfinansiera statlig infrastruktur med 143 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Ytterligare beslutades att trafiknämnden har rätt att teckna medfinansierings- och genomförandeavtal med trafikverket, att trafiknämnden är projektansvariga för projektet som helhet samt ytterligare några punkter gällande samordning med övriga parter och ansvariga för utformning.

Projektet handlades upp som en totalentreprenad med hög samverkan, en så kallad Early contractor involvment, (förkortad ECI) eller Tidig entreprenör medverkan (förkortat TEM) där entreprenören är med redan i projektplaneringen. Entreprenören handlas upp på löpande räkning med ett procentuellt påslag, ett så kallat entreprenörsarvode. Ett kontrakt tecknades för de arbeten som innefattades i det som kallas FAS 1, det vill säga projektplaneringen. I kontraktet fanns en option för arbeten i FAS2, detaljprojektering och produktion, som kunde lösas ut.

Inom arbetet i FAS1 ingick att ta fram ett riktpris för FAS2. Riktpriset som entreprenören tog fram var långt över budgeten för projektet för Trafikverket och för staden. Trafikverket, i samråd med Göteborgs Stad, beslutade att inte lösa ut optionen för FAS2 med entreprenören och därmed även att säga upp det befintliga medfinansierings- och genomförandeavtalet som fanns mellan Trafikverket och staden.

Just nu pågår förhandlingar om ett nytt avtal mellan parterna, Göteborgs Stads trafiknämnd och Trafikverket. Utgångspunkten i förhandlingarna från Göteborg Stads sida är att projektet ska rymmas inom den beslutade projektbudgeten. Trafikkontoret ser att de nycklar som finns tillgängliga för projektet för att hålla den tilldelade budgeten är

[1] Tidigare kallat investeringsbeslut

att göra omfördelningar i hur den beslutade investeringsramen används och fördelas samt att se över innehållet i projektet. Exakt vilka eventuella innehållsförändringar som är aktuella är i detta skedet inte möjligt att specificera då avtalet med Trafikverket inte är färdigförhandlat.

I det omstartsarbete som nu pågår ser den övergripande tidsplanen ut som följande:

2020: färdigställande av förberedande ledningsomläggning samt förberedelser för upphandling av entreprenör.
2021: Upphandlingsförfarande
2022: Entreprenör på plats. Detaljprojektering och byggnation påbörjas.
2027: Entreprenaden bedöms färdigställas.

För att klara tidplanen för projektet behöver det nya medfinansierings- och samverkansavtalet vara tecknat under februari 2021.

Förvaltningens bedömning

I arbetet med nytt medfinansierings- och samverkansavtal för projekt har trafikkontoret tillsammans med stadsledningskontoret identifierat behovet av ett reviderat genomförandebeslut. De eventuella förändringar som kan komma att ske inom projektet kommer med största sannolikhet vara av en sådan karaktär att det innebär en väsentlig innehålls- samt kostnadsförändring.

Beroende på hur det nya medfinansierings- och samverkansavtalet utformas kan utfallet bli att Göteborgs Stad minskar medfinansieringen av statlig infrastruktur och därmed får en förändring på stadens ekonomi.

Tidsaspekten för att få ett nytt avtal på plats är viktig. Om ett nytt avtal inte är godkänt av Göteborgs Stad och Trafikverket under februari 2021 riskerar det gemensamma projektet som staden genomför tillsammans med Trafikverket ökade kostnader samt att förskjutas ytterligare i tid. En senareläggning av projektet ger i sin tur exempelvis konsekvenser för möjligheterna att genomföra andra planerade investeringar i området såsom spårväg mellan Backaplan och Brunnsbo. En senareläggning kan även påverka tiden för Västra Götalandsregionens planerade Brunnsbo station och Trafikverkets arbete med kommande Marieholmtunnelns anslutningar.

Enligt de rutiner som finns idag kring fattade genomförandebeslut i kommunfullmäktige, ska innehållsförändringar samt förändringar i ekonomin beslutas av kommunfullmäktige. Tiden som det tar för ett ärende att behandlas av trafiknämnden och sedan skickas vidare till kommunfullmäktige för beslut är ungefär fyra månader från det att handlingarna ska vara utskickade till ledamöterna i trafiknämnden. Givet att ett avtal behöver vara klart i februari 2021, ser trafikkontoret en stor risk att ett avtal inte kommer att hinna beslutas av kommunfullmäktige inom denna tidsram. Detta då sannolikheten att avtalet är klart i oktober bedöms som mycket liten.

Trafikkontoret anser med anledning av ovanstående att trafiknämnden bör få ett bemyndigande och därmed har möjligheten att göra större innehållsförändringar i projektet om det krävs för att inte överstiga den tilldelade projektbudgeten om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

Trafikkontoret anser även att trafiknämnden bör få ett bemyndigande och därmed har möjligheten att justera nivån på Göteborgs Stads medfinansiering av statlig infrastruktur inom projektet.

I likhet med tidigare beslut i samband med att trafiknämnden föreslog kommunfullmäktige att fastställa en projektbudget, § 226 2017-08-31, föreslår även trafikkontoret att trafikdirektören får i uppdrag att verkställa besluten. I praktiken innebär detta att trafikdirektören får i uppdrag att underteckna det nya avtalet mellan Göteborgs Stad och Trafikverket. Detta är samma uppdrag som trafiknämnden gav trafikdirektören vid föregående avtalsförhandling. Det nya avtalet kommer alltså inte att bli en beslutspunkt i trafiknämnden utan planeras nu att vara en informationspunkt.

Jenny Adler	Kristina Lindfors
Avdelningschef Samhälle	Trafikdirektör

Göteborgs Stad

Handling 2017 nr 177

Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Stadsledningskontorets förslag till beslut av kommunstyrelsen för egen del har bifallits.

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 6 september 2017 med tillägg enligt yrkande från S den 18 oktober 2017 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. En projektbudget för Kvilleleden och gator i Backaplan om 768 mnkr i 2016 års prisnivå, godkänns.
2. Trafiknämnden bemyndigas att teckna *Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt gator vid Backaplan* enligt de principer som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
3. Medfinansiering av statlig infrastruktur om motsvarande 143 mnkr i 2016 års prisnivå ska belasta 2017 års resultat i sin helhet, godkänns.
4. Trafiknämnden utses till projektansvariga i vilket det ingår att ansvara för samordning och uppföljning av projektet i sin helhet.
5. Trafiknämnden får i uppdrag att studera lösningar eller gestaltning som kan bidra till att öka tryggheten och till att minska barriäreffekten av Kvilleleden och Bohusbanan.
6. Trafiknämnden får i uppdrag att inleda dialog med Västra Götalandsregionen om en samlokalisering av buss- och tågtrafiken i Brunnsbo.
7. Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten att Lillhagsvägen nedanför Arödsberget i framtiden skulle kunna fungera som en bussgata som direkt förbinder Brunnsbo och Lillhagen.
8. Uppdragen under punkt 5-7 ska inte påverka tidplanen eller framdriften av projektet negativt.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ulf Kamne (MP) med instämmande av Martin Wannholt yrkade att ärendet skulle bordläggas till kommunstyrelsens sammanträde den 8 november 2017.

Johan Nyhus (S) yrkade bifall till yrkande från S den 18 oktober 2017 och att ärendet skulle avgöras vid dagens sammanträde.

Lars Hansson (SD) yrkade bifall till yrkande från SD den 20 september 2017.

Helene Odenjung (L) och Jonas Ransgård (M) yrkade bifall till stadsledningskontorets förslag och beslutsats 2, 3 och 5 i yrkande från S den 18 oktober 2017.

Vid omröstning beträffande ärendets avgörande idag och ärendets bordläggning röstade Mariya Voyvodova (S), Jonas Ransgård (M), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Johan Nyhus (S), Maria Rydén (M), Lars Hansson (S), tjänstgörande ersättaren Jonas Attenius (S) samt ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) för ärendets avgörande vid dagens sammanträde.

Ulf Kamne (MP), Daniel Bernmar (V), och Martin Wannholt röstade för ärendets bordläggning.

Kommunstyrelsen beslutade med tio röster mot tre att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Vid omröstning beträffande Johan Nyhus och Helene Odenjung m fl yrkande om bifall till stadsledningskontorets förslag och Lars Hanssons yrkande röstade Mariya Voyvodova (S), Jonas Ransgård (M), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Johan Nyhus (S), Maria Rydén (M), tjänstgörande ersättaren Jonas Attenius (S) samt ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) för bifall till stadsledningskontorets förslag.

Lars Hansson (S) röstade för bifall till det egna yrkandet.

Ulf Kamne (MP), Daniel Bernmar (V), och Martin Wannholt avstod från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutade med nio röster mot en att bifalla stadsledningskontorets förslag i enlighet med Johan Nyhus och Helene Odenjung m fl yrkande.

Lars Hansson (SD) reserverade sig mot beslutet.

Kommunstyrelsen beslutade utan omröstning att bifalla beslutsatserna 2, 3 och 5 i yrkande från S den 18 oktober 2017.

Ulf Kamne (MP), Daniel Bernmar (V), Martin Wannholt och Lars Hansson (SD) deltog ej i beslutet.

Kommunstyrelsen beslutade slutligen utan omröstning att bifalla beslutsats 4 i yrkande från S den 18 oktober 2017.

Ulf Kamne (MP), Daniel Bernmar (V), Martin Wannholt och Lars Hansson (SD) samt representanterna från M, L och KD deltog ej i beslutet.

Daniel Bernmar (V) reserverade sig mot beslutet i enlighet med skrivelse från den 18 oktober 2017.

Martin Wannholt antecknade till protokollet en skrivelse från den 18 oktober 2017.

Representanterna från M, L och KD antecknade följande till protokollet: Vi avstod i omröstningen angående att-sats fyra då vi ämnar rösta på ett annat förslag i kommunfullmäktige.

Representanterna från MP antecknade som yttrande en skrivelse från den 18 oktober 2017.

Göteborg den 18 oktober 2017
Göteborgs kommunstyrelse

Ann-Sofie Hermansson

Lina Isaksson

Reservation Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator vid Backaplan

Ärendet innehåller en hög grad av komplexitet och hade därför behövt analyseras och diskuteras mer i detalj. Därför reserverar jag mig mot att ärendet avgörs vid dagens kommunstyrelsesammanträde.

Daniel Bernmar (V)

Ärende 2.1.8 Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

Ärendet är undermåligt berett och innehåller flera förslag som innebär dålig stadsutveckling, försämrad kollektivtrafik och tekniskt undermåliga trafiklösningar. Enligt ansvarig tjänsteperson på stadsledningskontoret fanns möjlighet till ytterligare en bordläggning (om än med innebörden ökad arbetsbelastning för stadsledningskontoret vid nästa handläggning). Att S, M, L och KD då genom votering förvägrar MP denna rätt är anmärkningsvärt. Tidigare ogenomtänkta fullmäktigebeslut förskräcker, till exempel Skeppsbroplanen, det tomma genomförandeavtalet för detaljplanerna för Västlänken samt senare paraplyavtalet för densamma. Här kommer ännu ett projekt i Västsvenska paketet som hastats fram för att kommunen inte ”hunnit med”.

Martin Wannholt, kommunalråd

Yttrande gällande Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

Brunnsbo pendeltågsstation ska bli en av Göteborgs och Hisingens viktigaste knutpunkter för kollektivtrafik, Hisingens första järnvägsstation i direkt anslutning till den framväxande Älvstaden och det nya Backaplans täta blandstad. Ändå lyser den med sin frånvaro i förslaget till beslut.

Västsvenska Paketet har som prioriterat mål att stärka kollektivtrafikens förutsättningar. Göteborgs stads och Trafikverkets investeringar kring Kvilleleden och det nya Kvillemotet uppgår till totalt mer än 1500 milj kr. Det föreslagna projektet för Kvilleleden uppvisar en kostnadsökning på ca 250 milj kr, vilket gör att Göteborgs stads nettokostnad fördubblas. Genom att inte godkänna undergången vid Minelundsvägen får vi en lägre kostnad för Göteborgs Stad för både investering och drift då tunnlar är dyra att bygga och underhålla samt att dagvattenlösningen kan göras billigare.

Tjänsteutlåtandet från Stadsledningskontoret pekar på att det är viktigt med en samlad byggentreprenad mellan kommunens delprojekt (Kvilleleden) och Trafikverkets delprojekt (Kvillemotet). Men det tredje relaterade projektet, det för Brunnsbo pendeltågsstation som ligger mitt i projektområdet, är inte med vad gäller genomförandet. Om man istället säkerställer ett samlat genomförande av de tre delprojekten bör det ge ekonomiska och andra fördelar för alla parter (inkl Västra Götalandsregionen). Området kan utvecklas med många nya bostäder och det finns förutsättningar att bygga ihop staden. Det är därför viktigt att utformningen av infrastrukturen säkerställs utifrån ett helhetsperspektiv och målsättningarna som har beslutats inom ramen för Västsvenska Paketet.

Tjänsteutlåtandet från Trafikkontoret pekar på att det föreslagna projektet för Kvilleleden inte hanterar hur tillgängligheten till den nu beslutade pendeltågsstationen i Brunnsbo ska säkerställas, eller hur kopplingen mellan olika kollektivtrafikslag ska fungera på ett bra sätt för resenärerna från Bohusbanan. Citat från sid 27(32) i tjänsteutlåtandet:

”Slutligen vill trafikkontoret skicka med att staden med en framtida station i Brunnsbo kommer att behöva utreda strukturen vid Brunnsbo Torg, både hur den påverkas och hur vi behöver anpassa stadens infrastruktur till den. Ett arbete som inte ingår i det nuvarande projektet.”

Vid Brunnsbo station är det av yttersta vikt att samla kollektivtrafiken på ett effektivt sätt. Det innebär att busshållplatsen, och den kommande spårvagnshållplatsen, ska ligga precis i anslutning till stationen. Det behöver finnas goda möjligheter till cykelparkering vid stationen. Att stationen är lättillgänglig för gående och cyklister är helt avgörande.

För att kollektivtrafik, bil, gång och cykel på ett smidigt och mindre otryggt sätt ska kunna komma till Brunnsbo station vill vi inte ta bort Lillhagsvägen på östra sidan av Bohusbanan mellan de två planerade undergångarna. Det är viktigt att bussar till och från Lillhagen och Skogome kommer kunna stanna vid stationen vilket då möjliggörs på ett attraktivt vis, med förkortad restid. Bussarna kan ju sedan vända i rondellen vid Brunnsbo torg. Lösningen som föreslås leder till att gående och cyklister hänvisas ner i en otrygg djup undergång eller genom den bättre undergången för att sedan ta sig flera hundra meter på en gång- och cykelbanan mellan en bergsknalle och ett tågspår. Det är inte att främja gång och cykling.

Barriäreffekterna av Kvilleleden och Bohusbanan behöver adresseras ytterligare. Undergången vid Minelundsvägen är utformad utan tillräcklig hänsyn till trygghet och stadsmässighet med en fyra meter djup undergång och en rondell som är nedsänkt med 2 meter i stadsrummet. Det skapar otrygghet framför allt för dem som går och cyklar. Erfarenheter visar att det då ofta istället blir smitningar över spåret vilket är trafikfarligt. Plankorsningen vid Aröds industriväg är en lösning som Trafikverket godkänt. Den lösningen kan dock komma att ge köproblem i maxtimme vid korsningen mellan Aröds industriväg och Minelundsvägen. Detta kan enligt trafikkontoret lösas med mindre trimningsåtgärder vilket vi därför föreslår.

En djup undergång leder även till en dyr och komplicerad dagvattenlösning, med ett dagvattenmagasin på östra sidan om Bohusbanan med ungefärlig investeringskostnad på 50 miljoner kronor och kontinuerligt pumpande från rondell och undergång med tillhörande framtida drifts- och underhållskostnader.

Därför vill vi

I första hand att:

- återremittera ärendet för att inkludera hög kvalitet för kollektivtrafiken i utformningen av infrastrukturen samt möjligheten till stadsutveckling kring Brunnsbo pendeltågsstation, samt ett mer kostnadseffektivt samlat genomförande av de tre delprojekten av Göteborgs stad, Trafikverket och Västra Götalandsregionen (Kvilleleden, Kvillemotet, resp. Brunnsbo station).

I andra hand att:

1. Undergången vid Minelundsvägen stryks ur förslaget och korsande trafik över Bohusbanan ska ske i en plankorsning i förlängningen av Aröds industriväg
2. uppdra åt Trafiknämnden att genomföra trimningsåtgärder vid korsningen Aröds industriväg-Minelundsvägen
3. uppdra åt Trafiknämnden och Byggnadsnämnden att samlokalisera buss- och tågtrafiken vid Brunnsbo station.
4. uppdra åt Trafiknämnden att utforma Kvilleleden som stadsgata så att stadsmässighet och exploateringsmöjligheter ökar.

5. uppdra åt Trafiknämnden att bil- och busstrafik ska fortsatt vara tillåten på Lillhagsvägen fram till Brunnsbo station för att öka tillgängligheten till stationen och öka tryggheten.
6. med dessa justeringar bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkande (S)
Kommunstyrelsen, 2017-10-18
Ärende 2.1.8

Yrkande gällande Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

Investeringsbeslutet för med sig väldigt många nyttor för Göteborg. Dels så möjliggörs en omfattande exploatering och nyproduktion av bostäder på Backaplan. Vägtrafiken i stora delar av centrala Hisingen kan nu ledas ut via Kvilleleden istället för genom mindre gator och vägar i tät bebyggelse, vilket kommer främja livsmiljön bland boende och verksamma. Samtidigt måste detta kombineras med att det hållbara resandets andel ökar, framförallt av klimatskäl. Av klimat- och stadsbebyggelseskäl är vår uppfattning också att hastigheterna skall vara anpassade efter att leden i framtiden kommer angränsa den planerade bebyggelsen i Backaplan. Planen krävs för anslutningarna från Marieholmstunneln, samt möjliggör också för en väsentlig utbyggnad av stomnätet i kollektivtrafiken och för cykel, samt omfattar en ny tågstation i Brunnsbo och utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. Det är således ett särskilt innehållsrikt och betydelsefullt investeringsbeslut.

Tjänsteutlåtandet är bra och bör antas som det är. Samtidigt finns det två aspekter som, utan att det påverkar framdriften i projektet, behöver ges extra uppmärksamhet. Dels finns det en risk att det uppstår en oönskad barriäreffekt i kombinationen av Kvilleleden och Bohusbanan, genom att ”avståndet” mellan stadsdelarna ökar. Dels riskerar en så stor trafiklösning att skapa platser i stadsmiljön som upplevs otrygga. Här vore det bra att närmare undersöka hur en eventuell barriäreffekt kan begränsas samt hur trafikområdet kan göras till en trygg plats för alla. Det kan t.ex. handlar om att arbeta med belysning och utformning på gång- och cykelbanor m.m.

Därför ser vi skäl att både frågorna om barriäreffekter samt trygghet hanteras vidare i det fortsatta arbetet med utformning och gestaltningen.

Det finns även två rent trafikala frågor som, utan att det påverkar framdriften i projektet, skulle behöva tas med i det fortsatta arbetet. Kring stationslösningen i Brunnsbo finns en potential att samordna buss- och tågtrafiken. Stationens östligaste läge ligger närmast Brunnsbo torg. En samordning där skulle kunna skapa en stark knutpunkt och samtidigt ligga nära torget. Detta är önskvärt att utreda vidare i den fortsatta utformningen av

området. Vidare skulle Lillhagsvägen eventuellt kunna fungera som en gen kollektivtrafikförbindelse mellan Brunnsbo och Lillhagen. Huruvida detta är möjligt och önskvärt behöver studeras närmare.

Viktigt är att våra föreslagna uppdrag i yrkandet inte påverkar tidplanen eller framdriften av projektet negativt.

Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige föreslås besluta:

Att bifalla tjänsteutlåtandet

Att uppdra åt Trafiknämnden att studera lösningar eller gestaltning som kan bidra till att öka tryggheten och till att minska barriäreffekten av Kvilleleden och Bohusbanan.

Att uppdra åt Trafiknämnden att inleda dialog med Västra Götalandsregionen om en samlokalisering av buss- och tågtrafiken i Brunnsbo.

Att uppdra åt Trafiknämnden att utreda möjligheten att Lillhagsvägen nedanför Arödsberget i framtiden skulle kunna fungera som en bussgata som direkt förbinder Brunnsbo och Lillhagen.

Att föreslagna uppdrag i yrkandet inte påverkar tidplanen eller framdriften av projektet negativt.

Yrkande (SD)
Kommunstyrelsen 2017-09-20
Ärende 2.1.2

Yrkande om investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

Det finns mycket positivt i planerna för att bygga ut Backaplan. Det förbereds för spårväg till Backa och järnvägspassagerna blir planskilda. Det blir också dubbelspår och ny järnvägsstation i Brunnsbo på Bohusbanan.
Det Sverigedemokraterna vänder sig emot och tycker är fel är medfinansieringen av statlig infrastruktur. Tendensen att staten skjuter ifrån sig mer och mer kostnader för infrastruktur fortsätter. Vi anser att staten ska står för dessa kostnader.

Sverigedemokraterna föreslår kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Att avslå tredje att-satsen om medfinansiering av statlig infrastruktur och istället hemställer hos regeringen att staten finansierar dessa 143 miljoner kronor.

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2017-09-06
Diarienummer 0596/17

Stadsutveckling
Ylva Löf / Eric Roos
Telefon 031-3680220
E-post: ylva.lof@stadshuset.goteborg.se

Investeringsbeslut för Kvilleleden och gator i Backaplan

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. En projektbudget för Kvilleleden och gator i Backaplan om 768 mnkr i 2016 års prisnivå, godkänns.
2. Trafiknämnden bemyndigas att teckna *Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt gator vid Backaplan* enligt de principer som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
3. Medfinansiering av statlig infrastruktur om motsvarande 143 mnkr i 2016 års prisnivå ska belasta 2017 års resultat i sin helhet, godkänns.
4. Trafiknämnden utses till projektansvariga i vilket det ingår att ansvara för samordning och uppföljning av projektet i sin helhet.

I kommunstyrelsen:

1. *Projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303* mellan Göteborgs Stad och Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Region Halland samt Göteborgsregionens kommunalförbund enligt bilaga 2 i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Stadsdirektören bemyndigas att underteckna *Projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303* samt att godkänna eventuella smärre justeringar som kan erfordras.

Sammanfattning

För att möjliggöra utbyggnaden av Backaplan som en del av Älvstaden samt att hantera ändrade trafikströmmar med anledning av Marieholmstunnelns öppnande krävs ombyggnad av Kvillemotet samt anslutande gator i östra delen av Backaplan. Trafikkontoret har tillsammans med Trafikverket planerat för denna ombyggnad och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna en projektbudget för stadens del av ombyggnaden.

Projektet innebär att gator i östra delen av Backaplan byggs om, två undergångar under Bohusbanan tillskapas samt nya kopplingar till det statliga vägnätet i ett nytt Kvillemot där Trafikverket ansvarar för ett anslutande projekt för att bygga ett nytt mot på Lundbyleden. I anslutning till dessa två projekt byggs även en ny station för pendeltåg i Brunnsbo, finansierad av statliga medel från regional plan.

Projektet är delfinansierat av Västsvenska paketet och ett förslag till *Projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303* har upprättats mellan parterna i Västsvenska paketet. Avtalet avser dels delfinansiering till projekt Kvilleleden och gator vid Backaplan (303) men även finansiering av tillägg till projekt 302 för att möjliggöra en 1,5 km lång utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår.

Ekonomiska konsekvenser

Föreslagen projektbudget för hela stadens åtagande är 768 mnkr, där 628 mnkr utgör stadens andel av den gemensamma genomförandeentreprenaden med Trafikverket. Utöver den gemensamma entreprenaden ingår även markförvärv, nedlagda planerings- och projekteringsutgifter samt en riskreserv i kommunens totala projektram. Samtliga belopp ovan redovisas i 2016 års prisnivå. Och kommer att successivt justeras med överenskommet prisindex.

Projektramen på 768 mnkr, avser projektet som helhet oberoende av i vilken nämnd utgifterna uppstår. Trafiknämnden föreslås utses som ansvarig för projektet och ansvarar för den löpande uppföljningen och återrapporteringen av projektet som helhet. I det fall kommunfullmäktige beslutar i enligt med detta förslag hänskjuts dess effekter om justering i berörda nämnders investeringsbudgetar till kommande kompletteringsbudget.

Föreslagen projektram innehåller även en kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur om ca 143 mnkr i 2016 års prisnivå för åtgärder i befintliga och tillkommande statliga anläggningar. Beloppet föreslås i sin helhet resultatföras 2017.

Göteborgs Stad beräknas erhålla 318 mnkr i investeringsbidrag från Västsvenska paketet, vilket medför ett nettoåtagande om ca 450 mnkr för staden.

De ekonomiska förutsättningarna och effekterna för projektet presenteras mer ingående i ärendet nedan.

Barnperspektivet

Ombyggnaden av gatorna innebär en högre trygghet för barn och ungdomars rörlighet i området, bland annat bidrar två nya planskildheter med järnvägen att det blir säkrare och smidigare att ta sig fram, med både kollektivtrafik och cykel. Det är viktigt att barns perspektiv omhändertas även i det fortsatta arbetet, t ex i utformningen av undergångarna vid järnvägen och placering av kollektivtrafikens hållplatser, samt vid planering av belysning.

Jämställdhets- och mångfaldsperspektivet

Nya underfarter under järnvägen knyter ihop Backa och Brunnsbo med Backaplan på ett bättre sätt och framkomligheten för kollektivtrafik och cykel ökar vilket ökar möjligheten till rörlighet mellan stadsdelarna. Det är viktigt att jämställdhetsperspektivet omhändertas även i det fortsatta arbetet, t ex i att finna en trygg utformning av underfarterna vid järnvägen och placering av kollektivtrafikens hållplatser.

Miljöperspektivet

Kollektivtrafiken kan förbättras genom egna körfält samt att en utbyggnad av en ny station i Brunnsbo byggs ut, detta ger nya resmöjligheter.

Omvärldsperspektivet

Ombyggnad av gator i Backaplan och utbyggnad av Kvillemotet stödjer trafikflöden med anledning av Marieholmstunnelns öppnande samt är en förutsättning för utvecklingen av Backaplan mot en del av Älvstaden. Projektet tillsammans med utbyggnad av dubbelspår på en sträcka av Bohusbanan ger bättre framkomlighet på Bohusbanan, men dubbelspåret har också betydelse för kapaciteten på Hamnbanan.

Projektet är delfinansierat av Västsvenska paketet. Genom *Projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303* godkänner parterna i Västsvenska paketet denna delfinansiering.

Bilaga 1 Trafiknämndens handlingar

Bilaga 2 Projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303

Ärendet och dess bakgrund

Trafiknämnden har den 31 augusti 2017 beslutat om investeringsbeslut, Kvilleleden och gator vid Backaplan, se bilaga 1.

I trafiknämnden den 23 mars 2017 behandlades ärendet Kvilleleden och gator i Backaplan - Investeringsbeslut § 65, ärendet återremitterades efter yrkande av S, M, MP, V och L, och yttrande av KD. Efter återremiss värderades ett alternativt förslag till ombyggnad och två olika alternativ presenterades inför beslut i trafiknämnden i juni 2017 då ärendet bordlades för att sedan beslutas den 31 augusti 2017.

Under hösten 2012 beslutade byggnadsnämnden om uppdrag för detaljplan för gator vid Backaplan. Förslag till detaljplan för området var ute på granskning våren 2016. Detaljplanen för gator vid Backaplan antas av byggnadsnämnden.

En mindre del av projektet är inkluderat i Blockavtal 2 för Västsvenska paketet, där som Projekt 303 ”Kvilleleden och ny gatuförbindelse under Bohusbanan, planering och projektering, med Göteborg Stad som utförande part.

Göteborgs Stad har den 18 februari 2015 samt den 26 juni 2015 yttrat sig över samrådshandling från Trafikverket avseende utbyggnad av Kvillemotet, E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet – Ringömotet, väg- och järnvägsplan.

Backaplan är i enlighet med K2020 och Göteborgs översiktsplan en av fem strategiskt utpekade knutpunkter i Göteborg som önskas bli en tyngdpunkt i staden. Målsättningen är att Backaplan ska utvecklas till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö.

Ett av syftena med utbyggnad av projektet Kvilleleden och gator i Backaplan är att möjliggöra utbyggnad på Backaplan samt framtida kollektivtrafiksatsningar, som spårvagn mellan Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo. I anslutning till projektet byggs också en ny pendeltågsstation i Brunnsbo. För god stadsmiljö, framkomlighet och kollektivtrafik planeras två planskildheter för att korsa Bohusbanan. Ett annat viktigt syfte med utbyggnad av nya gator i Backaplan är att möta de ändrade trafikströmmar som uppstår i samband med att Marieholmstunneln öppnar för trafik år 2020. I projektet ingår också om och tillbyggnad av cykelvägnätet i området vilket förbättrar tillgängligheten med cykel i området.

Trafikkontoret har efter återremiss värderat en alternativ utformning av utbyggnaden av passager av järnvägen och utbyggnaden av ny gatustruktur. Trafiknämnden beslutade den 31 augusti 2017 att rekommendera kommunfullmäktige att fatta beslut om en projektbudget som innefattar en utbyggnad av två planskildheter, en vid Backavägen och en vid Minnelundsvägen/Lillhagsvägen. Se trafiknämndens handling bilaga 1.

I direkt anslutning till stadens projekt genomförs Trafikverkets projekt E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden. Detta projekt omfattar bland annat byggnation av Kvillemotet, byggnation av dubbelspår på Bohusbanan, stängning av Brunnsbomotet samt ombyggnation av Leråkersmotet. Detta projekt delfinansieras till en mindre del av medel från Västsvenska paketet enligt Blockavtal 2 samt föreslaget projektavtal *Projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303.*

Västra Götalandsregionen har som följd av beslutet om dubbelspår vid Kville/Brunnsbo fattat beslutet att genom regional plan finansiera en ny pendeltågsstation i Brunnsbo. Stationen med dess anslutning till den lokala kollektivtrafiken, kommer att öka tillgängligheten till Hisingen och finns med som åtgärdsförslag i Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafiken i regionen. För resenärer till och från Hisingen kommer restiden förkortas samtidigt som Centralenområdet avlastas.

Projektets omfattning

Projektet Kvilleleden och gator vid Backaplan omfattar nedanstående åtgärder:

- Backavägen får en planskildhet från Bohusbanan (dubbelspår) och Kvilleleden (1)
- Minelundsvägen norrut mot Lillhagsvägen får en planskildhet från dubbelspår på Bohusbanan (2)
- Ombyggnad av Backavägen för bil-, gång- och cykeltrafik samt stombusstrafik.
- Anpassning så att Backavägen framöver är möjlig att komplettera med spårväg mot Brunnsbo/Backa, och för samtidig trafikering av kollektivtrafikkörfälten med spårvagn och buss.
- Anpassning av vägnät mot en ny station i Brunnsbo (4)
- Utbyggnad av Lilla Deltavägen (5)
- Ombyggnad av Aröds industriväg då denna behövs för att hantera trafiken under byggskedet (8)
- Övergripande cykelvägnät i enlighet med cykelprogrammet
- Separering av VA nät (6)

Detaljplan för gator vid Backaplan

Under hösten av 2012 beslutade byggnadsnämnden om uppdrag för att detaljplan för gator vid Backaplan skulle upprättas. Denna detaljplan var ute på granskning våren 2016. Detaljplanen för gator vid Backaplan planeras antas av byggnadsnämnden.

Projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303

Projektet med ombyggnad av gator vid Backaplan ingår i Västsvenska paketet i delen Marieholmstunnelns anslutningar. I denna del av Västsvenska paketet ingår åtgärder för att anpassa anslutande vägar och trafikplatser till Marieholmstunnelns funktion. Delar av dessa åtgärder har redan avtalats genom Blockavtal 2. För de åtgärder som ännu inte avtalats i blockavtal ska enligt paraplyavtal för Västsvenska paketet separata projektavtal upprättats.

Ett förslag till projektavtal har upprättats som reglerar delfinansiering av genomförande av Kvilleleden och gator vid Backaplan (projekt 303) och ett tillägg till Trafikverkets projekt med ombyggnad av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet (projekt 302), se bilaga 2. Tillägget till projekt 302 avser en 1,5 km lång utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. Utbyggnad av dubbelspår ger en högre kapacitet på Bohusbanan och Hamnbanan, samt möjliggör en utbyggnad av station i Brunnsbo. Stationsutbyggnaden finansieras genom regional plan, enligt beslut i Västra Götalandsregionen.

Projektet Kvilleleden och gator vid Backaplan (projekt 303) har genom avtal Block 2 en avtalad finansiering från Västsvenska paketet om 24 miljoner kronor (prisnivå 2009). Med föreslaget *Projektavtal Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303* säkerställs ytterligare finansiering från Västsvenska paketet om 271 mnkr (prisnivå 2009) till projektet. Det innebär sammanlagt 295 mnkr i prisnivå 2009, vilket motsvarar ca 318 mnkr i prisnivå 2016. Genom projektavtalet förbinder staden sig att genomföra projektet som utförande part.

Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

Utbyggnad av Kvilleleden och gator i Backaplan ligger i direkt anslutning till Trafikverkets projekt längs Lundbyleden och Bohusbanan samt utbyggnaden av station i Brunnsbo. Båda projekten omfattar åtgärder på och i anslutning till på Bohusbanan.

Det finns stora fördelar att genomföra projekten samordnat i en gemensam entreprenad. Trafikverket och trafikkontoret föreslår därför att Trafikverket genom avtal får uppdrag att samordna, upphandla samt utföra även stadens åtgärder i en sammanhållen entreprenad. Upphandling av entreprenör görs med Trafikverket som byggherre.

En gemensam projektorganisation ska bemannas med representanter från både Trafikverket och staden. Därtill ska skapas en gemensam koordineringsgrupp med mandat att hantera övergripande frågor inom den gemensamma entreprenaden. Den gemensamma entreprenaden avses med stor sannolikhet att genomföras med fördjupad samverkan (Early Contractor Involvement ECI) och som totalentreprenad.

Den gemensamma entreprenaden omfattar åtgärder på motsvarande 1 485 mnkr, där stadens del avser 628 mnkr och Trafikverkets del motsvarar 857 mnkr (samtliga belopp i 2016 års prisnivå).

Utöver stadens andel av den gemensamma entreprenaden tillkommer åtgärder och åtaganden som ligger utanför genomförandeavtalet med Trafikverket. Detta rör bland annat delar av ledningsomläggningarna, marklösen och redan nedlagda planerings- och projekteringsutgifter samt en riskreserv för stadens totala projektvolym. Dessa åtgärder motsvarar ca 140 mnkr.

Projektbudget för Kvilleleden och gator i Backaplan

Stadens totala projektvolym avser åtgärder och åtagande för motsvarande 768 mnkr, enligt förslag till projektbudget som trafiknämnden föreslår. I trafiknämndens underlag finns en mer specificerad projektkalkyl kring vilka delar som ingår i projektet.

I förhållande till tidigare redovisade utgiftsvolymer är det en förändring med ca 240 mnkr. I underlagen från trafiknämnden förekommer en rad jämförelser med tidigare redovisade utgiftsvolymer. Vi har valt att i detta material jämföra med det underlag som låg till grund för budgetbeslutet 2018, då det är det senaste redovisade materialet. Därav skiljer sig jämförelserna nedan i jämförelse med det underlag trafiknämnden har

redovisat i sitt beslut. Trafiknämnden hade vid sin ärendeberedning inte tillgång till budgetbeslut i juni utan jämförde med föregående års budget.

(mnkr)	Utfall tom 2015	2016-2019	2020-2023	Total projektbudget
Beslutsärende	9	106	653	**768**
Budget	9	341	176	**526**
Differens		***-235***	***477***	***242***

Förändringen beror dels på förändring av projektets innehåll och dels på att den nu aktuella projektbudgeten inkluderar samtliga kostnader för staden oavsett nämnd som har budget och genomförandeansvar för en viss del av projektet. Den största skillnaden mellan nu aktuell kostnadsberäkningen och tidigare uppgifter i budgetunderlag från trafiknämnden utgörs av framför allt förändringar i nedan tre poster:

- Ledningsomläggningar: ca 90 mnkr
- Geotekniska förstärkningsåtgärder: ca 65 mnkr
- Kommunintern extra riskreserv: ca 65 mnkr

De huvudsakliga utbetalningarna inom projektet prognostiseras främst efter 2019 och i kommande planperiod. Det innebär att investeringsbudgeten för nuvarande planperiod (2016-2019) inte kommer att behöva utnyttjas, utan skjuts framåt till kommande planperiod. Det rör sig om ca 235 mnkr som inte behöver nyttjas i trafiknämndens investeringsbudget för 2016-2019.

Frågan om justering av nämndens investeringsbudget hänskjuts till kommande kompletteringsbudget.

Ett genomförande- och investeringsbeslut om en projektbudget för hela projektet över tid innebär att staden låser upp investeringsutrymme för kommande planperiod.

Finansiering och intern budgetfördelning

Genom projektavtal för Marieholmsförbindelsens anslutningar projekt 302 och 303, kalkylerar Göteborgs Stad med att stadens projekt (303) får en total medfinansiering från Västsvenska paketet motsvarande ca 318 mnkr i 2016 års prisnivå (totalt 295 mnkr i 2009 års prisnivå).

Stadens totala belastning för projektet är därmed ca 450 mnkr (768-318 mnkr).

Inom ramen för stadens åtagande ligger en medfinansiering till statlig infrastruktur motsvarande ca 143 mnkr för det kostnadsansvar som ligger på staden men där de slutliga anläggningarna kommer vara i trafikverkets ägo. Inom ramen för nuvarande principer hanteras det ekonomiska utrymmet för statlig medfinansiering till infrastruktur på kommuncentral nivå.

Fastighetsnämnden ansvarar för administration och budget för marklösen i projektet, vilket motsvarar ca 25 mnkr av projektbudgeten. Detta budgetutrymme saknas i nuvarande budgetbeslut och behöver, likt justering av trafiknämndens investeringsbudget, hänskjutas till kommande kompletteringsbudget.

Övrig projektbudget hanteras inom ramen för trafiknämndens investeringsbudget.

(mnkr)

Nämnd	Utgifter	Inkomster	Netto
Fastighetsnämnden	25		25

Trafiknämnden	600	318	282
Kommuncentralt	143		143
Totalt	**768**	**318**	**450**

Det är i nuläget inte är klarlagt i vilken omfattning ledningsflyttar kommer innebära kapacitets- eller kvalitetsförbättrande åtgärder till förmån för VA-kollektivet. Det kan därför i den fortsatta planeringen och genomförandet medföra att delar av trafiknämndens investeringsram ska skjutas över till Nämnden för kretslopp och vatten för att finansieras inom VA-kollektivet. Sådana förändringar får hanteras inom ramen för ordinarie budgetprocesser.

De ekonomiska effekterna på driften utgörs av kapitaltjänstkostnader samt tillkommande tillsyn och skötsel inom främst trafiknämnden. Trafiknämndens investeringsbidrag från Västsvensk paketet fördelas ut under avskrivningstiden och delfinansierar på så sätt de årliga kapitaltjänstkostnaderna.

Medfinansiering av statlig infrastruktur

De ekonomiska effekterna av den del av projektet som avser stadens medfinansieringsansvar kommer att redovisas i stadens räkenskaper enligt det särskilda regelverk som finns för kommunal medfinansiering av statlig infrastruktur. Regelverket stipulerar att staden så snart ett medfinansieringsavtal är undertecknat ska boka upp sitt medfinansieringsåtagande. Undertecknas detta avtal under 2017 så ska således åtagandet bokas upp i stadens bokslut för 2017. Detta kan ske antingen genom att hela åtagandet belastar 2017 års resultat eller genom att skriva av åtagandet under en period av som längst 25 år.

Stadsledningskontoret förordar att de ekonomiska konsekvenserna belastar resultatet 2017 med motsvarande ca 143 mnkr exklusive index.

Stadsledningskontorets överväganden

Ombyggnad av Kville och gator vid Backaplan är en förutsättning för stadsutveckling i området kring Backaplan och Brunnsbo. Projektet möjliggör planskild trafik under järnvägen mellan Backaplan och Brunnsbo och är en förutsättning för utbyggnad av spårväg från Frihamnen via Backaplan till en ny station på Bohusbanan i Brunnsbo. Vid denna station möjliggörs byten för resenärer på Bohusbanan till spårväg och buss mot till exempel Norra Älvstranden. En utveckling av en attraktiv bytespunkt förutsätter att Västra Götalandsregionen och Västtrafik tar hänsyn till dessa möjligheter i planering av linjenät och trafikutbud.

Stadsledningskontoret ser att projektet med ombyggnad av gator i Backaplan är ett första steg i utbyggnaden av området. Det bör dock understrykas vikten av en fortsatt planering av området för att ta om hand de nya möjligheter som ges i och med ombyggnad av gator och Lundbyleden samt utbyggnad av station i Brunnsbo. Stadsledningskontoret delar trafikkontorets överväganden i valt alternativ för ombyggnaden av Kville och gator vid Backaplan, där två underfarter under Bohusbanan byggs ut.

Projektet är omfattande och kräver en hög grad av samverkan med Trafikverket vilket gör att en samverkan mellan trafikkontoret och Trafikverket i en samlad entreprenad till ett bra val för genomförandet av projektet. Detta minskar dock inte kraven på trafikkontoret i att hålla en god projektuppföljning. Denna projektuppföljning ska

innefatta Göteborgs Stads kostnader inom projektet oavsett nämnd. Trafikkontoret har därmed också en särskild roll att koordinera stadens arbete inom projektet och i att vara stadens huvudkontakt gentemot Trafikverket.

Stadsledningskontoret

Eric Roos
Planeringsledare

Ylva Löf
Avdelningschef

Göteborgs Stad
Trafiknämnden

Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum 2017-08-31
Nummer 6/17

§ 226 *Diarienummer 3997/16*

Investeringsbeslut, Kvilleleden/gator vid Backaplan

Yttrande kommunfullmäktige
Förslag till beslut enligt trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Yrkande (S), (M), (MP), (V), (L) TN 2017-03-23 § 65
Återremitterat TN 2017-03-23 § 65
Bordlagt TN 2017-06-21 § 180

Martin Schilke (L) deltar inte handläggningen av ärendet på grund av jäv.

Ordföranden Johan Nyhus (S) yrkar bifall till trafikkontorets förslag.
Henrik Munck (MP) yrkar bifall till ändringsyrkandet från (MP), bilaga 1 § 226.

Ordföranden Johan Nyhus (S) ställer propositioner på yrkandena och finner att det egna yrkandet har bifallits.

Nämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

1. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige fastställer en projektbudget för Kvilleleden/gator vid Backaplan om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Utbyggnad av projektet enligt alternativ A.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att teckna Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Gator vid Backaplan enligt principerna som framgår av tjänsteutlåtandet.
3. Trafiknämnden ger, under förutsättning att kommunfullmäktige fattar föreslagna beslut, trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten.

Gertrud Ingelman (V) reserverar sig mot beslutet och antecknar följande till protokollet: ”Förslag A innebär stora ökade investeringskostnader för staden, men alternativ B möjliggör inte planskild korsning för Bohusbanan vid Aröd. Vänsterpartiet avstår därför från att rösta”.

Vid protokollet

Eva Nordqvist

Justerat

Johan Nyhus
Axel Josefson

Rätt utdraget intygar i tjänsten

Eva Nordqvist

Ändringsyrkande (MP)
Trafiknämnden, ärende §226
2017-08-31

Investeringsbeslut, Kvilleleden, gator vid Backaplan

Stora infrastrukturprojekt blir ofta betydligt dyrare än planerat.

Gällande Västsvenska Paketet så är det viktigt att ta ansvar för att hålla budgeten för respektive projekt, både vad gäller projektinnehåll inom paketet och Göteborg stads kringinvesteringar.

Marknaden för byggprojekt i Göteborg är överhettad och därför är det extra viktigt att de viktigaste projekten och åtgärderna prioriteras.

Det tillkommande innehållet i det av Trafikkontoret förordade alternativ A motiverar inte kostnadsökningen för Göteborg på >200 mnkr (jämfört med alt B).

Trafiknämnden föreslås besluta:

Trafiknämnden fastställer att Kvilleleden ska byggas ut enligt alternativ B. Budgetramen om 545 mnkr föreslås till KS och KF inom ramen för investeringsprocessen.

Tjänsteutlåtande
Trafiknämnden
2017-06-21
Utfärdat
2017-05-23
Diarienummer 3997/16

Investering & exploatering
Emir Halalkic/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon 031-368 25 36
E-post: emir.halalkic@trafikkontoret.goteborg.se

Investeringsbeslut, Kvilleleden/ gator vid Backaplan

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige fastställer en projektbudget för Kvilleleden/ gator vid Backaplan om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Utbyggnad av projektet enligt alternativ A.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att teckna *Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt Gator vid Backaplan* enligt principerna som framgår av detta tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden ger under förutsättning att kommunfullmäktige fattar föreslagna beslut, trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten.

Sammanfattning

Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan (VP 303) är en del av Västsvenska paketet, och skapar förutsättningar för att hantera ändrade trafikströmmar i samband med att Marieholmstunneln öppnar. Projektet är också en förutsättning för att skapa gatustruktur för kollektivtrafik, gående/cyklister och vägtrafik, som möjliggör en omvandling av Backaplan.

Projektet går nu in i ett skede där staden ska teckna ett projektavtal med parterna inom Västsvenska paketet och medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Det innebär att staden binder upp kostnader till och med 2023 då projektet beräknas vara slutfört. Det är därför dags att besluta om investeringen och att fastställa en projektbudget.
Projektet sträcker sig utanför innevarande investeringsperiod och innebär ett stort åtagande för staden. Investeringsbeslutet och beslut om projektbudget behöver därför behandlas av kommunfullmäktige. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden bemyndigande att teckna medfinansierings- och genomförandeavtal. Härav följer också att trafiknämnden sluter avtal med Trafikverket om bland annat samordning och utförande av stadens delar i projektet.

I trafiknämnden den 23 mars 2017 behandlades ärendet Kvilleleden/Gator i Backaplan - Investeringsbeslut § 65 och återremitterades efter yrkande av S, M, MP, V och L, och yttrande av KD. Bakgrunden är att projektet förändrats över tid. Bland annat har en ny projektpraxis införts i staden vilket innebär att förvaltningars eller verksamheters kostnader nu samredovisas. Det i sig innebär ingen kostnadsfördyring, men det har däremot tillkommit nytt innehåll och med det ytterligare kostnader. För att trafiknämnden ska kunna fatta beslut presenterar kontoret nu två olika projektalternativ

där B utgår ifrån utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

Totalkostnaderna för stadens del av projektet skiljer sig mellan de två olika alternativen. För alternativ A är stadens del av projektet beräknad till 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Motsvarande siffra för alternativ B är 545 miljoner kronor. Intäkten från Västsvenska paketet är 318 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Kostnaderna och intäkterna för projektet fördelas mellan fastighetsnämnden, trafiknämnden och staden centralt. Fastighetsnämnden har kostnader för marklösen och kostnader för den del av projektet som klassificeras som statlig infrastruktur belastar stadens centrala finanser. Därutöver ska delar av kostnader för ledningsomläggningar bekostas av ledningsägarna, vilket kommer att minska trafiknämndens nettokostnader.

Sett utifrån samtliga perspektiv rekommenderar trafikkontoret alternativ A då alternativ B på längre sikt kan innebära både en dyrare lösning, försena viktiga samhällsnyttor, ge en slutprodukt som inte uppfyller stadens ambitioner samt medföra väsentlig påverkan på Lundbyleden och Leråkersmotet.

Förhållande till beslutade styrande dokument

Backaplan är i enlighet med *K2020* och *Göteborgs översiktsplan* en av fem strategiskt utpekade knutpunkter i Göteborg som önskas bli en tyngdpunkt i staden. Att dra nytta av det som finns och förtäta på platser med god kollektivtrafik är grundtanken. Det är inom den redan byggda staden och kring strategiska knutpunkter som Göteborg ska växa, och här är projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan en viktig pusselbit.

Projektet är också en del av Västsvenska paketet, vars satsningar på kollektivtrafik, vägar och järnvägar är de största i Göteborgsregionen sedan 1960-talet. Beslutet om en ny pendeltågsstation i Brunnsbo finns även med som åtgärdsförslag i Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafiken i regionen.

Nedan förklarar vi skillnaden mellan de olika alternativens koppling till de beslutade styrdokumenten där det skiljer sig åt mellan de båda alternativen.

Trafikstrategi för en nära storstad

- Alternativ A skapar attraktiva stadsrum i linje med trafikstrategin, medan alternativ B genom utformningen i, och runtomkring Aröd, bidrar till att området blir mindre attraktivt för gående och cyklister.
- Alternativ B:s riskerade köbildning på Lundbyleden, Kvilleleden och Aröds industriväg motverkar trafikstrategins mål om god framkomlighet för näringslivets transporter.

Cykelprogram för en nära storstad

- Alternativ A ger ett sammanhängande övergripande cykelvägnät inom projektområdet.
- Den i alternativ B saknade länken längs med Aröds Industriväg gör att standarden på cykelvägnätet inte uppfyller kraven för *övergripande cykelvägnät*.

Grön strategi för en tät och grön stad

- Alternativ B riskerar med den borttagna länken vid Minelundsvägen - Lillhagsvägen att motverka en bra sammanlänkning mellan områden för ökad tillgänglighet, och orienterbarhet till målpunkter.

Stadens miljömål

- Sammantaget bedöms alternativ A leda till att fler reser med kollektivtrafiken.
- Alternativ B anses vara sämre ur ett kollektivtrafikperspektiv och istället bidra till att biltrafiken ökar. Det innebär även att bullersituationen och luftkvaliteten försämras för de närboende. Som en konsekvens av, både den ökade biltrafiken och den förväntade köbildningen bedöms även försurningen i området öka. Alternativ B bedöms därmed inte bidra till att nå stadens miljömål nr 1 Begränsad klimatpåverkan, nr 2 Frisk luft och nr 11 God bebyggd miljö.

Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035

- Alternativ B innehåller en konflikt med Västra Götalandsregionens målbild för tåg 2035. Målbilden innehåller partiellt dubbelspår längs Bohusbanan mellan Göteborg och Stenungsund. Det innebär att om dubbelspår byggs förbi Arödskorsningen behöver plankorsningen som ingår i alternativ B därmed byggas bort.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det alternativ som bäst svarar mot de beslutade styrande dokumenten.

Ekonomiska konsekvenser

När beslut om investeringen fattas binder staden upp utgifterna för att genomföra projektet för de kommande åren, fram till planerat färdigställande 2023. Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan medfinansieras av Västsvenska paketet.

Alternativ A är till följd av ett större innehåll mer kostnadsdrivande ur det korta och medellånga perspektivet. De åtgärder och nyttor som utgår i alternativ B kan dock behöva utföras vid en senare tidpunkt, vilket då är betydligt mer kostsamt. Det gör att alternativ B på medellång till lång sikt kan innebära en dyrare lösning än alternativ A.

Det beror främst på att:

- Investeringskostnaden för en framtida planskild underfart vid Lillhagsvägen blir betydligt högre än om planskildheten byggs i samband med övriga arbeten i området som i alternativ A.
- Alternativ B kräver ny detaljplan för stadens delar, samt ny väg- och järnvägsplan för Trafikverkets delar. Planering och projektering av dessa kommer att krävas. Kostnader för stadens delar uppskattas till 15 miljoner kronor och är inkluderade i den redovisade kostnaden för alternativet. Kostnader för Trafikverkets delar uppskattas till
  25 miljoner kronor och ligger utanför kostnaderna som är redovisade i alternativ B.
- Underhållsbeläggning var planerad att utföras inom ramen för trafikkontorets ordinarie underhållsentreprenader på Aröds industriväg samt Minelundsvägen 2017. Dessa beläggningsarbeten utfördes inte med hänsyn tagen till att gatorna ska byggas om inom ramen för alternativ A. Vid val av alternativ B kan dessa gator behöva läggas om inom ramen för årliga underhållsarbeten.
- Alternativ B innebär en tidsförskjutning av byggstart på uppskattningsvis två år. Det innebär att trafik från Marieholmstunneln behöver läggas om på tillfälliga trafiklösningar. Åtgärder staden kan komma att få bekosta.
- Alternativ B:s tidförskjutning innebär att produktionskostnaderna blir högre i löpande värde baserat på indexuppräkning.
- Vissa driftkostnader för tekniska anläggningar kopplade till plankorsningen i Aröds industriväg som föreslås i alternativ B kan komma att belasta staden. I den framtagna principöverenskommelsen mellan staden och Trafikverket ska Trafikverket äga och förvalta broarna på Bohusbanan medan staden ska äga och förvalta gatan under.
- Alternativ A:s underfart vid Lillhagsvägen innebär att en grundläggning utförs vilken även Bohusbanan kan tillgodoräkna sig. Med underfarten borttagen i alternativ B kommer vissa förstärkningsarbeten behöva utföras för Bohusbanan, dessa uppskattas till 7 miljoner kronor och belastar Trafikverket.
- Då innehållet ändras med alternativ B finns risk att annan part kan vilja omförhandla projektavtalet, vilket kan innebära att intäkten från Västsvenska paketet minskas.

Barnperspektivet

Den nya Älvstaden måste knytas ihop med befintliga områden så att barn och ungdomar kan förflytta sig tryggt till skolor och fritidsaktiviteter. Båda alternativen innebär en förbättrad kollektivtrafik mellan Brunnsbo och Backaplan.

- Alternativ A bygger bland annat två planskilda korsningar på Bohusbanan vilket innebär att det blir tryggare och smidigare att ta sig fram. Fler gång- och cykelbanor, och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken främjar också barns möjligheter att röra sig i området.
- Alternativ B innebär ett ökat avstånd mellan stadsdelar då det finns stor risk för en förstärkt upplevd barriär mellan områdena vilket leder till minskad rörelsefrihet för barn. Att hänvisa gående och cyklister till blandtrafik på en sträcka är också en försämring för barn som inte kommer att kunna vistas på ett tryggt och säkert sätt. Just trygghetsperspektivet måste särskilt beaktas ur ett barnperspektiv.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur barnperspektivet.

Jämställdhetsperspektivet

För att vara ett jämställt område behöver tillgängligheten till fots och med cykel vara lätt och attraktiv, och förutsättningarna för kollektivtrafiken goda. Båda alternativen innebär förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken med spårvägsförberedda busskörfält i Backavägen och dess förlängning mot Brunnsbo.

- Alternativ A innebär förbättrade förutsättningarna för oskyddade trafikanter jämfört med idag, med förbättrade gång och cykelstråk och med de planskilda korsningarna.
- Alternativ B innebär att förutsättningarna för oskyddade trafikanter förbättras vid Backavägen medan de i Aröds området försämras då gående och cyklister hänvisas till blandtrafik.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett jämställdhetsperspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Båda alternativen bidrar till utvecklingen av Backaplan, som ska utvecklas från handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö för alla, oavsett ålder eller bakgrund. Båda alternativen knyter ihop Brunnsbo och Backaplan med planskildhet under Bohusbanan där kollektivtrafik, cykel och gång är prioriterade trafikslag vilket främjar rörligheten mellan stadsdelarna. Alternativ B med plankorsning i Aröds industriväg riskerar dock att bli en barriär, vilket innebär att rörligheten mellan stadsdelarna blir lidande.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett mångfaldsperspektiv.

Miljöperspektivet

Trafiknämnden arbetar aktivt för en hållbar utveckling av staden. Båda alternativen skapar goda förutsättningar för kollektivtrafiken i området. I det kortare perspektivet får stombussar egna körfält utmed Backavägen och mot Brunnsbo, och på längre sikt kan även spårväg bli aktuellt. Tågstationen i Brunnsbo innebär en ännu större nytta och behov av god kollektivtrafik utmed Backavägen och mot Brunnsbo.

Det som skiljer de båda alternativen åt är att:

- Alternativ B riskerar att bidra till att kollektivtrafiken till och från Lillhagsvägen blir stillastående i köerna på Lillhagsvägen, Aröds industriväg och Minelundsvägen samt vid plankorsningen Bohusbanan/Aröds industriväg, vilket leder till en mindre tillförlitlig kollektivtrafik.
- Alternativ B är sämre ur ett tillgänglighetsperspektiv för gående och cyklister.
- Alternativ B ger färre busshållplatser längs Lillhagsvägen vilket innebär sämre tillgänglighet till kollektivtrafik för de boende i Kvilleängen.
- Alternativ B möjliggör genom den planerade plankorsningen mellan Lillhagsvägen och Aröds industriväg en busshållplats i Aröds industriområde, ett område i dag som har låg tillgänglighet till kollektivtrafik.
- I alternativ B går Kvilleleden rakt in till Minelundsvägen vilket bedöms ha negativ påverkan på framtida exploatering vid Backaplan.

Sammantaget bedöms alternativ B bidra till att färre reser med kollektivtrafiken jämfört med alternativ A, och att biltrafiken ökar. Det innebär att bullersituationen och luftkvaliteten försämras för de närboende. Som en konsekvens av den ökade biltrafiken och den förväntade köbildningen bedöms även försurningen i området öka.

För att i alternativ B öka bussens tillförlitlighet och minska köerna bör det utredas om Aröds industriväg ska förses med busskörfält, något som inte ingår i projektbudgeten i dagsläget. Kommande buller - och luftsituation behöver också utredas djupare i det kommande planarbetet för att säkerställa att rätt åtgärder utförs för att minska de negativa miljökonsekvenserna

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett miljöperspektiv.

Omvärldsperspektivet

Omvandling av Backa

Projektet är en pusselbit både i Älvstaden och Västsvenska paketet, och en del i ett större sammanhang med flera synergieffekter. Den inom alternativ A planerade cirkulationen mellan Deltavägens förlängning och Kvilleleden har varit en förutsättning för gatu- och kvartersstrukturen inom stor delar av Backaplan. I alternativ B finns inte denna förutsättning vilket ger konsekvenser på det övergripande planarbetet, vilket därmed kan försena Backaplans omdaning.

Anslutande vägar

Projektet är en förutsättning för att stänga Brunnsbomotet som är ett villkor för att kunna bygga Marieholmstunneln på ett önskvärt sätt. Det i sin tur säkerställer att det övergripande vägnätet blir mer robust och att näringslivet med bland annat Göteborgs hamn får bättre förutsättningar.

- Alternativ A innehåller anslutande vägar från Kvilleleden vilket innebär att Backaplan och Brunnsbo nås med på mer direkta sätt än i alternativ B. Kvilleleden avlastar även Leråkersmotet på ett mer naturligt sätt i alternativ A än i alternativ B.
- I alternativ B har en trafikprognos för år 2035 upprättats. Prognosen bygger på Göteborgs Stads övergripande arbete med trafikprognoser med anledning av stadens trafikstrategi. Det finns en stor osäkerhet i trafikalstringen då Backaplans utformning med handelsområden, parkeringsanläggningar och dylikt inte är beslutad. Prognosen visar dock att köer uppstår på Aröds Industriväg och på Kvilleleden, som i sin tur om de växer kan ge köer på Lundbyleden.
- I alternativ B bedöms tillgängligheten till Backaplan via Kvillemotet bli sämre än vad den är i dag via Brunnsbomotet, eftersom det inte finns några anslutande vägar från Kvilleleden in i området. Backaplan nås i alternativ B genom att köra via Minelundsvägen och Norra Deltavägen. Det gör att Leråkersmotet troligtvis blir det naturliga motet för att nå området. Konsekvensen blir då att trafiken ökar på Lundbyleden och i Leråkersmotet, vilket ökar risken för köbildning ut på Lundbyleden.

Framtida planskildhet

Att investera i planskildhet vid Minelundsvägen efter att Bohusbanan är utbyggd till dubbelspår är tekniskt utmanande och kräver en väsentligt större investering än vad som krävs om planskildheten byggs i samband med utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. Det beror till stor del på de geotekniska förstärkningsåtgärder som krävs för Bohusbanans utbyggnad till dubbelspår. De kommer vid en senare investering utgöra ett hinder för en effektiv produktion av planskildhet vid platsen. Det kommer även vara en stor påverkan på trafiken i området med kraftiga begränsningar längs Kvilleleden och avstängningar av Bohusbanan. Något som under kritiska perioder bedöms utgöra en mycket stor störning för pendlare längs Bohusbanan, närboende, besökare samt näringsliv.

Samarbetspart Trafikverket

Underhandskontakter har skett med Trafikverkets projektorganisation. Vid dessa kontakter belyser Trafikverket alternativ B:s påverkan på dem:

- Överflyttning av trafik från Kvillemotet till Leråkersmotet ökar risken för köbildning ut på Lundbyleden. Det innebär att det måste tas fram en ny lösning för att säkra riksintresset Lundbyleden.

- Väg- och järnvägsplanen måste göras om.
- Marieholmstunnelns slutliga anslutning till Lundbyleden försenas med flera år.
- Ny station vid Brunnsbo försenas med flera år.
- Samhällsekonomiska förluster uppstår genom förseningen.
- Grundläggning för Bohusbanan vid Minelundsvägens underfart kan behöva utföras två gånger, dels i samband med dubbelspårsutbyggnaden, dels i framtiden om underfarten byggs vid ett senare tillfälle. Detta riskerar ge samhället dubbla kostnader.
- Det kan också finnas delar i förslaget som skulle kunna påverka andra relationer eller delar i trafiksystemet.

Sammantaget ser Trafikverket att det gemensamma projektet drabbas av stora konsekvenser vad gäller tid och kostnad. Det finns stora risker med köer ut på riksintresset Lundbyleden. Den planerade ökade turtätheten på Bohusbanan riskerar försenas till följd av projektets tidsförskjutning. Kostnaderna som uppstår i direkt anslutning till alternativ B kommer sannolikt bli en förhandlingsfråga mellan staden och Trafikverket om vem som ska bära dessa kostnader.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett omvärldsperspektiv.

Stefan Eglinger	Susanne Hultgren
Trafikdirektör	Avdelningschef

Bilagor

1 Kvilleleden kostnadsberäkning alternativ A och B
2 Kostnadsfördelning över år alternativ A och B
3 Kartor över alternativ A och B
4 PM beskrivande alternativ B
5 Yrkande (S) (M) (MP) (V) (L) yttrande (KD) §65 Trafiknämnden 23 mars 2017

Ärendet

Trafiknämnden har hittills erhållit löpande investeringsramar för arbetet med projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan. Den av kommunfullmäktige senaste beslutade investeringsplanen gäller för perioden 2017-2019. Projektet befinner sig nu i ett skede där staden ska teckna ett projektavtal med parterna inom det Västsvenska paketet och medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Det innebär att staden binder upp kostnader till projektet beräknas vara slutfört. Det är därför dags att besluta om investeringen och att fastställa en projektbudget.

Projektet sträcker sig utanför innevarande investeringsperiod och innebär ett stort åtagande för staden. Investeringsbeslutet och beslut om projektbudget behöver därför behandlas av kommunfullmäktige. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden bemyndigande att teckna medfinansierings- och genomförandeavtalet. Härav följer också att trafiknämnden sluter avtal med Trafikverket om bland annat samordning och utförande av stadens delar i projektet.

I trafiknämnden den 23 mars 2017 behandlades ärendet Kvilleleden/Gator i Backaplan - Investeringsbeslut § 65 och återremitterades efter yrkande av S, M, MP, V och L, och yttrande av KD. Bakgrunden är att projektet förändrats över tid. Bland annat har en ny projektpraxis införts i staden vilket innebär att förvaltningars eller verksamheters kostnader nu samredovisas. Det i sig innebär ingen kostnadsfördyring, men det har däremot tillkommit nytt innehåll och med det ytterligare kostnader. För att trafiknämnden ska kunna fatta beslut presenterar kontoret nu två olika projektalternativ där alternativ B utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

Bakgrund

Backaplan är i enlighet med K2020 och Göteborgs översiktsplan en av fem strategiskt utpekade knutpunkter i Göteborg som önskas bli en tyngdpunkt i staden. Backaplan ska gå från en bilburen handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö. Ett av projektets syfte är att möjliggöra stadens planer och bygga för framtida kollektivtrafiksatsningar, såsom spårvagn mellan Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo och vidare mot Backa och pendeltågstation i Brunnsbo. För god stadsmiljö, framkomlighet och kollektivtrafik planeras två planskildheter för att korsa Bohusbanan. Ett annat viktigt syfte är att möta de ändrade trafikströmmar som uppstår i samband med att Marieholmstunneln öppnar för trafik år 2020.

I direkt anslutning till stadens projekt genomförs Trafikverkets projekt *E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden (VP302).* Det projektet omfattar bland annat byggnation av Kvillemotet, byggnation av dubbelspår på Bohusbanan, stängning av Brunnsbomotet samt ombyggnation av Leråkersmotet.

Västra Götalandsregionen har som följd av beslutet om dubbelspår vid Kville/Brunnsbo fattat beslutet att finansiera en ny pendeltågsstation i Brunnsbo. Stationen med dess anslutning till bussystemet, kommer att öka tillgängligheten till Hisingen och finns med som åtgärdsförslag i Västra Götalandsregions målbild för tågtrafiken i regionen. För resenärer till och från Hisingen kommer restiden förkortas samtidigt som Centralenområdet avlastas.

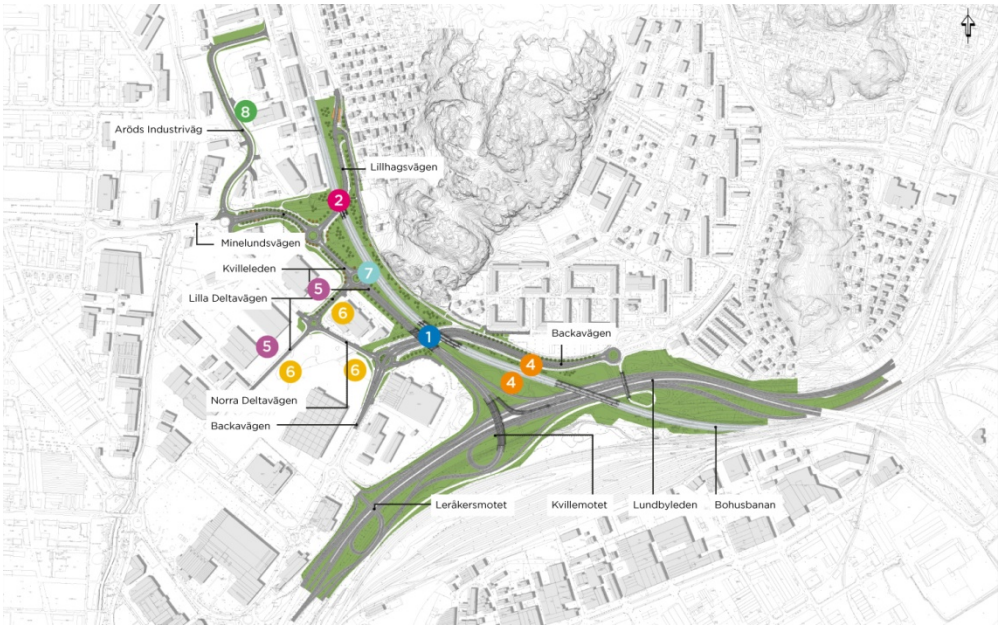
Alternativens omfattningar

De två olika alternativen A och B redovisas nedan. Alternativ B utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

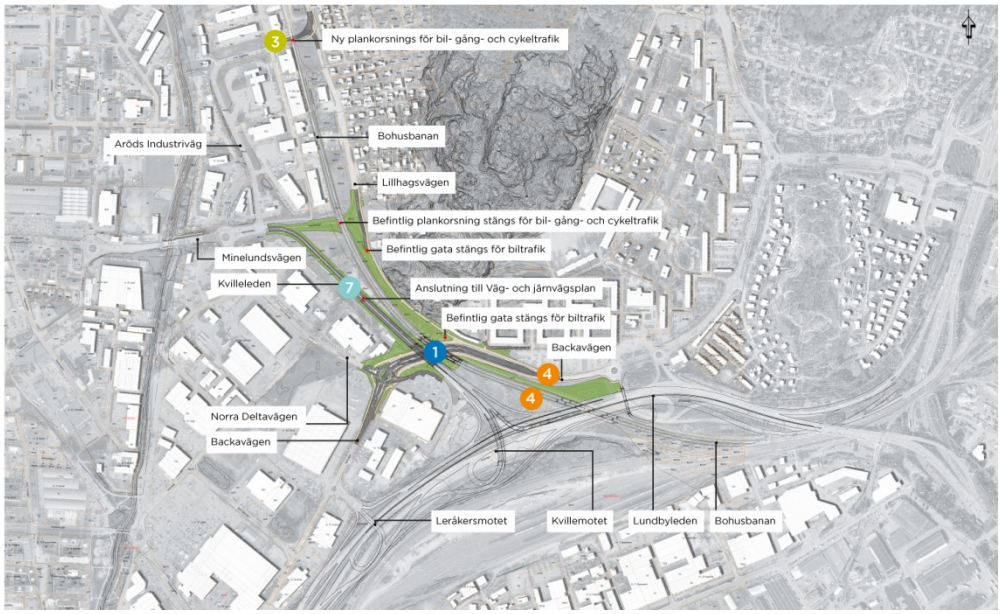
		Alternativ A	Alternativ B
1	Planskild korsning Backavägen	●	●
2	Planskild korsning Minelundsvägen	●	
3	Plankorsning Aröds Industriväg		●
4	Anpassning mot Brunnsbo station	●	●
5	Utbyggnad av Lilla Deltavägen	●	
6	Separering av VA-nät	●	
7	Anslutning av Kvillemotet mot Kvilleleden	●	●
8	GC-bana längs med Aröds Industriväg, övergripande cykelvägnät	●	

I nedanstående kartor finns de båda alternativens omfattningar utritade. För mer detaljerade kartor, se bilaga 3.

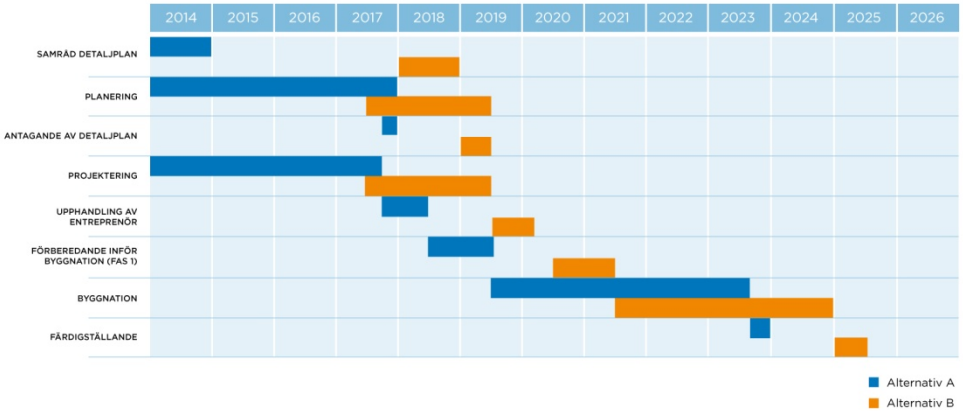
Alternativ A



Alternativ B



Tidplan för projektet Kvilleleden/ Gator vid Backaplan



Ekonomi

Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan har en investeringsram i trafiknämndens gällande investeringsplan 2016-2019. Det finns också en uppskattad investeringsvolym för åren därefter 2020-2021.
Under 2016 har en kostnadsberäkning tagits fram för projektet (alternativ A) som en del av projektplaneringen. Det har bland annat gjorts utifrån att det under planerings- och projekteringsfasen framkommit att projektet är mer omfattande och komplext än vid tidigare uppskattning. Det har också visat sig att det finns samordningsvinster i att skapa en gemensam entreprenad för Göteborgs Stad och Trafikverkets VP projekt 302 och 303.

Nedan redovisas de två olika alternativens kostnader där alternativ B utgår från en budget i balans jämfört med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget. På grund av stadens förändrade beräkningspraxis redovisas kostnaderna utifrån både den nya och tidigare modellen. I den nuvarande redovisningsmodellen ingår till skillnad mot tidigare praxis stadens samtliga kostnader oavsett vilken nämnd som i slutändan bär kostnaden. Där redovisas även poster såsom marklösen, geoteknik, miljöschakter och

ledningsarbeten, samt kostnader för stadens infrastruktur och avsättning för finansiering av de delar av de statliga anläggningarna som staden ska svara för.

Tabell1Redovisningsmodellernas kostnadsberäkningar

	Alternativ A	**Alternativ B**
Tidigare redovisningsmodell	626 mnkr	440 mnkr
Nuvarande redovisningsmodell	768 mnkr	545 mnkr

Alternativ A
För alternativ A beräknas stadens kostnader för hela projektet för hela projektet fram till 2023 att uppgå till 768 miljoner kronor. Där ingår redan upparbetade kostnader, kostnader för produktionsfasen samt en utanpåliggande extra riskreserv, se bilaga 1. Alternativ A innebär att staden bär kostnader för del av anläggningar som vid färdigställandet blir statlig infrastruktur. Det rör två planskilda korsningar med kommunala gator under Bohusbanan samt del av Kvilleleden som ansluts i kommunal cirkulationsplats.

I kostnadsberäkningen har utgifterna fördelats över åren fram till 2023, se bilaga 2 tabell 1. För perioden inom nuvarande investeringsplan bedöms projektet inte arbeta upp 219 miljoner kronor av den avsatta investeringsramen. Över hela projektperioden fram till 2023 krävs en projektbudget som är 272 miljoner kronor högre än vad som angetts i det långsiktiga investeringsunderlaget.

Alternativ B
För alternativ B beräknas stadens kostnader för hela projektet fram till 2025 uppgå till 545 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Där ingår redan upparbetade kostnader, kostnader för omprojektering, framtagande av ny detaljplan, produktionsfasen, samt en utanpåliggande extra riskreserv, se bilaga 1. Alternativ B innebär att staden bär kostnader för del av anläggningar som vid färdigställandet blir statlig infrastruktur. Det rör en planskild korsning med kommunal gata under Bohusbanan, viss infrastruktur för en plankorsning över Bohusbanan samt del av Kvilleleden som ansluts i kommunal cirkulationsplats.

I kostnadsberäkningen har utgifterna fördelats över åren fram till 2025, se bilaga 2 tabell 2. För perioden inom nuvarande investeringsplan bedöms projektet inte arbeta upp 269 miljoner kronor av den avsatta investeringsramen. Över hela projektperioden fram till 2025 krävs en projektbudget som är 49 miljoner kronor högre än vad som angetts i det långsiktiga investeringsunderlaget.

Finansiering

Projektet och Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är på en övergripande nivå reglerat i *Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturer i Västsverige*. Här regleras Västsvenska paketets finansiering**.** I de tidigare avtalen Block 1- och Block 2 har åtgärder och delåtgärder avtalats och olika detaljer konkretiserats. För kommande åtgärder och delåtgärder i Västsvenska paketet, har parterna nu kommit överens om att istället avtala om principiella frågeställningar i ett Paraplyavtal. De projektrelaterade frågorna kommer därför att hanteras i olika projektavtal. Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan VP 303 blev en del av Västsvenska paketet genom Blockavtal 2 som godkändes i november 2013.

Projektavtal Marieholmstunnelns anslutningar projekt 302 och 303

Sedan tidigare har projekt 303 Kvilleleden/Gator vid Backaplan fått finansiering genom Block 2 med 24 miljoner kronor (prisnivå 2009). I det nu framtagna projektavtalet *Marieholmstunnelns anslutningar projekt 302 och 303* säkerställs ytterligare finansiering från Västsvenska paketet om 271 miljoner kronor (prisnivå 2009) till projektet. Det innebär en sammanlagd finansiering av projektet från Västsvenska paketet med 295 miljoner kronor i prisnivå 2009. Det motsvarar 318 miljoner kronor i prisnivå 2016. I projektavtalet förbinder staden sig att genomföra Kvilleleden/ Gator vid Backaplan. Då innehållet ändras med alternativ B finns risk att annan part kan vilja omförhandla projektavtalet, vilket kan innebära att intäkten från Västsvenska paketet minskas.

Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

Projekten ligger i direkt anslutning till varandra och omfattar ingrepp på Bohusbanan. Det finns stora fördelar att genomföra projekten samordnat i en gemensam entreprenad. I det framförhandlade, men ännu ej påskrivna medfinansierings- och genomförandeavtalet för alternativ A, regleras parternas åtagande och kostnadsansvar. I och med avtalet får Trafikverket i uppdrag att samordna, upphandla samt utföra stadens åtgärder. Upphandling av entreprenör görs med Trafikverket som byggherre. Projektorganisationen bemannas med representanter från både Trafikverket och staden. Därtill skapas en gemensam koordineringsgrupp med mandat att fatta beslut för att hantera övergripande frågor inom den gemensamma entreprenaden. Projektet kommer att behöva teckna projektspecifika avtal och överenskommelser med ledningsägare beträffande om- och nyförläggning av ledningar inom projektområdet.

Den gemensamma entreprenaden kommer att genomföras med fördjupad samverkan på hög nivå (Early Contractor Involvement ECI) med totalentreprenad som form. Det innebär att entreprenören har ansvar från projekteringsfas till färdig produkt, och till garantitidens utgång. Projektering sker i samråd mellan beställare och entreprenör och därefter sker prissättning av entreprenaden. Parterna ska vara överens innan produktionsskede påbörjas.

I avtalet fastställs procentnycklar över parternas insatser i projektet. Dessa nyckeltal används sedan vid kostnadsförändringar som inte är ensidigt önskade av endera parterna. Genomförande- och medfinansieringsavtal för alternativ B finns inte framförhandlat, och viss osäkerhet råder därför kring procentnycklarna.

Tabell 2 Procentnycklar i Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

	Göteborgs stad	Trafikverket
Alternativ A	44 %	56 %
Alternativ B	32 %	68 %

För alternativ A beräknas kostnaden för den gemensamma entreprenaden till 1 485 miljoner kronor. 628 miljoner kronor av kostnaderna för entreprenaden kommer att belasta stadens del av projektet och 857 miljoner kronor av kostnaderna Trafikverkets del.
För alternativ B beräknas kostnaden för den gemensamma entreprenaden till 1 268 miljoner kronor. 389 miljoner kronor av kostnaderna för entreprenaden kommer att

belasta stadens del av projektet och 879 miljoner kronor av kostnaderna Trafikverkets del.

Staden avsätter i båda alternativen medel utanför den gemensamma entreprenaden, dels för redan upparbetade planerings- och projekteringskostnader, dels för en extra utanpåliggande riskreserv vilket ger totala projektbudgetar om 768 miljoner kronor respektive 545 miljoner kronor.

Stadens interna finansiering
Kostnaderna och intäkterna för projektet behöver i båda alternativen fördelas mellan fastighetsnämnden, trafiknämnden och staden centralt. Fastighetsnämnden bär kostnader för marklösen. Kostnader för den del av projektet som klassificeras som statlig infrastruktur belastar stadens centrala finanser. Därutöver ska delar av kostnader för ledningsomläggningar bekostas av ledningsägarna, vilket kommer att minska trafiknämndens nettokostnader.

Tabell 3, kostnadsfördelning alternativ A

Alternativ A			
miljoner kronor	**Kostnad**	**Intäkt**	**Netto**
Fastighetsnämnden	25	11	14
Trafiknämnden	600	242	358
Staden centralt (stadsledningskontoret)	143	65	78
Totalt	**768**	**318**	**450**

Tabell 4, kostnadsfördelning alternativ B

Alternativ B			
miljoner kronor	**Kostnad**	**Intäkt**	**Netto**
Fastighetsnämnden	16	11	5
Trafiknämnden	400	242	158
Staden centralt (stadsledningskontoret)	129	65	64
Totalt	**545**	**318**	**227**

Trafikkontorets synpunkter

Projektet är av vikt för staden, men har även stor nytta för andra parter. Med Kvilleleden/ Gator vid Backaplan möjliggörs en framtida spårväg från Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo. Vidare ger Kvilleleden med dess anslutning till Lundbyleden via Kvillemotet bättre förutsättningar för utveckling av Backaplan och Frihamnen då bl.a. Hjalmar Brantingsgatan och Gustav Dalénsgatan avlastas från genomfartstrafik från Tuvevägen och Björlandavägen.

Projektet tillsammans med Kvillemotet är även en förutsättning för att hantera trafik från E6 norr, Marieholmstunneln och Tingstadstunneln mot Lundbyleden och centrala Hisingen då Brunnsbomotet i samband med byggandet av Marieholmstunneln behöver ersättas av det nya Kvillemotet med Kvilleleden.

De ovan beskrivna nyttorna gäller båda alternativen. Dock rekommenderar trafikkontoret alternativ A då det ger fler viktiga samhällsnyttor och en slutprodukt som uppfyller stadens ambitioner på bättre sätt. Det är en stor skillnad mellan de båda alternativens kostnader, men då de åtgärder och nyttor som utgår i alternativ B kan behöva utföras vid en senare tidpunkt till en högre kostnad gör att alternativ B på medellång till lång sikt även innebära en dyrare lösning än alternativ A.

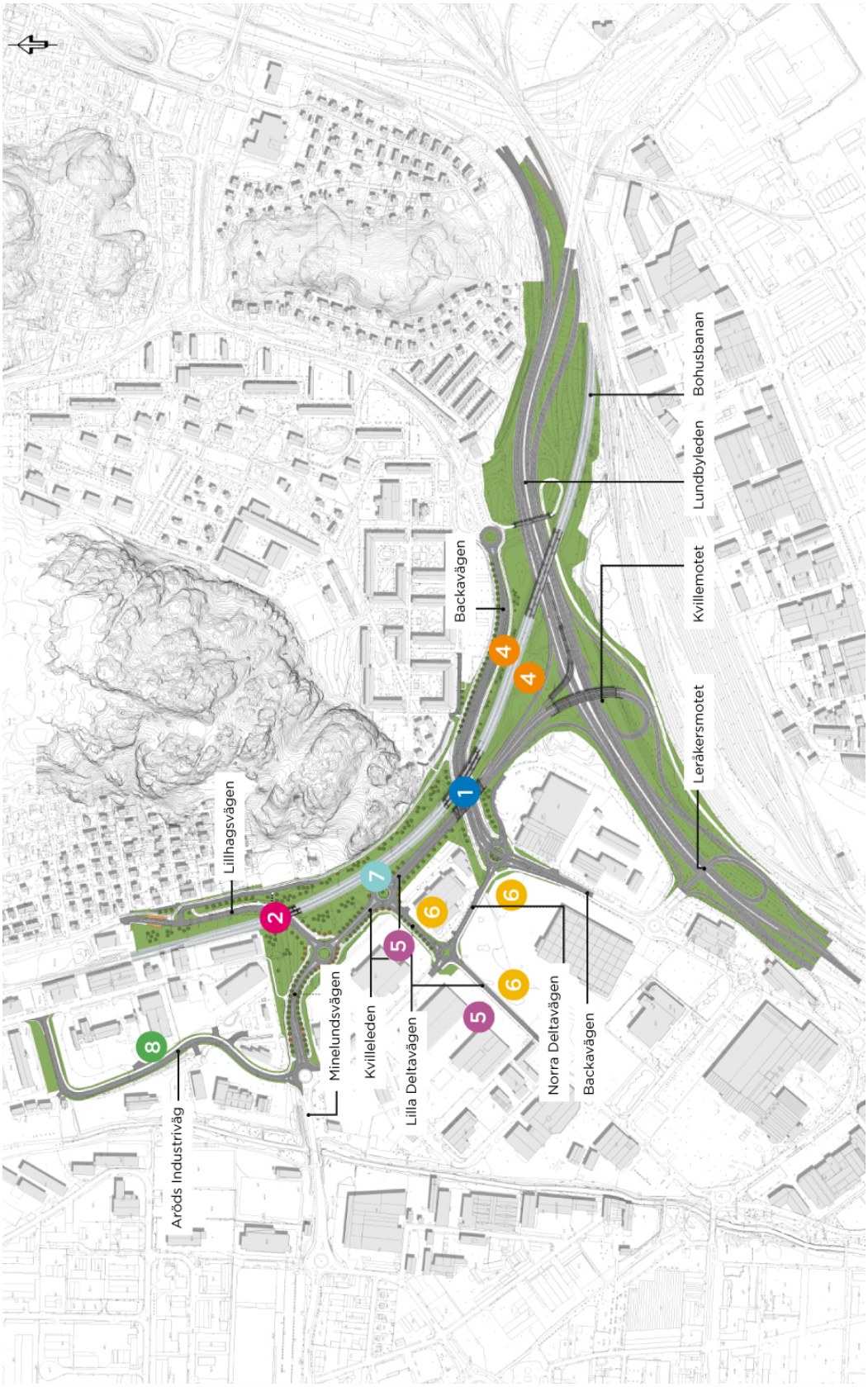
Slutligen vill trafikkontoret skicka med att staden med en framtida station i Brunnsbo kommer att behöva utreda strukturen vid Brunnsbo Torg, både hur den påverkas och hur vi behöver anpassa stadens infrastruktur till den. Ett arbete som inte ingår i det nuvarande projektet.

Kostnadsberäkning Kville		
Alla summor nedan är i miljoner kronor, prisnivå 2016	**Alternativ A**	**Alternativ B**
TOTALT	**768**	**545**
Anläggningsarbeten	**462**	**301**
Byggnation av mark-, väg- och ledningsarbeten inklusive åtgärder på befintliga gator. Omhändertagande av förorenade massor; Omhändertagande av rena massor; Övriga åtgärder för kringliggande verksamheter Arbetena är en totalentreprenad med högre grad av samverkan, ECI där entreprenören ansvarar för detaljprojektering. I posten ingår även kostnaderna för åtgärder för framkomlighet för alla trafikslag.		
Planering och projektering	**65**	**72**
Planering och projektering med hänsyn till framkomlighetskrav för kollektiv-, gång-, cykel-, samt vägtrafik stadsutvecklingskrav, samordning kringliggande projekt, framkomlighet och tillgänglighet under byggtiden. Här ingår kostnaderna för tillståndsansökningar samt underlag för detaljplan. Kostnaderna för systemhandling och förfrågningsunderlag med långtgående detaljprojektering av mark-, gatu- och vägarbeten		
Ersättningar	**25**	**16**
Mark- och fastighetslösen		
Projekt- och byggstyrning	**85**	**56**
Projektlednings- och byggledarresurser, projektadministration, projektkontor, projekt- och fältuppdrag, MM-åtgärder och kommunikation.		
Riskreserv	**131**	**100**
Risker och möjligheter som innebär förändrade förutsättningar och krav som kan komma att påverka projektet som inte ännu identifierats. Här ingår dels en riskreserv i den gemensamma entreprenaden samt en för staden egen utanpåliggande riskreserv.		

Kostnadsberäkning Kville		
Alla summor nedan är i miljoner kronor, prisnivå 2016	**Alternativ A**	**Alternativ B**
TOTALT	**768**	**545**
Anläggningsarbeten	**462**	**301**
Byggnation av mark-, väg- och ledningsarbeten inklusive åtgärder på befintliga gator. Omhändertagande av förorenade massor; Omhändertagande av rena massor; Övriga åtgärder för kringliggande verksamheter Arbetena är en totalentreprenad med högre grad av samverkan, ECI där entreprenören ansvarar för detaljprojektering. I posten ingår även kostnaderna för åtgärder för framkomlighet för alla trafikslag.		
Planering och projektering	**65**	**72**
Planering och projektering med hänsyn till framkomlighetskrav för kollektiv-, gång-, cykel-, samt vägtrafik stadsutvecklingskrav, samordning kringliggande projekt, framkomlighet och tillgänglighet under byggtiden. Här ingår kostnaderna för tillståndsansökningar samt underlag för detaljplan. Kostnaderna för systemhandling och förfrågningsunderlag med långtgående detaljprojektering av mark-, gatu- och vägarbeten		
Ersättningar	**25**	**16**
Mark- och fastighetslösen		
Projekt- och byggstyrning	**85**	**56**
Projektlednings- och byggledarresurser, projektadministration, projektkontor, projekt- och fältuppdrag, MM-åtgärder och kommunikation.		
Riskreserv	**131**	**100**
Risker och möjligheter som innebär förändrade förutsättningar och krav som kan komma att påverka projektet som inte ännu identifierats. Här ingår dels en riskreserv i den gemensamma entreprenaden samt en för staden egen utanpåliggande riskreserv.		

Bilaga 3 Kartor över alternativ A och B

Alternativ A



Alternativ B

Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Trafikkontoret

PM – Kvilleleden/Gator vid Backaplan, alternativ B

Emir Halalkic

2017-05-18, version 1.1

Sammanfattning

Trafikförslag alternativ B för Kvilleleden/Gator vid Backaplan innehåller de tre prioriterade nyttorna som framgår enligt nedan:

- Planskildhet Backavägen
- Anpassning för Brunnsbo station
- Anslutning Kvilleleden mot Kvillemotet

I denna PM presenteras en budget i balans med kostnadsberäkningen för Trafikförslag från maj 2014 och den trafiklösning som blir möjlig utifrån denna kostnadsberäkning.

De tre nyttorna inryms i den budget som ligger med i trafikförslag från 2014, dock bedöms detta innehåll inte ge en trafiklösning som är tillfredsställande för planerad exploatering i området.

Utredningsarbetet har visat att det bedöms bli köbildning på Aröds industriväg både vid korsningen med Bohusbanan såväl som vid korsningen med Minelundsvägen. Vidare bedöms trafikutformningen resultera i köbildning på Kvilleleden. Köbildningen på Kvilleleden bedöms som så stor att det bildas köer som sträcker sig ut på Lundbyleden.

Bohusbanan och den parallella Kvilleleden ger tillsammans stora barriäreffekter mellan den planerade exploateringen inom Älvstaden och de befintliga bostadsområdena norr om Bohusbanan. Detta bedöms som negativ ur barn-, jämställdhet-, och mångfaldhetsperspektivet.

Alternativ B innebär att gång och cykeltrafik leds igenom Aröds industriområde. Det krävs insatser i detta område för att främja gång och cykeltrafiken, insatser som inte inryms i budgeten.

För kollektivtrafiken bedöms det som positivt att via planskildheten vid Backavägen kunna stärka upp kollektivtrafiken mellan Brunnsbo och Backaplan. Vidare bedöms det positivt att kunna anlägga en busshållplats i Aröds industriområde då bussen leds om genom detta område, dock ska framhållas att det finns risk med att bussen fastnar i köer.

Om det sker förändringar i det innehåll som inryms i pågående detaljplaneprocessen försenas projektet. Den plankorsning som finns presenterad i alternativ B ska adderas till detaljplanen vilket bedöms resultera i en tidförskjutning avseende byggstart med cirka 2 år. Detta medför att öppnandet av Brunnsbo station och en dubbelspårig Bohusbana förskjuts, vidare innebär det även att de nyttor som Marieholmsförbindelsen medför inte kan nyttjas i full utsträckning.

Kostnaden för alternativ B bedöms till 545 mnkr i enlighet med gällande beräkningspraxis.

Innehåll

Sammanfattning i
1 Bakgrund, omfattning 1
2 Syfte 1
3 Innehåll 2
3.1 Konsekvenser 2
3.1.1 Konsekvenser ur det sociala perspektivet 3
3.1.2 Konsekvenser ur barnperspektivet 3
3.1.3 Konsekvenser ur jämställdhetsperspektivet 3
3.1.4 Konsekvenser ur mångfaldhetsperspektivet 3
3.1.5 Konsekvenser för kollektivtrafiken 4
3.1.6 Konsekvenser för gång- och cykeltrafiken 5
3.1.7 Trafiktekniska konsekvenser 6
3.1.8 Konsekvenser på ledningsnät och kanalisation 10
3.1.9 Konsekvenser för Lundbyleden, E 6.21 11
3.1.10 Konsekvenser för Bohusbanan och Brunnsbo station 12
3.1.11 Konsekvenser ur miljöperspektivet 12
3.1.12 Ekonomiska konsekvenser 13
3.1.13 Tidsmässiga konsekvenser 14
3.1.14 Övriga konsekvenser på stadens utveckling inom Älvstaden 14
4 Risker, möjligheter 15
4.1 Risker 15
4.2 Möjligheter 15
5 Referenser 16

Version 1.1 (2017-05-18): Bild 3-2 och 3-5 är uppdaterade för att tydliggöra nytt och befintligt.

1 Bakgrund, omfattning

Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan behandlades för investeringsbeslut i Trafiknämnden 2017-03-23 §65. Nämnden beslut att återremittera ärendet med uppdrag till trafikkontoret att:

- Presentera en budget i balans med kostnadsberäkningen för Trafikförslag från maj 2014, utifrån då gällande beräkningspraxis. För transparensens skull skall budget även redovisas enligt både stadens nuvarande och tidigare praxis.
- Presentera den trafiklösning som blir möjlig utifrån den kostnadsberäkningen i trafikförslag maj 2014.

För detta uppdrag har upprättats en handlingsplan vilken stämdes av och fastställdes vid Trafiknämndens presidium 2017-04-07.

Uppdraget kallas alternativ B.

I alternativ B har tre nyttor rangordnats som primära och arbetet med alternativ B har baserats på att dessa tre ska inrymmas, dessa är:

- Planskild korsning i Backavägen mot Bohusbanan
- Anpassning för Brunnsbo station
- Anslutning av Kvillemotet till Kvilleleden

2 Syfte

Syftet med Kvilleleden/Gator vid Backaplan och DP0 är att i detaljplan pröva att möjliggöra ett övergripande gatunät för bl.a. bussgata, pendeltågstation på Bohusbanan vid Brunnsbo samt ett nytt Kvillemot på Lundbyleden. Planarbetet samordnas med Trafikverkets projekt för nytt Kvillemot och ny pendeltågstation.

Denna PM syftar till att beskriva konsekvenserna på det lokala trafiknätet om projektomfattning väljs enligt alternativ B.

3 Innehåll

De tre prioriterade nyttorna som ingår i detta trafikförslag är:

- Planskildhet Backavägen
- Anpassning för Brunnsbo station
- Anslutning Kvilleleden mot Kvillemotet

Bild 3-1: Översiktsbild

3.1 Konsekvenser

I kapitel nedan beskrivs konsekvenserna på det lokala vägnätet utifrån olika perspektiv.

Konsekvenserna beskrivs utifrån ett nollalternativ. Med nollalternativ avses att projektet inte genomförs, men omkringliggande projektet genomförs, i detta fall Trafikverkets projekt ”Lundbyleden, delen Brantingmotet – Ringömotet, VP302” samt stadens detaljplan ”Handel

mm vid Backavägen". Syftet med nollalternativet är att få en referens för beskrivningarna av projektets konsekvenser.

Ytterligare utredningar ur alla perspektiv bedöms behöva utföras för att säkerställa att de negativa konsekvenserna av förslaget utreds och, om möjligt, mildras.

Eventuella åtgärder för att mildra de negativa konsekvenserna av förslaget finns inte med i budget. Detta då det i dagsläget inte finns tillräckligt med utredningar som tydliggör vilka åtgärder som krävs.

3.1.1 Konsekvenser ur det sociala perspektivet

Förslaget innebär en förbättring för kollektivtrafiken mellan Brunnsbo och Backaplan, detta är en förbättring jämfört med rådande situation ur det sociala perspektivet.

Gestaltningsspråket är viktigt ur det sociala perspektivet. Gestaltningen ska ske på ett sätt som skapar trygga och säkra stråk och inte ger barriäreffekter. Då detta projekt endast består av vägar och gator är det av stor vikt att gestaltningen är genomarbetad, det innebär att gestaltningsperspektivet behöver utredas djupare i det kommande detaljplanearbetet för detta alternativ.

3.1.2 Konsekvenser ur barnperspektivet

Aröds industriområde bedöms som en väldigt osäker miljö för barn att vistas i.

Avståndsförsämringen samt trygghetsperspektivet måste särskilt beaktas ur ett barn- och ungdomsperspektiv. Det föreligger en risk för en förstärkt upplevd barriär mellan områdena och minskad rörelsefrihet för barn. Att cyklister blir hänvisade till blandtrafik på en sträcka bör beaktas som en radikal försämring där barn helt enkelt inte kommer kunna vistas på ett tryggt och säkert sätt.

Förslaget innebär en förbättring för kollektivtrafiken mellan Brunnsbo och Backaplan, detta är en förbättring jämfört med rådande situation ur barnperspektivet.

3.1.3 Konsekvenser ur jämställdhetsperspektivet

Förslaget innebär en förbättring för kollektivtrafiken mellan Brunnsbo och Backaplan, detta är en förbättring jämfört med rådande situation ur jämställdhetsperspektivet.

3.1.4 Konsekvenser ur mångfaldhetsperspektivet

Alternativet knyter ihop Brunnsbo och Backaplan med planskildhet under Bohusbanan där kollektivtrafik, cykel och gång är prioriterade trafikslag. Detta främjar rörligheten mellan stadsdelarna.

Plankorsningen i Aröds industriväg riskerar att bli en barriär, och den eftersträvansvärda rörligheten mellan stadsdelarna riskerar att bli lidande.

3.1.5 Konsekvenser för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken från och till Lillhagsvägen bedöms bli stillastående i bilköerna på Lillhagsvägen/Aröds industriväg/Minelundsvägen samt vid plankorsningen Bohusbanan/Aröds industriväg.

Indragande av busshållplatser längs Lillhagsvägen innebär att kollektivtrafiktillgängligheten minskar för de boende i Kvilleängen.

För de stombussar och spårvagnar som i framtiden ska trafikera Backavägen ger förslaget en bra förutsättning för utökad kollektivtrafik.

Enligt Västtrafik kan linje 52 (som trafikerar Skogome – centrala Göteborg via Lillhagsvägen) inom en överskådlig framtid klassas om från stombuss till områdesbuss. Detta innebär nedprioritering av linjen som sådan, men linjen används ändå i sådan omfattning att 10-minuterstrafik bedöms som nödvändigt.

Vidare innebär risken för att bussen blir stående vid korsningen Minelundsvägen/Aröds industriväg och/eller plankorsningen att bussens tillförlitlighet kan minskas. Konsekvensen på detta kan vara att biltrafiken ökar.

För att öka bussens tillförlitlighet bör det utredas om Aröds industriväg ska förses med busskörfält, något som inte ingår i projektbudgeten i dagsläget.

Fördelen med en plankorsning mellan Lillhagsvägen och Aröds industriväg är att en busshållplats kan anordnas i Aröds industriområde, ett område som idag har låg tillgänglighet.

Den planerade tågstationen, Brunnsbo station, försenas likt övriga delar av projektet, vilket innebär att nyttorna med tågpendling för de närboende inte kan nyttjas lika fort.

3.1.6 Konsekvenser för gång- och cykeltrafiken

I Bild 3-2 nedan åskådliggörs kommande nät för cykeltrafik.

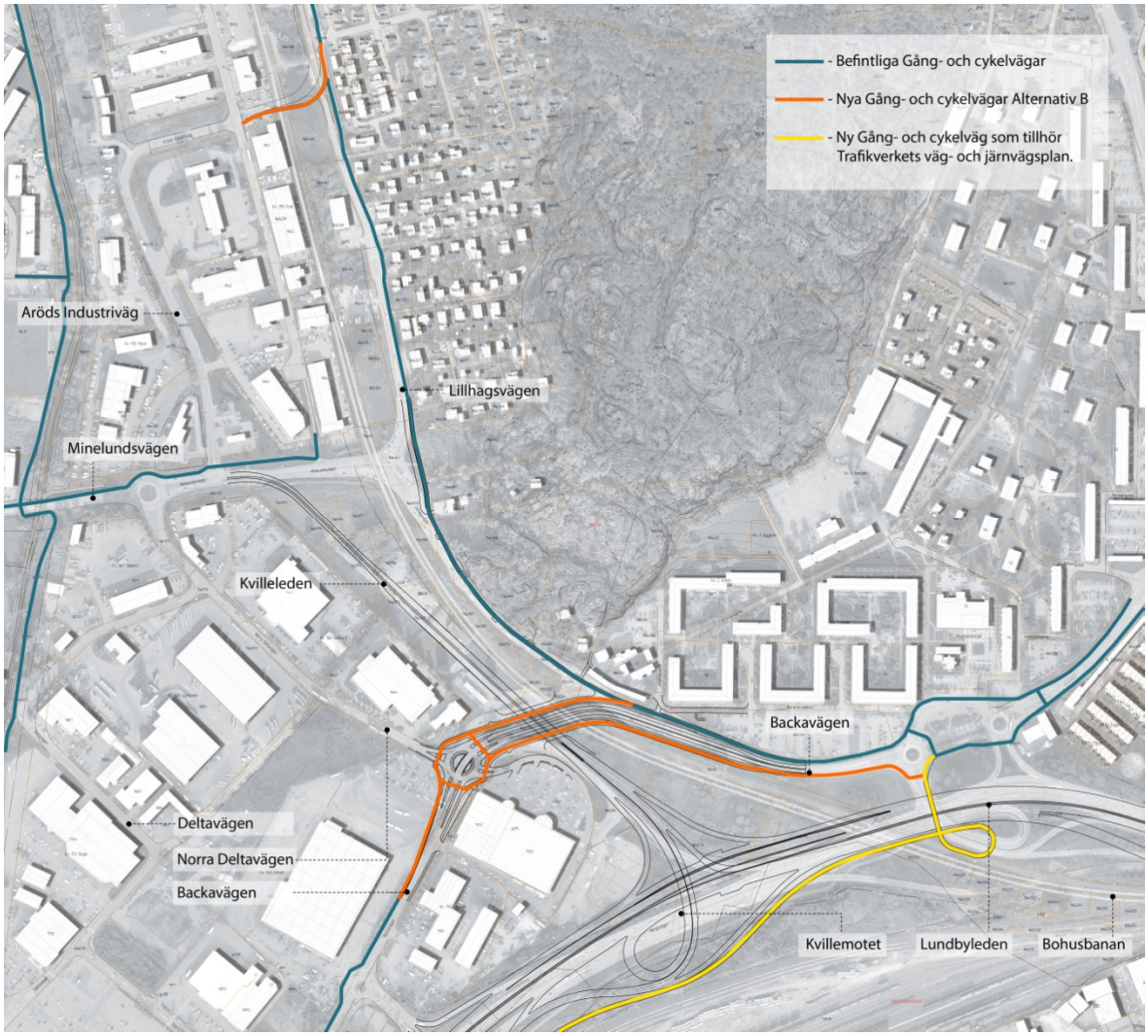


Bild 3-2: Översiktsbild över det kommande (och befintliga) cykelvägnät

Förslaget innebär en tydlig försämring av vägnätet för fotgängare. Särskilt behöver det faktum beaktas att gångvägen utmed Minelundsvägen inte kommer ha någon naturlig fortsättning, eftersom ingen gång- och/eller cykelväg föreslås utmed parallellvägen till Aröds industriväg och fotgängare hänvisas till befintlig gångbana.

Det saknas cykelbana i Aröds industriområde och mycket tung trafik förmodas inklusive buss, vilket gör det osäkert att cykla. Separat cykelbana förordas för ökad trafiksäkerhet – detta bör utredas, inga kostnader finns avsatta för detta i nu presenterad budget.

Möjligheten att vid Backavägen passera Bohusbanan planskilt ger en lokalt ökad framkomlighet tvärs Bohusbanan, jämfört med den plankorsning som finns i motsvarande läge.

Delar av dagens Lillhagsvägen får funktionen som gång- och cykelväg. Då Lillhagsvägen redan idag har intilliggande gång- och cykelväg på denna sträcka medför detta att ingen större skillnad.

3.1.7 Trafiktekniska konsekvenser

En trafikprognos för år 2035 har upprättats för alternativ B. Prognosen bygger på Göteborgs stads övergripande arbete med att upprätta en trafikprognos med anledning av stadens trafikstrategi. Då det finns en stor osäkerhet i trafikalstringen för handelsområden redovisas två olika scenarion för trafiken år 2035. Scenarier redovisas som alternativ ”hög” och ”låg”, se Bild 3-3 och Bild 3-4 nedan.

I prognosen har trafik från Lillhagsvägen flyttats över till Aröds industriväg. I modellen finns dock ingen befintlig trafik på Aröds industriväg. Det finns en trafikmätning för Aröds industriväg, utförd år 2016 som visar 5400 fordon/dag (vardag). Med hänsyn till detta är trafikmängderna som redovisas i bilderna nedan för låga på Aröds industriväg.

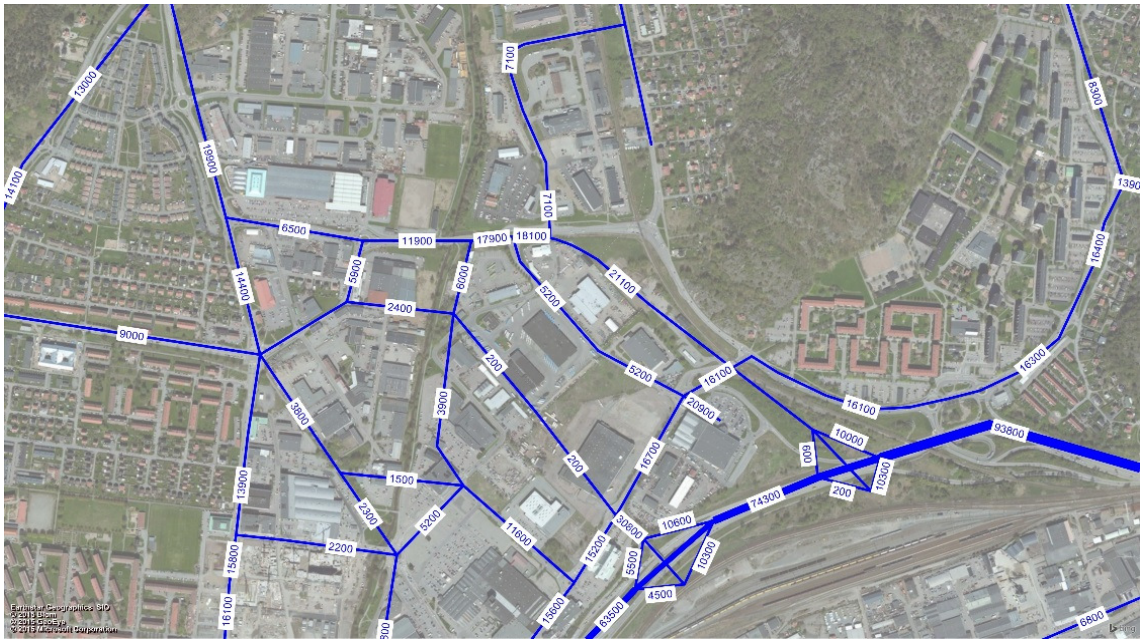


Bild 3-3: Trafikprognos scenario ”hög”

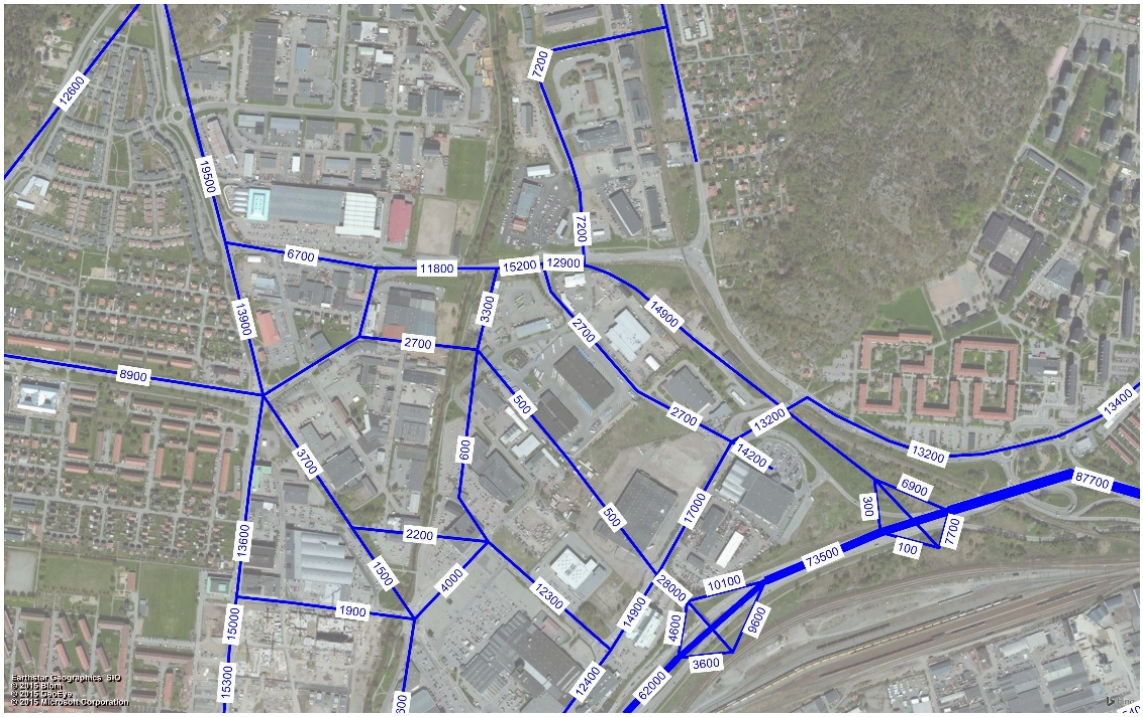


Bild 3-4: Trafikprognos scenario ”låg”

I Bild 3-5 nedan åskådliggörs kommande vägnät.

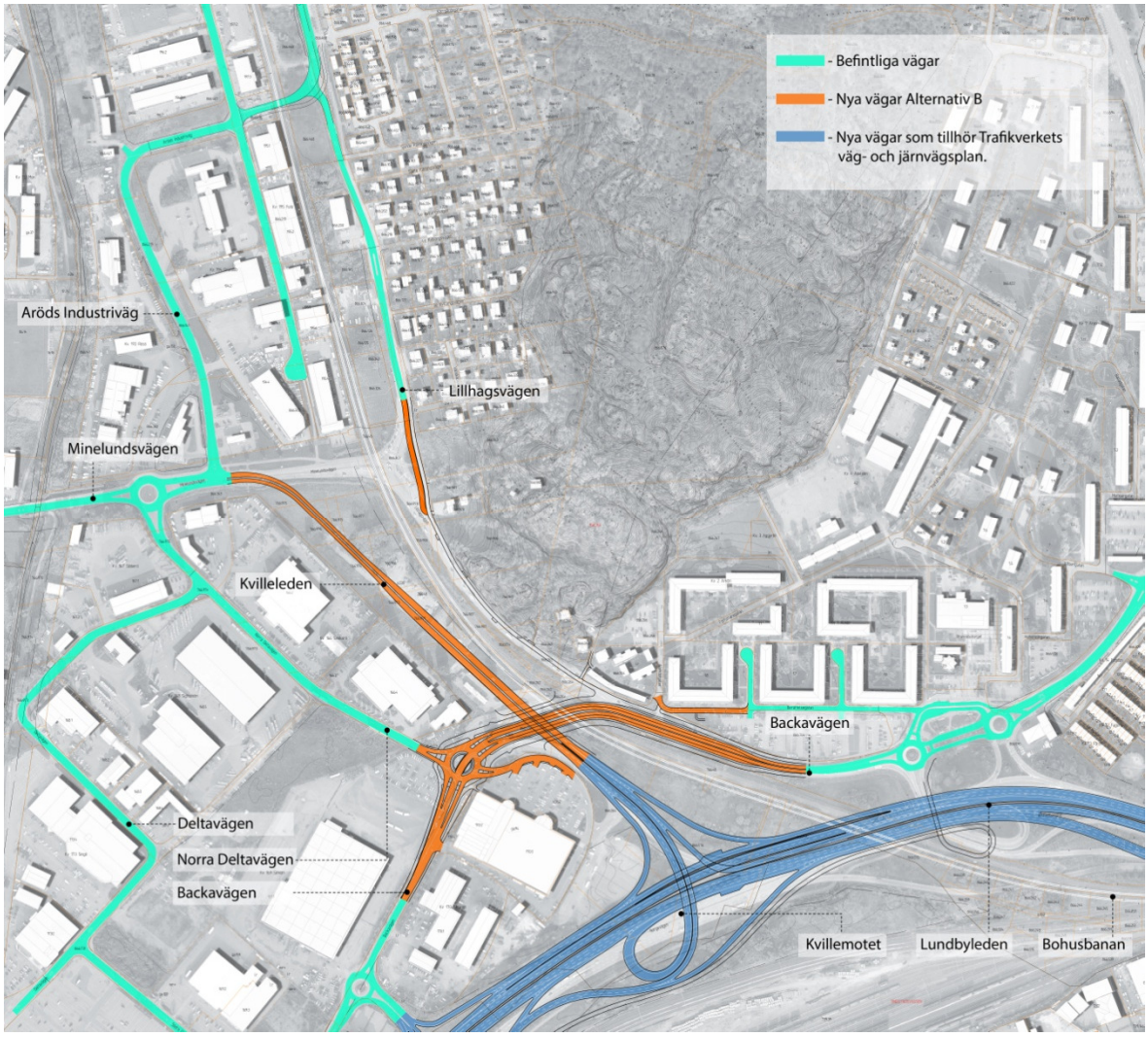


Bild 3-5: Översiktsbild på det kommande (och befintliga) trafiknätet.

Tillgängligheten till Backaplan via Kvillemotet bedöms bli lägre än dagens tillgänglighet via Brunnsbomotet. Detta eftersom det inte finns några anslutande vägar från Kvilleleden in i området Backaplan. Backaplan nås, i det framtagna förslaget, genom att välja via Minelundsvägen och Norra Deltavägen. Detta gör att Leråkersmotet troligtvis blir det naturliga motet för att nå området. Konsekvensen av detta blir att trafiken bedöms öka på Lundbyleden och i Leråkersmotet.

Kvilleleden utgör dock en gen koppling mellan Lundbyleden och målpunkter som kan nås via Minelundsvägen. Tillgängligheten till sådana målpunkter kan antas öka i och med föreslagen utformning.

3.1.7.1 Kapacitet Kvilleleden

Kvilleleden utformas med två körfält i vardera riktningen på den södra delen och ett körfält i vardera riktningen på den norra delen. Detta innebär att två körfält ska vävas ihop till ett körfält i norrgående riktning, vilket medför reducerad kapacitet. Kapaciteten för ett körfält brukar normalt anges som 1500 fordon/timme, men är lägre än detta för vävningssituationen.

För trafikprognos scenario ”hög” är trafikmängden 21 100 fordon/dygn på Kvilleleden. Med antaganden att 10 % av trafiken går i maxtimmen och en riktningsfördelning på 70/30 medför det trafikmängder kring 1500 fordon/timme/riktning under maxtimmen. Detta är i linje med normal kapacitet i ett körfält med fritt flöde, men högre än kapaciteten för vävningssituationen. Vävningen kommer att innebära att köbildning uppstår under maxtimmen. Det finns en överhängande risk att kön påverkar Kvillemotet och Lundbyleden.

Motsvarande trafiksituation med flöden kring 1500 fordon i maxtimmen och vävning från två till ett körfält finns i Hovåsmotet. Där bildas kö på eftermiddagen som ofta sträcker sig till nästa trafikmot, en sträcka på en dryg kilometer. Detta kan jämföras med den tillgängliga sträckan mellan ramperna i Kvillemotet och punkten där vävningen påbörjas, som är cirka 300 meter.

Med hänsyn till att befintlig trafik på Aröds industriväg saknas i prognosen finns en risk för högre trafikmängder än de prognostiserade på Kvilleleden. Detta innebär ytterligare ökad risk för köbildning på Kvilleleden.

3.1.7.2 Kapacitet korsning Aröds industriväg/Minelundsvägen/Kvilleleden

Eftersom plankorsningen mellan Minelundsvägen och Bohusbanan stängs sker en överflyttning av trafik från Lillhagsvägen till Aröds industriväg.

Kapacitetsberäkningar har utförts för korsningen Aröds industriväg/ Minelundvägen/ Kvilleleden med hjälp av Capcal. Beräkningarna bygger på den trafikprognos som presenteras i Kapitel 3.1.7.

Beräkningarna har utförts för tre olika varianter av dygnets maxtimme för både trafikprognos ”låg” och trafikprognos ”hög”. Kapacitetsberäkningarna visar att kapaciteten är otillräcklig i denna korsning, framförallt avseende vänstersvängande från Aröds industriväg eftersom dagens korsningsutformning innebär att trafik på Kvilleleden har företräde.

Belastningsgraden för vänstersvängande från Aröds industriväg i maxtimmen varierar mellan 0,81-1,53 för alternativ låg och 2,75-5,95 för alternativ hög. För att en trafikanläggning ska fungera väl bör belastningsgraden inte överstiga 0,8, men helst vara lägre. Vid belastningsgrad högre än 1 överskrider tillflödet kapaciteten och inkommande trafik kan då inte avvecklas vilket medför att köerna kommer att växa kontinuerligt.

Nedan redovisas det resultat med högst belastningsgrader, se Figur 3-1, vilket motsvarar en maxtimme för situation ”hög” med riktningsfördelning 30 % mot Centrum och 70 % från Centrum i relationerna Minelundsvägen/Kvilleleden och Aröds industriväg/Kvilleleden. Belastningsgraderna ligger kring 0,8 för både västersvängande från Minelundsvägen och tillfarten Kvilleleden, och 5,95 för vänstersvängande från Aröds industriväg.

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) Medel	90-percentil
Minelundsvägen	1	R	486	1818	0.27	0.0	0.0
	2	V	120	147	0.82	0.9	2.1
Aröds industriväg	1	H	80	282	0.28	0.2	0.3
	2	V	162	27	5.95	136.0	136.0
Kvilleleden	1	HR	1428	1818	0.79	0.0	0.0

Figur 3-1: Resultat av kapacitetsanalys för maxtimme variant 3 för scenario ”hög”.

Sammantaget kan sägas att korsningens kapacitet för att klara trafiksituationen är otillräcklig. Korsningen blir kraftigt överbelastad och kapacitetsberäkningarna visar på köer som inte kan avvecklas på Aröds industriväg.

Med hänsyn till att befintlig trafik på Aröds industriväg saknas i prognosen är belastningsgraderna på Aröds industriväg sannolikt högre än de som redovisas ovan.

Korsningens utformning riskerar att vara otillräcklig även i andra avseenden än tillfarten Aröds industriväg då höga belastningsgrader fås även för Kvilleleden och Minelundsvägen. Beroende på vilken typ av korsningsutformning som väljs behöver antal körfält och svängfält studeras för att säkerställa tillräcklig kapacitet.

Om separata busskörfält i korsningen beaktas kommer trafikberäkningen att se annorlunda ut.

3.1.8 Konsekvenser på ledningsnät och kanalisation

Alla befintliga ledningar och kanalisation läggs om, nedan framgår de väsentliga omläggningarna.

3.1.8.1 Dagvattenhantering

Den nya planskilda korsningen under Bohusbanan och Kvilleleden skär av det befintliga dagvattensystemet. Ett nytt dagvattensystem erfordras vilket läggs under påldäck i ett läge nordväst om broar för Bohusbanan och Kvilleleden. Dagvattenledning ansluter sedan till en befintlig kombinerad avloppsledning väster ut i Backavägen.

I östra delen av underfarten i korsningen Anekdotgatan-Berättelsegatan och ca 60 m in på Berättelsegatan byggs dagvatten systemet om för att passa ledningssystemen i den nya underfarten.

3.1.8.2 Spillvatten

Spillvattenledning i befintlig Lillhagsväg, mellan Minelundsvägen och Backavägen, byggs om/flyttas då det befintliga läget påverkas av ny planskild korsning under Bohusbanan och Kvilleleden.

Hela spillvattensystemet som ansluter från Anekdotgatan i öster och vidare i Backavägen västerut byggs om i hela dess omfattning på grund av ny planskild korsning under Bohusbanan och Kvilleleden. Ny spillvattenledning läggs i nytt läge under påldäck nordväst om broar för Bohusbanan och Kvilleleden. Kombinerat avloppssystem rivs i området och

delas upp i dagvattenledning och spillvattenledning. Ledningarna ansluter sedan till en befintlig kombinerad avloppsledning väster ut i Backavägen.

I östra delen av underfarten i korsningen Anekdotgatan-Berättelsegatan och ca 60 m in på Berättelsegatan byggs spillvattensystemet om för att passa ledningssystemen i den nya underfarten.

3.1.8.3 Vatten

Den nya planskilda korsningen under Bohusbanan och Kvilleleden skär av befintliga vattenledningar. Ett nytt system vattenledningar erfordras vilket läggs under påldäck i ett läge nordväst om broar för Bohusbanan och Kvilleleden. Vattenledning ansluter sedan till en befintlig vattenledning väster ut i Backavägen.

3.1.8.4 Fjärrvärme

Fjärrvärme byggs om på grund av ny planskild korsning under Bohusbanan och Kvilleleden. Befintliga ledningar går genom området i förlängningen av Backavägen och ansluter vid Anekdotgatan. Ledningar läggs om i nytt läge under påldäck nordväst om broar för Bohusbanan och Kvilleleden. Fjärrvärmeledningarna ansluter till befintligt system väster ut i Backavägen.

3.1.8.5 Kanalisation

Den nya planskilda korsningen under Bohusbanan och Kvilleleden innebär att befintlig kanalisation för el/tele i Backavägen måste läggas om. Ett nytt kanalisationstråk med samförläggning VA/FV förläggs under påldäck i ett läge nordväst om broar för järnväg och väg.

3.1.9 Konsekvenser för Lundbyleden, E 6.21

I Leråkersmotet föreligger en risk för köbildning som påverkar Lundbyleden.

Konsekvensen av köbildning som påverkar trafikflödet på Lundyleden kan medför att utformningen av moten och Lundbyleden behöver ses över.

Om alternativ B realiseras innebär det en försening av projektet, se kapitel 0. Försening i sin tur innebär att de nyttor som den nya Marieholmsförbindelsen medför för trafiken på Lundbyleden inte kan nyttjas fullt.

Det kommer att krävas tillfälliga åtgärder på Lundbyleden och Brunnsbomotet för att Lundbyleden ska få ett acceptabelt trafikflöde.

De åtgärder som bedöms behövas är:

- Brunnsbomotet:
    - Påfart mot Tingstadstunneln utgår. Leråkersmotet eller Tingstadsmotet används istället.
    - Påfart mot Marieholmstunneln och mot E6 norr väver på den genomgående trafiken.

  - Påfart mot väster behålls i första skedet. Vid eventuella kapacitetsproblem stängs denna, signalen slopas och trafiken hänvisas till Leråkersmotet eller Tingstadsmotet.
- Ny vägmålning och omskyltning för både västlig och östlig trafik.

Föreslagna åtgärder kommer att innebära vissa begränsningar för den lokala trafikens anslutning till Lundbyleden vilket förutsätts hanteras på det lokala vägnätet. Förslaget innebär ingen förändring av de kapacitetsproblem i östlig riktning som förorsakas av begränsningar i trånga sektioner under befintliga broar.

3.1.10 Konsekvenser för Bohusbanan och Brunnsbo station

Alternativ B med sin tidsförskjutning av uppskattningsvis cirka 2 år gör att utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår förskjuts, detta innebär också att anläggandet av Brunnsbo station försenas med samma tid.

3.1.11 Konsekvenser ur miljöperspektivet

Den samlade bedömningen utifrån ovan beskrivna konsekvenser är att biltrafiken ökar i området vilket medför att bullersituationen och luftkvaliteten försämras för de närboende.

Försurningen i området bedöms också öka som en konsekvens av den ökade biltrafiken och köbildningen.

Kommande buller- och luftsituation behöver utredas djupare i det kommande planarbetet för att säkerställa att rätt åtgärder utförs för att minska de negativa konsekvenserna på miljön.

3.1.12 Ekonomiska konsekvenser

I nedan Tabell 3-1 redovisas prognosisterad kostnad för innehållet i detta alternativ. Redovisningen sker i två olika modeller ”nuvarande” och ”äldre”, med ”nuvarande” avses den redovisning som i dagsläget är den gällande praxisen inom Göteborgs stad, med ”äldre” avses den redovisning som var gällande praxis 2014 när beställningen emottogs av Investering & exploatering.

Aktivitet	**Nuvarande redovisningsmodellen**	**Äldre redovisningsmodellen**
Projekt- & byggstyrning	56 mnkr	56 mnkr
Planering & projektering	72 mnkr	72 mnkr
Anläggningsarbete	301 mnkr	262 mnkr
Ersättningar	16 mnkr	-
Riskreserv & generella osäkerheter	100 mnkr	50 mnkr
Totalt	***545 mnkr***	***440 mnkr***

Tabell 3-1: Övergripande kostnadsredovisning (fastpris 2016)

3.1.12.1 Planskildhet Minelundsvägen och andra arbeten

Att investera i planskildhet vid Minelundsvägen efter det att Bohusbanan är utbyggd till dubbelspår är tekniskt utmanande och kräver en väsentligt större investering än vad som krävs om planskildheten byggs i samband med utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. Detta beror till stor del på de geotekniska förstärkningsåtgärder som krävs för Bohusbanans utbyggnad till dubbelspår. Dessa kommer vid en senare investering att vara ett hinder för en effektiv produktion av en planskildhet vid denna plats.

Kvilleleden anläggs inte på det djup som krävs för att Minelundsvägen ska kunna ansluta med Lillhagsvägen under Bohusbanan. Detta innebär att Kvilleleden, lokalt, behöver sänkas om planskildheten vid Minelundsvägen ska utföras vid ett senare tillfälle.

Ovan innebär att vid en senareläggning av investeringen för denna planskildhet bedöms kostnaden som betydligt högre än om den utförs inom projektet. Störningen på Kvilleleden och de som då trafikerar Kvilleleden bedöms som stor.

3.1.13 Tidsmässiga konsekvenser

Byggtiden för alternativ B uppskattas till cirka 3,5 år, se Bild 3-6 nedan. Detta baserat på att åtgärden utförs tillsammans med Trafikverkets VP302.

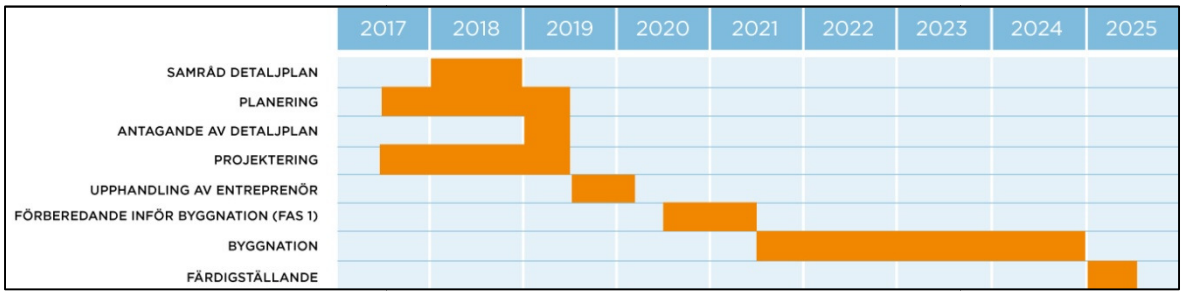


Bild 3-6: Tidplan för alternativ B

De nu framtagna planerna (detaljplan och järnvägsplan/vägplan) för området måste omarbetas om alternativ B ska antagas. Planprocessen bedöms försena produktionsstart med cirka 2 år. Under denna tidsperiod kommer projektering av gatuanläggningarna inom stadens del hinna utföras.

Detaljplanen Handel mm i Backavägen bedöms inte påverkas tidsmässigt av alternativ B, utan utbyggnad av denna kan påbörjas oavhängigt alternativ B. Övriga detaljplaner i Backaplan bedöms ej påverkas tidsmässigt ur det korta perspektivet. En eventuell framtida utbyggnad av underfarten vid Lillhagsvägen kan komma påverka detaljplan 4, utbyggnadstiden för denna detaljplan bedöms till någon gång mellan 2025-2035.

3.1.14 Övriga konsekvenser på stadens utveckling inom Älvstaden

Den, sedan tidigare, planerade cirkulationen mellan Deltavägens förlängning och Kvilleleden har varit en förutsättning för gatu- och kvartersstrukturen inom stor delar av planeringsarbetet med Backaplan inom Älvstaden. Förändras denna förutsättning behöver utfört planarbete kopplat till detta, till viss del göras om.

3.1.14.1 Planskildhet Minelundsvägen och andra arbeten

Att utföra planskildhet vid Minelundsvägen efter det att Bohusbanan är utbyggd till dubbelspår är tekniskt utmanande och kommer att innebära en stor påverkan på järnvägstrafiken samt angränsande lokala vägnät.

Kvilleleden kommer att behövs schaktas ner från det läge som nu är föreslaget för att planskildheten ska kunna utföras, detta kommer medföra stora konsekvenser på trafiken på Kvilleleden och Bohusbanan.

Produktionstiden för denna planskildhet i ett enskilt projekt kan inte bedömas i dagsläget.

4 Risker, möjligheter

4.1 Risker

Den antagna plankorsningen mellan Lillhagsvägen och Aröds Industriväg uppfyller inte de krav som Trafikverket ställer på plankorsningar. Det bedöms som möjligt att de dispenser som krävs kan ges, men det är inte säkert. Samråd med Trafikverket måste ske i denna fråga.

Studier på eventuell köbildning på Lillhagsvägen och Aröds industriväg med avseende på plankorsningen med Bohusbanan är inte genomförd.

I nuläget oklara förhållanden kring hur långt planerade exploatering har nått när ett eventuellt kommande utförande av planskildhet Minelundsvägen beslutas gör det svårt att bedöma kostnaden av planskildheten utförs senare.

Det är oklart vad de kommande utredningar som krävs vid beslut av att alternativ B ska gälla kommer fram till. Detta kan leda till att det krävs ytterligare åtgärder (vilka inte inryms i investeringsbudgeten i dagsläget) för att minska otryggheten för oskyddade trafikanter i Aröds industriområde.

I det övriga planarbetet inom programmet för Älvstaden har förutsättas att DP0 utförs enligt alternativ A, att ändra dessa förutsättningar innebär en risk att vissa utredningar behöver göras om. Det är dock oklart om detta ger några stora konsekvenser avseende tid och ekonomi för övrigt planarbete.

Vid val av alternativ B kan inte uteslutas att Trafikverket omprioriterar sina åtgärder inom det gemensamma projektet, något som kan få konsekvenser på dubbelspårsutbyggnaden såväl som Brunnsbo station.

4.2 Möjligheter

Trafikförslaget ger troligtvis minskat buller för boende inom Kvilleängen då Lillhagsvägen avslutas i en återvändsgata istället för att utgöra en genomfartsled.

5 Referenser

Göteborgs stad:

http://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmateri-och-planarbete/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt/!ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffwNvE30wwkpiAJKG-AAjgZQ_ejCTkFGTsYGBu7-RmD9eIwvyA0NBQAY5ldt/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/p0/IZ7_42G01J41K86B70ALKC36K76KL7=CZ6_P1JQ8B1A0OG9F0ITKPFNKLO0K4=MEviewDetail!BN0369QCP12==/

Utlåtande från Trafikkontorets projekterande konsult, COWI, 2017-04-28

Mailkonversation och interna arbetsmöten med sakexperter inom Trafikkontorets organisation

Trafikverket,

http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/E621-Lundbyleden/

Utrednings-PM Trafiklösning inom befintligt vägområde, 2014-12-03

Västtrafik,

Mailkonversation med Magnus Lorentzon

Yrkande (S)(M)(MP)(V)(L)
Yttrande(KD)
Trafiknämnden, ärende § 65
2017-03-23

Yrkande gällande Kvilleleden/Gator vid Backaplan - Investeringsbeslut

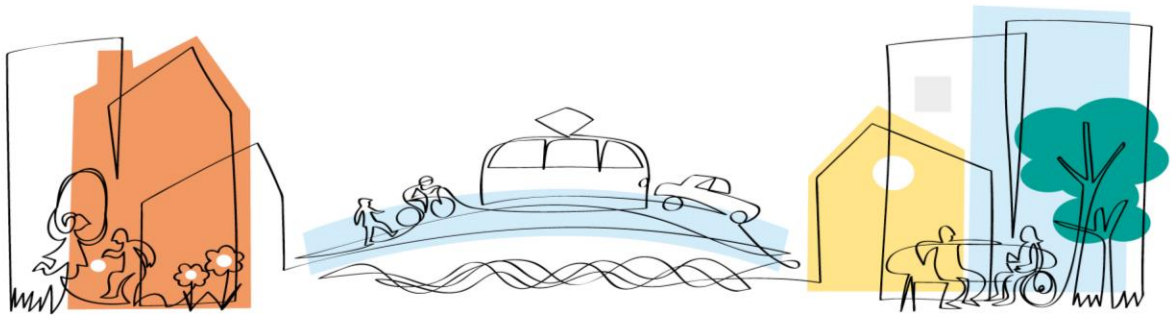
Vi anser att detta är ett viktigt projekt för att kunna utveckla området runt Backa plan och det är viktigt att vi kan genomföra detta. Att budget för projektet Kvilleleden/Gator i Backaplan nu har växt från 435 mnkr i trafikförslaget 2014, till 768 mnkr i dagens förslag till beslut är oroväckande och måste analyseras djupare.

En rad förändringar har skett i projektet, vilka försvårar möjligheten att följa kostnadsutvecklingen. Bland annat har en ny projektpraxis införts vilket gör att andra förvaltningar eller verksamheters kostnader nu samredovisas i projektkostnaden, vilket inte var fallet i kostnadsberäkningen från 2014. Denna förändrade redovisning är inte en fördyring även om det kan se så ut i projektbudgeten. Däremot har nytt innehåll tillkommit i projektet; vissa inte tidigare beräknade kostnader och andra som uppstått som nya möjligheter i och med omkringliggande infrastrukturinvesteringar. Utöver detta har direkta fördyringar av beräknade kostnader uppstått.

Avvikelsen i det aktuella investeringsbeslutet gentemot trafikförslaget 2014 är emellertid så stor att vi finner anledning att återremittera ärendet.
Trafiknämnden behöver komplettera med ett alternativt förslag till investeringsbeslut, samt hur det förslaget påverkar trafiklösningen. Denna nya komplettering skall ligga inom ramen för den kostnadsberäkning som gjordes 2014.

Nämnden föreslås besluta

att Återremittera ärendet Kvilleleden/Gator i Backaplan - Investeringsbeslut.
Det återredovisade ärendet skall innehålla:
- Budget i balans med kostnadsberäkningen för Trafikförslag från maj 2014, utifrån då gällande beräkningspraxis. För transparensens skull skall budget även redovisas enligt både stadens nuvarande och tidigare praxis.
- Den trafiklösning som blir möjlig utifrån den kostnadsberäkningen i trafikförslag maj 2014.



Västsvenska paketet

Godkänt av ledningsgruppen för Västsvenska paketet 2017-09-01

Trafikverket

och

Västra Götalandsregionen

och

Region Halland

och

Göteborgs Stad

och

Göteborgsregionens kommunalförbund

PROJEKTAVTAL

MARIEHOLMSTUNNELNS ANSLUTNINGAR
PROJEKT 302 OCH 303

PROJEKTAVTAL SOM HÖR TILL PARAPLYAVTAL
FÖR GENOMFÖRANDE AV VÄSTSVENSKA PAKETET

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte 5
2. Definitioner 7
3. Avtalets omfattning 7
4. Beskrivningar av projekten 8
5. Finansiering 10
6. Projektens genomförande 11
7. Avtalstid och giltighet 12

Mellan

(1) **Trafikverket**, org.nr 202100-6297, och

(2) **Västra Götalandsregionen**, org.nr 232100-0131, och

(3) **Region Halland**, org.nr 232100-0115, och

(4) **Göteborgs Stad**, org.nr 212000-1355, och

(5) **Göteborgsregionens kommunalförbund**, org.nr 222000-0265

har träffats följande

PROJEKTAVTAL FÖR MARIEHOLMSTUNNELNS ANSLUTNINGAR
PROJEKT 302 OCH 303

1. Bakgrund och syfte

För beskrivning av bakgrund och syfte med Västsvenska paketet som helhet, se Paraplyavtalet.

En ny vägtunnel, Marieholmstunneln, byggs under Göta älv, strax norr om Tingstadstunneln i Göteborg. I Medfinansieringsavtalet innefattas kostnader för Marieholmstunneln om 3 500 miljoner kronor. Genom Block 1 och Block 2 har motsvarande belopp avsatts från Västsvenska paketet för tunnelns genomförande. Den ansluts till E45 och Partihallsförbindelsen i Marieholmsmotet samt till E6 och Lundbyleden i Tingstadsmotet. Trafikplatserna på vardera sidan om älven kompletteras med nödvändiga åtgärder.

För Marieholmstunnelns anslutningar innefattas kostnader om 700 miljoner kronor i Medfinansieringsavtalet. I Block 1 och Block 2 har avsatts finansiering för anslutningarna om totalt 254 miljoner kronor från Västsvenska paketet enligt följande:

Projekt: Avtalade åtgärder i Block 1 och/eller Block 2	Avsatta medel från Västsvenska paketet
Projekt 301 E45 Slakthusmotet: planering och projektering	50 miljoner kronor
Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet inklusive Kvillemotet: genomförande	100 miljoner kronor
Projekt 303 Kvilleleden och ny gatuförbindelse under Bohusbanan: planering och projektering	24 miljoner kronor
Projekt 304 E6 Tingstadsmotet-Backadalsmotet: genomförande	80 miljoner kronor
Summa, avsatta medel i Block 1 och Block 2:	254 miljoner kronor

Detta Projektavtal träffas för att reglera tillägg till genomförande av Projekt 302, i form av en 1,5 km lång utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår, samt genomförande av Projekt 303.

Tillägget till Projekt 302 möjliggör en framtida pendeltågsstation i Brunnsbo med nya trafikeringsmöjligheter och kopplingar mellan regional och lokal kollektivtrafik. Tillägget innebär vidare att kapaciteten ökar och störningskänsligheten minskar, på såväl Bohusbanan som Hamnbanan. Då befintlig järnvägsbro över Lundbyleden ändå behöver

ersättas inom Projekt 302 på grund av de planerade åtgärderna på leden, kan en betydande samordningsvinst göras genom att dubbelspårsutbyggnaden sker inom ramen för Projektet.

Projekt 302 och Projekt 303 har ändrat namn sedan avtalen om Block 1 och Block 2 träffades. I fortsättningen används de nya namnen: Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet, samt Projekt 303 Delfinansiering av Kvilleleden/ Gator vid Backaplan.

2. Definitioner

I detta avtal används samma definitioner som i **Paraplyavtalet** med följande undantag:

”Projekt” avser de två Projekt, tillsammans eller var för sig, som detta Projektavtal omfattar: Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet, och Projekt 303 Delfinansiering av Kvilleleden/ Gator vid Backaplan, tidigare namngivet ”Kvilleleden och ny gatuförbindelse under Bohusbanan”.

3. Avtalets omfattning

3.1 Detta **Projektavtal** omfattar tillägg till genomförande av **Projekt 302** samt specifika bestämmelser för genomförande av **Projekt 303**, avseende

a) omfattning och innehåll, enligt beskrivningarna i kap 4

b) finansiering från **Västsvenska paketet**, enligt kap 5

c) utföraransvar och ägande av **Anläggningarna**, planerad genomförandetid och totalkostnad, enligt kap 6

3.2 Utöver bestämmelserna enligt detta **Projektavtal**, gäller för **Projekten** även bestämmelserna enligt **Paraplyavtalet**.

3.3 I detta **Projektavtal** anges alla belopp i 2009 års prisnivå.

4. Beskrivningar av Projekten

4.1 **Projektens** ungefärliga geografiska omfattningar och avgränsningar framgår även av översiktskartan i bilaga 1.

4.2 Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet

4.2.1 Åtgärden på Lundbyleden mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Ringömotet ska anpassa Lundbyledens utformning mot den kommande Marieholmstunneln, möta en omfattande exploatering av Backaplan och östra Hisingen samt säkra framkomligheten på Lundbyleden så att riksintresset säkras.

4.2.2 Lundbyleden är i dag den primära leden mot hamnen, industriområdena i Torslanda och mot Öckerö kommun. Med hänsyn till den pågående och planerade förtätningen med bostäder, handel och andra verksamheter längs älvstranden och Backaplan är det angeläget att successivt omvandla leden från ett huvudstråk för den tunga trafiken, till en led med större tonvikt på den regionala och lokala funktionen. Vägen ingår i det nationella stomvägnätet och är därmed av riksintresse. Åtgärder i anslutning till Lindholmsmotet och i Göteborgs hamn har färdigställts före 2014.

4.2.3 **Projektet** omfattar en ny trafikplats belägen mellan Leråkersmotet och Brunnsbomotet. Det planerade Kvillemotet kommer att ersätta Brunnsbomotet som stängs. I **Projektet** ingår även utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår vid Brunnsbo för att minska störningskänsligheten på både Hamnbanan och Bohusbanan.

4.2.4 Utbyggnaden skapar samtidigt möjlighet för en framtida pendeltågsstation. En station möjliggör en god koppling mellan olika trafikslag, vilket skulle innebära nya resmöjligheter och därmed en avlastning av antalet resenärer i Centralenområdet, kortare restider och ökad tillgänglighet till och från Hisingen.

4.2.5 Efter utbyggnaden kommer trafiken att kunna gå i två körfält per riktning för den genomgående trafiken på Lundbyleden samt därutöver, med körfält och ramper, bemöta den nya trafiken från Marieholmstunneln och leda trafik till och från det lokala vägnätet. Det kommer även att byggas en gång- och cykelbana utmed sträckan med högre standard än idag.

4.3 Projekt 303 Delfinansiering av Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

4.3.1 När Trafikverket öppnar Marieholmstunneln för trafik behöver Brunnsbomotet av trafiktekniska skäl vara ersatt av ett nytt Kvillemot. Då behöver även den kommunala infrastrukturen, i enlighet med detaljplan för Gator vid Backaplan, finnas på plats för att kunna omhänderta trafiken från det nya Kvillemotet. Denna gatustruktur är även en förutsättning för önskad stadsutveckling i Backaplan, samt skapar en bättre förbindelse mellan Backaplan och Brunnsbo.

4.3.2 **Projektet** omfattar i huvudsak kommunal infrastruktur, dock ska berörda järnvägsbroar samt Kvilleleden fram till cirkulationsplatsen vid Lilla Deltavägen, inklusive bron över Backavägen, ägas av Trafikverket. Detta innebär bland annat:

a) Backavägen får en planskildhet från Bohusbanan (dubbelspår) och Kvilleleden

b) Lillhagsvägen norrut får en planskildhet från Bohusbanan (dubbelspår)

c) Ombyggnad av Backavägen för bil-, gång- och cykeltrafik samt stombusstrafik.

d) Backavägen ska framgent vara möjlig att komplettera med spårväg mot Brunnsbo/Backa för samtidig trafikering av kollektivtrafikkörfälten med spårvagn och buss.

e) Anpassning till eventuell framtida station i Brunnsbo och dubbelspår på Bohusbanan.

f) Övergripande cykelvägnät i enlighet med stadens cykelprogram.

4.4 **Projekten** omfattar dessutom projektering av Bohusbanan för dubbelspår mellan Hamnbanan och Minelundsvägen. Denna projektering utförs på uppdrag av och finansieras av Trafikverket.

5. Finansiering

5.1 Utöver de medel om totalt 254 miljoner kronor som avsatts i **Block 1** och **Block 2** avsätts med detta **Projektavtal** ytterligare totalt 341 miljoner kronor från **Västsvenska paketet** enligt följande

Projekt: Tillkommande åtgärder i detta **Projektavtal**	Medel som avsätts från **Västsvenska paketet**
Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet: tillägg till genomförande, dubbelspårsutbyggnad	70 miljoner kronor
Projekt 303 Delfinansiering av Kvilleleden/ Gator vid Backaplan: Genomförande	271 miljoner kronor
Summa, avsatta medel i detta **Projektavtal**	341 miljoner kronor
Summa, avsatta medel i **Block 1** och **Block 2** inkl. projekt 301 och 304	254 miljoner kronor
Summa, avsatta medel totalt för Marieholmstunnelns anslutningar inklusive tillägg till genomförande, dubbelspårsutbyggnad Bohusbanan	595 miljoner kronor

5.2 Prisomräkning av finansieringsbeloppen enligt ovan görs med Trafikverkets investeringsindex för väghållning.

6. Projektens genomförande

6.1 I det följande regleras **Projektens** genomförande med avseende på ansvar för utförande och framtida ägande av **Anläggningarna**. Vidare anges **Projektens** planerade genomförandetider och beräknade totalkostnader.

6.2 Göteborgs Stad och Trafikverket ska teckna ett särskilt genomförandeavtal som närmare reglerar de båda parternas samverkan och ansvar vid genomförandet av **Projekten**. Parternas avsikt är att genomföra **Projekten** i en nära samverkan.

6.3 Vid genomförandet av **Projekten** ska särskilt beaktas förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik, såväl under planerings- och byggskeden som på längre sikt.

6.4 Projekt 302 Delfinansiering av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet-Ringömotet

Trafikverket är **Utförande part** och ges rätt och skyldighet att slutföra hela **Projektet** med de medel som avsatts i **Block 2** samt de i detta **Projektavtal** enligt kap 5 avsatta medlen, sammanlagt 170 miljoner kronor i delfinansiering från **Västsvenska paketet**. **Projektets** beräknade totalkostnad är ca 850 miljoner kronor. Trafikverket ska äga de nya **Anläggningar** som omfattas av **Projektet**. Väg- och järnvägsplan för **Projektet** bedöms vinna lagakraft 2018 och byggstart ske 2019. **Projektet** planeras vara färdigställt 2023.

6.5 Projekt 303 Delfinansiering av Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

Göteborgs Stad är **Utförande part** och ges rätt och skyldighet att slutföra hela **Projektet** med de medel som avsatts i **Block 2** samt de i detta **Projektavtal** enligt kap 5 avsatta medlen, sammanlagt 295 miljoner kronor i delfinansiering från **Västsvenska paketet**. **Projektets** beräknade totalkostnad är 712 miljoner kronor. Göteborgs Stad ska äga de nya **Anläggningar** som omfattas av **Projektet**, med undantag av vad som sägs under p 4.3.2. Detaljplan för **Projektet** bedöms vinna lagakraft 2018 och byggstart ske 2019. **Projektet** planeras vara färdigställt 2023.

7. Avtalstid och giltighet

7.1 Detta **Projektavtal** gäller från och med den dag **Parterna** undertecknat avtalet till och med den dag **Projekten** färdigställts i sin helhet och slutlig ekonomisk reglering har skett.

7.2 Avtalet gäller dock under förutsättning av att **Utförande parter** fattar eller erhåller beslut om ytterligare erforderlig finansiering av **Projekten**, utöver medlen från **Västsvenska paketet**.

Detta **Projektavtal** har upprättats i fem (5) likalydande exemplar, varav **Parterna** tagit var sitt.

Göteborg den
Trafikverket

Namnförtydligande:

Göteborg den
Västra Götalandsregionen

Namnförtydligande:

Göteborg den
Region Halland

Namnförtydligande:

Göteborg den
Göteborgs Stad

Namnförtydligande:

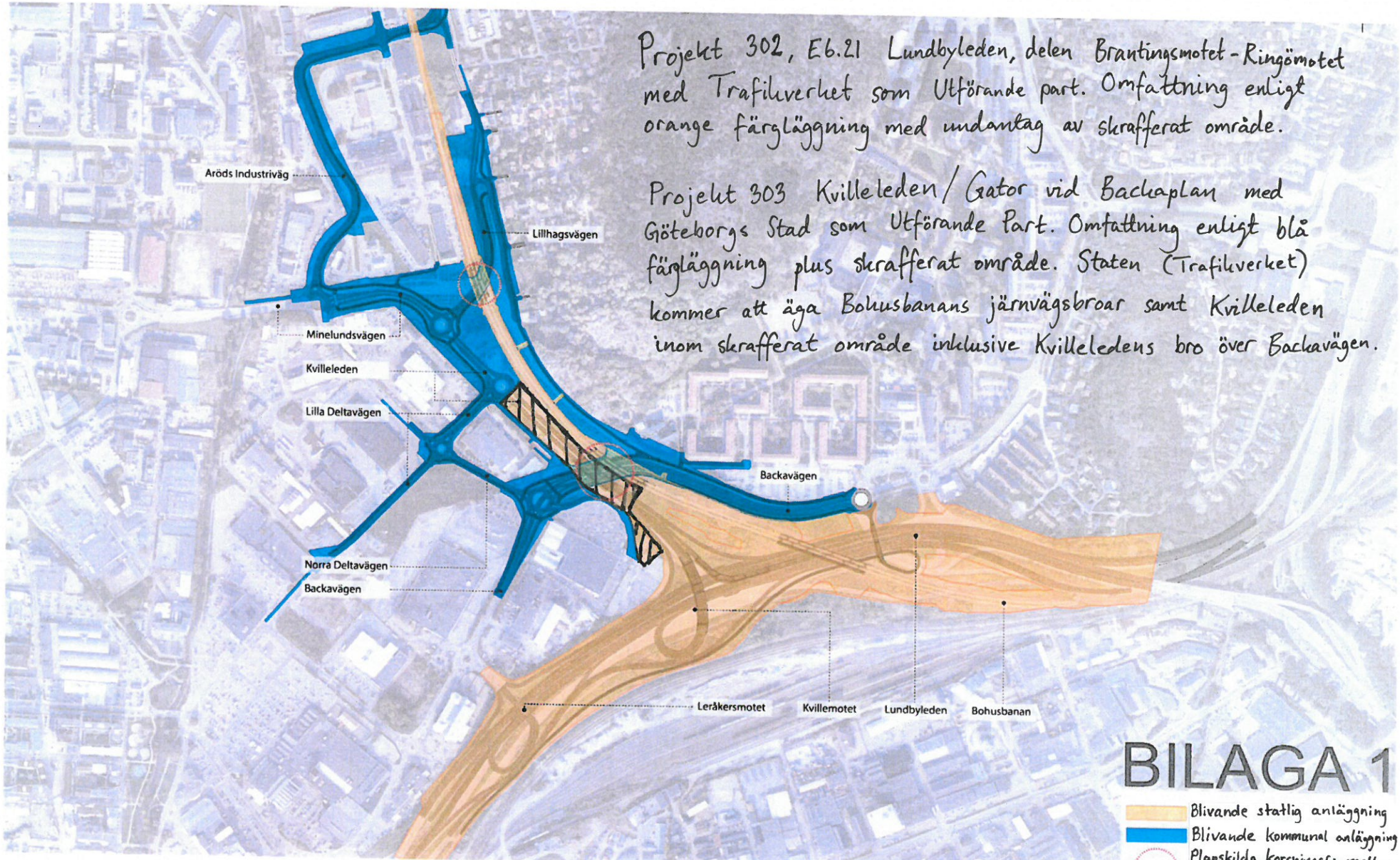
Göteborg den
Göteborgsregionens kommunalförbund

Namnförtydligande:

Bilagor:

1. Översiktskarta

Västsvenska paketet



Projekt 302, E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet - Ringömotet med Trafikverket som Utförande part. Omfattning enligt orange färgläggning med undantag av skrafferat område.

Projekt 303 Kvilleleden / Gator vid Backaplan med Göteborgs Stad som Utförande Part. Omfattning enligt blå färgläggning plus skrafferat område. Staten (Trafikverket) kommer att äga Bohusbanans järnvägsbroar samt Kvilleleden inom skrafferat område inklusive Kvilleledens bro över Backavägen.

BILAGA 1

Blivande statlig anläggning
Blivande kommunal anläggning
Planskilda korsningar: mellan kommunala gator och statlig väg / järnväg (broar)

Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Tjänsteutlåtande
Trafiknämnden
2017-06-21
2017-08-31

Utfärdat
2017-05-23
Diarienummer 3997/16

Investering & exploatering
Emir Halalkic/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon 031-368 25 36
E-post: emir.halalkic@trafikkontoret.goteborg.se

Investeringsbeslut, Kvilleleden/ gator vid Backaplan

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige fastställer en projektbudget för Kvilleleden/ gator vid Backaplan om 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Utbyggnad av projektet enligt alternativ A.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att teckna *Medfinansierings- och Genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/ Lundbyleden samt Gator vid Backaplan* enligt principerna som framgår av detta tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden ger under förutsättning att kommunfullmäktige fattar föreslagna beslut, trafikdirektören i uppdrag att verkställa besluten.

Sammanfattning

Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan (VP 303) är en del av Västsvenska paketet, och skapar förutsättningar för att hantera ändrade trafikströmmar i samband med att Marieholmstunneln öppnar. Projektet är också en förutsättning för att skapa gatustruktur för kollektivtrafik, gående/cyklister och vägtrafik, som möjliggör en omvandling av Backaplan.

Projektet går nu in i ett skede där staden ska teckna ett projektavtal med parterna inom Västsvenska paketet och medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Det innebär att staden binder upp kostnader till och med 2023 då projektet beräknas vara slutfört. Det är därför dags att besluta om investeringen och att fastställa en projektbudget. Projektet sträcker sig utanför innevarande investeringsperiod och innebär ett stort åtagande för staden. Investeringsbeslutet och beslut om projektbudget behöver därför behandlas av kommunfullmäktige. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden bemyndigande att teckna medfinansierings- och genomförandeavtal. Härav följer också att trafiknämnden sluter avtal med Trafikverket om bland annat samordning och utförande av stadens delar i projektet.

I trafiknämnden den 23 mars 2017 behandlades ärendet Kvilleleden/Gator i Backaplan - Investeringsbeslut § 65 och återremitterades efter yrkande av S, M, MP, V och L, och yttrande av KD. Bakgrunden är att projektet förändrats över tid. Bland annat har en ny projektpraxis införts i staden vilket innebär att förvaltningars eller verksamheters kostnader nu samredovisas. Det i sig innebär ingen kostnadsfördyring, men det har däremot tillkommit nytt innehåll och med det ytterligare kostnader. För att trafiknämnden ska kunna fatta beslut presenterar kontoret nu två olika projektalternativ där B utgår ifrån utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

Totalkostnaderna för stadens del av projektet skiljer sig mellan de två olika alternativen. För alternativ A är stadens del av projektet beräknad till 768 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Motsvarande siffra för alternativ B är 545 miljoner kronor. Intäkten från Västsvenska paketet är 318 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Kostnaderna och intäkterna för projektet fördelas mellan fastighetsnämnden, trafiknämnden och staden centralt. Fastighetsnämnden har kostnader för marklösen och kostnader för den del av projektet som klassificeras som statlig infrastruktur belastar stadens centrala finanser. Därutöver ska delar av kostnader för ledningsomläggningar bekostas av ledningsägarna, vilket kommer att minska trafiknämndens nettokostnader.

Sett utifrån samtliga perspektiv rekommenderar trafikkontoret alternativ A då alternativ B på längre sikt kan innebära både en dyrare lösning, försena viktiga samhällsnyttor, ge en slutprodukt som inte uppfyller stadens ambitioner samt medföra väsentlig påverkan på Lundbyleden och Leråkersmotet.

Förhållande till beslutade styrande dokument

Backaplan är i enlighet med *K2020* och *Göteborgs översiktsplan* en av fem strategiskt utpekade knutpunkter i Göteborg som önskas bli en tyngdpunkt i staden. Att dra nytta av det som finns och förtäta på platser med god kollektivtrafik är grundtanken. Det är inom den redan byggda staden och kring strategiska knutpunkter som Göteborg ska växa, och här är projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan en viktig pusselbit.

Projektet är också en del av Västsvenska paketet, vars satsningar på kollektivtrafik, vägar och järnvägar är de största i Göteborgsregionen sedan 1960-talet. Beslutet om en ny pendeltågsstation i Brunnsbo finns även med som åtgärdsförslag i Västra Götalandsregionens målbild för tågtrafiken i regionen.

Nedan förklarar vi skillnaden mellan de olika alternativens koppling till de beslutade styrdokumenten där det skiljer sig åt mellan de båda alternativen.

Trafikstrategi för en nära storstad

- Alternativ A skapar attraktiva stadsrum i linje med trafikstrategin, medan alternativ B genom utformningen i, och runtomkring Aröd, bidrar till att området blir mindre attraktivt för gående och cyklister.
- Alternativ B:s riskerade köbildning på Lundbyleden, Kvilleleden och Aröds industriväg motverkar trafikstrategins mål om god framkomlighet för näringslivets transporter.

Cykelprogram för en nära storstad

- Alternativ A ger ett sammanhängande övergripande cykelvägnät inom projektområdet.
- Den i alternativ B saknade länken längs med Aröds Industriväg gör att standarden på cykelvägnätet inte uppfyller kraven för *övergripande cykelvägnät*.

Grön strategi för en tät och grön stad

- Alternativ B riskerar med den borttagna länken vid Minelundsvägen - Lillhagsvägen att motverka en bra sammanlänkning mellan områden för ökad tillgänglighet, och orienterbarhet till målpunkter.

Stadens miljömål

- Sammantaget bedöms alternativ A leda till att fler reser med kollektivtrafiken.
- Alternativ B anses vara sämre ur ett kollektivtrafikperspektiv och istället bidra till att biltrafiken ökar. Det innebär även att bullersituationen och luftkvaliteten försämras för de närboende. Som en konsekvens av, både den ökade biltrafiken och den förväntade köbildningen bedöms även försurningen i området öka. Alternativ B bedöms därmed inte bidra till att nå stadens miljömål nr 1 Begränsad klimatpåverkan, nr 2 Frisk luft och nr 11 God bebyggd miljö.

Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035

- Alternativ B innehåller en konflikt med Västra Götalandsregionens målbild för tåg 2035. Målbilden innehåller partiellt dubbelspår längs Bohusbanan mellan Göteborg och Stenungsund. Det innebär att om dubbelspår byggs förbi Arödskorsningen behöver plankorsningen som ingår i alternativ B därmed byggas bort.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det alternativ som bäst svarar mot de beslutade styrande dokumenten.

Ekonomiska konsekvenser

När beslut om investeringen fattas binder staden upp utgifterna för att genomföra projektet för de kommande åren, fram till planerat färdigställande 2023. Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan medfinansieras av Västsvenska paketet.

Alternativ A är till följd av ett större innehåll mer kostnadsdrivande ur det korta och medellånga perspektivet. De åtgärder och nyttor som utgår i alternativ B kan dock behöva utföras vid en senare tidpunkt, vilket då är betydligt mer kostsamt. Det gör att alternativ B på medellång till lång sikt kan innebära en dyrare lösning än alternativ A.

Det beror främst på att:

- Investeringskostnaden för en framtida planskild underfart vid Lillhagsvägen blir betydligt högre än om planskildheten byggs i samband med övriga arbeten i området som i alternativ A.
- Alternativ B kräver ny detaljplan för stadens delar, samt ny väg- och järnvägsplan för Trafikverkets delar. Planering och projektering av dessa kommer att krävas. Kostnader för stadens delar uppskattas till 15 miljoner kronor och är inkluderade i den redovisade kostnaden för alternativet. Kostnader för Trafikverkets delar uppskattas till 25 miljoner kronor och ligger utanför kostnaderna som är redovisade i alternativ B.
- Underhållsbeläggning var planerad att utföras inom ramen för trafikkontorets ordinarie underhållsentreprenader på Aröds industriväg samt Minelundsvägen 2017. Dessa beläggningsarbeten utfördes inte med hänsyn tagen till att gatorna ska byggas om inom ramen för alternativ A. Vid val av alternativ B kan dessa gator behöva läggas om inom ramen för årliga underhållsarbeten.
- Alternativ B innebär en tidsförskjutning av byggstart på uppskattningsvis två år. Det innebär att trafik från Marieholmstunneln behöver läggas om på tillfälliga trafiklösningar. Åtgärder staden kan komma att få bekosta.
- Alternativ B:s tidförskjutning innebär att produktionskostnaderna blir högre i löpande värde baserat på indexuppräkning.
- Vissa driftkostnader för tekniska anläggningar kopplade till plankorsningen i Aröds industriväg som föreslås i alternativ B kan komma att belasta staden. I den framtagna principöverenskommelsen mellan staden och Trafikverket ska Trafikverket äga och förvalta broarna på Bohusbanan medan staden ska äga och förvalta gatan under.
- Alternativ A:s underfart vid Lillhagsvägen innebär att en grundläggning utförs vilken även Bohusbanan kan tillgodoräkna sig. Med underfarten borttagen i alternativ B kommer vissa förstärkningsarbeten behöva utföras för Bohusbanan, dessa uppskattas till 7 miljoner kronor och belastar Trafikverket.
- Då innehållet ändras med alternativ B finns risk att annan part kan vilja omförhandla projektavtalet, vilket kan innebära att intäkten från Västsvenska paketet minskas.

Barnperspektivet

Den nya Älvstaden måste knytas ihop med befintliga områden så att barn och ungdomar kan förflytta sig tryggt till skolor och fritidsaktiviteter. Båda alternativen innebär en förbättrad kollektivtrafik mellan Brunnsbo och Backaplan.

- Alternativ A bygger bland annat två planskilda korsningar på Bohusbanan vilket innebär att det blir tryggare och smidigare att ta sig fram. Fler gång- och cykelbanor, och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken främjar också barns möjligheter att röra sig i området.
- Alternativ B innebär ett ökat avstånd mellan stadsdelar då det finns stor risk för en förstärkt upplevd barriär mellan områdena vilket leder till minskad rörelsefrihet för barn. Att hänvisa gående och cyklister till blandtrafik på en sträcka är också en försämring för barn som inte kommer att kunna vistas på ett tryggt och säkert sätt. Just trygghetsperspektivet måste särskilt beaktas ur ett barnperspektiv.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur barnperspektivet.

Jämställdhetsperspektivet

För att vara ett jämställt område behöver tillgängligheten till fots och med cykel vara lätt och attraktiv, och förutsättningarna för kollektivtrafiken goda. Båda alternativen innebär förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken med spårvägsförberedda busskörfält i Backavägen och dess förlängning mot Brunnsbo.

- Alternativ A innebär förbättrade förutsättningarna för oskyddade trafikanter jämfört med idag, med förbättrade gång och cykelstråk och med de planskilda korsningarna.
- Alternativ B innebär att förutsättningarna för oskyddade trafikanter förbättras vid Backavägen medan de i Arödsområdet försämras då gående och cyklister hänvisas till blandtrafik.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett jämställdhetsperspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Båda alternativen bidrar till utvecklingen av Backaplan, som ska utvecklas från handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö för alla, oavsett ålder eller bakgrund. Båda alternativen knyter ihop Brunnsbo och Backaplan med planskildhet under Bohusbanan där kollektivtrafik, cykel och gång är prioriterade trafikslag vilket främjar rörligheten mellan stadsdelarna. Alternativ B med plankorsning i Aröds industriväg riskerar dock att bli en barriär, vilket innebär att rörligheten mellan stadsdelarna blir lidande.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett mångfaldsperspektiv.

Miljöperspektivet

Trafiknämnden arbetar aktivt för en hållbar utveckling av staden. Båda alternativen skapar goda förutsättningar för kollektivtrafiken i området. I det kortare perspektivet får stombussar egna körfält utmed Backavägen och mot Brunnsbo, och på längre sikt kan även spårväg bli aktuellt. Tågstationen i Brunnsbo innebär en ännu större nytta och behov av god kollektivtrafik utmed Backavägen och mot Brunnsbo.

Det som skiljer de båda alternativen åt är att:

- Alternativ B riskerar att bidra till att kollektivtrafiken till och från Lillhagsvägen blir stillastående i köerna på Lillhagsvägen, Aröds industriväg och Minelundsvägen samt vid plankorsningen Bohusbanan/Aröds industriväg, vilket leder till en mindre tillförlitlig kollektivtrafik.
- Alternativ B är sämre ur ett tillgänglighetsperspektiv för gående och cyklister.
- Alternativ B ger färre busshållplatser längs Lillhagsvägen vilket innebär sämre tillgänglighet till kollektivtrafik för de boende i Kvilleängen.
- Alternativ B möjliggör genom den planerade plankorsningen mellan Lillhagsvägen och Aröds industriväg en busshållplats i Aröds industriområde, ett område i dag som har låg tillgänglighet till kollektivtrafik.
- I alternativ B går Kvilleleden rakt in till Minelundsvägen vilket bedöms ha negativ påverkan på framtida exploatering vid Backaplan.

Sammantaget bedöms alternativ B bidra till att färre reser med kollektivtrafiken jämfört med alternativ A, och att biltrafiken ökar. Det innebär att bullersituationen och luftkvaliteten försämras för de närboende. Som en konsekvens av den ökade biltrafiken och den förväntade köbildningen bedöms även försurningen i området öka.

För att i alternativ B öka bussens tillförlitlighet och minska köerna bör det utredas om Aröds industriväg ska förses med busskörfält, något som inte ingår i projektbudgeten i dagsläget. Kommande buller - och luftsituation behöver också utredas djupare i det kommande planarbetet för att säkerställa att rätt åtgärder utförs för att minska de negativa miljökonsekvenserna

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett miljöperspektiv.

Omvärldsperspektivet

Omvandling av Backa

Projektet är en pusselbit både i Älvstaden och Västsvenska paketet, och en del i ett större sammanhang med flera synergieffekter. Den inom alternativ A planerade cirkulationen mellan Deltavägens förlängning och Kvilleleden har varit en förutsättning för gatu- och kvartersstrukturen inom stor delar av Backaplan. I alternativ B finns inte denna förutsättning vilket ger konsekvenser på det övergripande planarbetet, vilket därmed kan försena Backaplans omdaning.

Anslutande vägar

Projektet är en förutsättning för att stänga Brunnsbomotet som är ett villkor för att kunna bygga Marieholmstunneln på ett önskvärt sätt. Det i sin tur säkerställer att det övergripande vägnätet blir mer robust och att näringslivet med bland annat Göteborgs hamn får bättre förutsättningar.

- Alternativ A innehåller anslutande vägar från Kvilleleden vilket innebär att Backaplan och Brunnsbo nås med på mer direkta sätt än i alternativ B. Kvilleleden avlastar även Leråkersmotet på ett mer naturligt sätt i alternativ A än i alternativ B.
- I alternativ B har en trafikprognos för år 2035 upprättats. Prognosen bygger på Göteborgs Stads övergripande arbete med trafikprognoser med anledning av stadens trafikstrategi. Det finns en stor osäkerhet i trafikalstringen då Backaplans utformning med handelsområden, parkeringsanläggningar och dylikt inte är beslutad. Prognosen visar dock att köer uppstår på Aröds Industriväg och på Kvilleleden, som i sin tur om de växer kan ge köer på Lundbyleden.
- I alternativ B bedöms tillgängligheten till Backaplan via Kvillemotet bli sämre än vad den är i dag via Brunnsbomotet, eftersom det inte finns några anslutande vägar från Kvilleleden in i området. Backaplan nås i alternativ B genom att köra via Minelundsvägen och Norra Deltavägen. Det gör att Leråkersmotet troligtvis blir det naturliga motet för att nå området. Konsekvensen blir då att trafiken ökar på Lundbyleden och i Leråkersmotet, vilket ökar risken för köbildning ut på Lundbyleden.

Framtida planskildhet

Att investera i planskildhet vid Minelundsvägen efter att Bohusbanan är utbyggd till dubbelspår är tekniskt utmanande och kräver en väsentligt större investering än vad som krävs om planskildheten byggs i samband med utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. Det beror till stor del på de geotekniska förstärkningsåtgärder som krävs för Bohusbanans utbyggnad till dubbelspår. De kommer vid en senare investering utgöra ett hinder för en effektiv produktion av planskildhet vid platsen. Det kommer även vara en stor påverkan på trafiken i området med kraftiga begränsningar längs Kvilleleden och avstängningar av Bohusbanan. Något som under kritiska perioder bedöms utgöra en mycket stor störning för pendlare längs Bohusbanan, närboende, besökare samt näringsliv.

Samarbetspart Trafikverket
Underhandskontakter har skett med Trafikverkets projektorganisation. Vid dessa kontakter belyser Trafikverket alternativ B:s påverkan på dem:

- Överflyttning av trafik från Kvillemotet till Leråkersmotet ökar risken för köbildning ut på Lundbyleden. Det innebär att det måste tas fram en ny lösning för att säkra riksintresset Lundbyleden.
- Väg- och järnvägsplanen måste göras om.
- Marieholmstunnelns slutliga anslutning till Lundbyleden försenas med flera år.
- Ny station vid Brunnsbo försenas med flera år.
- Samhällsekonomiska förluster uppstår genom förseningen.
- Grundläggning för Bohusbanan vid Minelundsvägens underfart kan behöva utföras två gånger, dels i samband med dubbelspårsutbyggnaden, dels i framtiden om underfarten byggs vid ett senare tillfälle. Detta riskerar ge samhället dubbla kostnader.
- Det kan också finnas delar i förslaget som skulle kunna påverka andra relationer eller delar i trafiksystemet.

Sammantaget ser Trafikverket att det gemensamma projektet drabbas av stora konsekvenser vad gäller tid och kostnad. Det finns stora risker med köer ut på riksintresset Lundbyleden. Den planerade ökade turtätheten på Bohusbanan riskerar försenas till följd av projektets tidsförskjutning. Kostnaderna som uppstår i direkt anslutning till alternativ B kommer sannolikt bli en förhandlingsfråga mellan staden och Trafikverket om vem som ska bära dessa kostnader.

Mot bakgrund av ovanstående anser trafikkontoret att alternativ A är det bästa ur ett omvärldsperspektiv.

Stefan Eglinger	Susanne Hultgren
Trafikdirektör	Avdelningschef

Bilagor

1 Kvilleleden kostnadsberäkning alternativ A och B
2 Kostnadsfördelning över år alternativ A och B
3 Kartor över alternativ A och B
4 PM beskrivande alternativ B
5 Yrkande (S) (M) (MP) (V) (L) yttrande (KD) §65 Trafiknämnden 23 mars 2017

Ärendet

Trafiknämnden har hittills erhållit löpande investeringsramar för arbetet med projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan. Den av kommunfullmäktige senaste beslutade investeringsplanen gäller för perioden 2017-2019. Projektet befinner sig nu i ett skede där staden ska teckna ett projektavtal med parterna inom det Västsvenska paketet och medfinansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket. Det innebär att staden binder upp kostnader till projektet beräknas vara slutfört. Det är därför dags att besluta om investeringen och att fastställa en projektbudget.

Projektet sträcker sig utanför innevarande investeringsperiod och innebär ett stort åtagande för staden. Investeringsbeslutet och beslut om projektbudget behöver därför behandlas av kommunfullmäktige. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden bemyndigande att teckna medfinansierings- och genomförandeavtalet. Härav följer också att trafiknämnden sluter avtal med Trafikverket om bland annat samordning och utförande av stadens delar i projektet.

I trafiknämnden den 23 mars 2017 behandlades ärendet Kvilleleden/Gator i Backaplan - Investeringsbeslut § 65 och återremitterades efter yrkande av S, M, MP, V och L, och yttrande av KD. Bakgrunden är att projektet förändrats över tid. Bland annat har en ny projektpraxis införts i staden vilket innebär att förvaltningars eller verksamheters kostnader nu samredovisas. Det i sig innebär ingen kostnadsfördyring, men det har däremot tillkommit nytt innehåll och med det ytterligare kostnader. För att trafiknämnden ska kunna fatta beslut presenterar kontoret nu två olika projektalternativ där alternativ B utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

Bakgrund

Backaplan är i enlighet med K2020 och Göteborgs översiktsplan en av fem strategiskt utpekade knutpunkter i Göteborg som önskas bli en tyngdpunkt i staden. Backaplan ska gå från en bilburen handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö. Ett av projektets syfte är att möjliggöra stadens planer och bygga för framtida kollektivtrafiksatsningar, såsom spårvagn mellan Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo och vidare mot Backa och pendeltågstation i Brunnsbo. För god stadsmiljö, framkomlighet och kollektivtrafik planeras två planskildheter för att korsa Bohusbanan. Ett annat viktigt syfte är att möta de ändrade trafikströmmar som uppstår i samband med att Marieholmstunneln öppnar för trafik år 2020.

I direkt anslutning till stadens projekt genomförs Trafikverkets projekt *E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden (VP302).* Det projektet omfattar bland annat byggnation av Kvillemotet, byggnation av dubbelspår på Bohusbanan, stängning av Brunnsbomotet samt ombyggnation av Leråkersmotet.

Västra Götalandsregionen har som följd av beslutet om dubbelspår vid Kville/Brunnsbo fattat beslutet att finansiera en ny pendeltågsstation i Brunnsbo. Stationen med dess anslutning till bussystemet, kommer att öka tillgängligheten till Hisingen och finns med som åtgärdsförslag i Västra

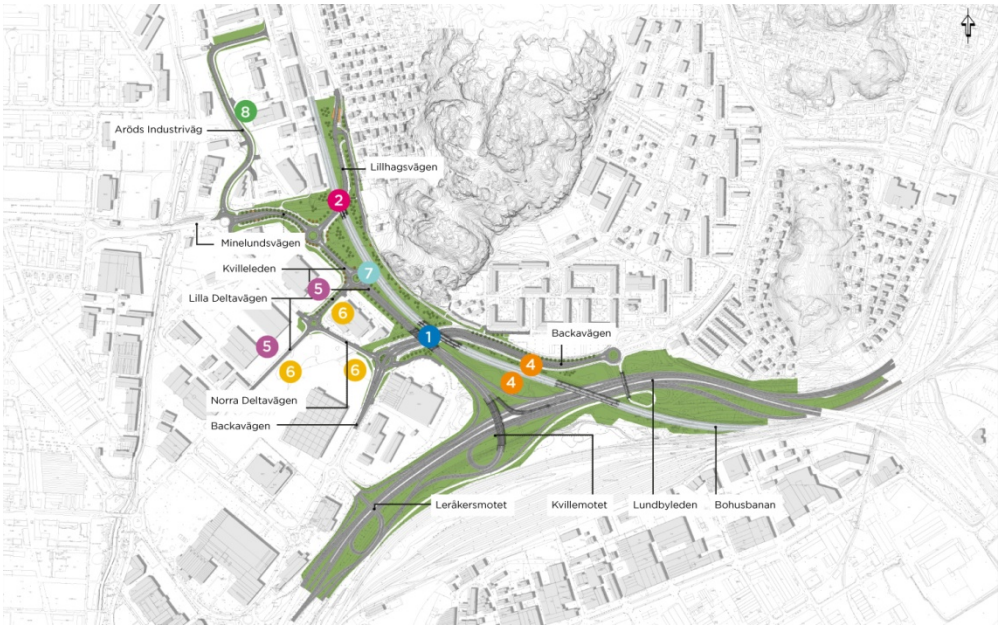
Götalandsregions målbild för tågtrafiken i regionen. För resenärer till och från Hisingen kommer restiden förkortas samtidigt som Centralenområdet avlastas.

Alternativens omfattningar
De två olika alternativen A och B redovisas nedan. Alternativ B utgår från en budget i balans med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget från maj 2014.

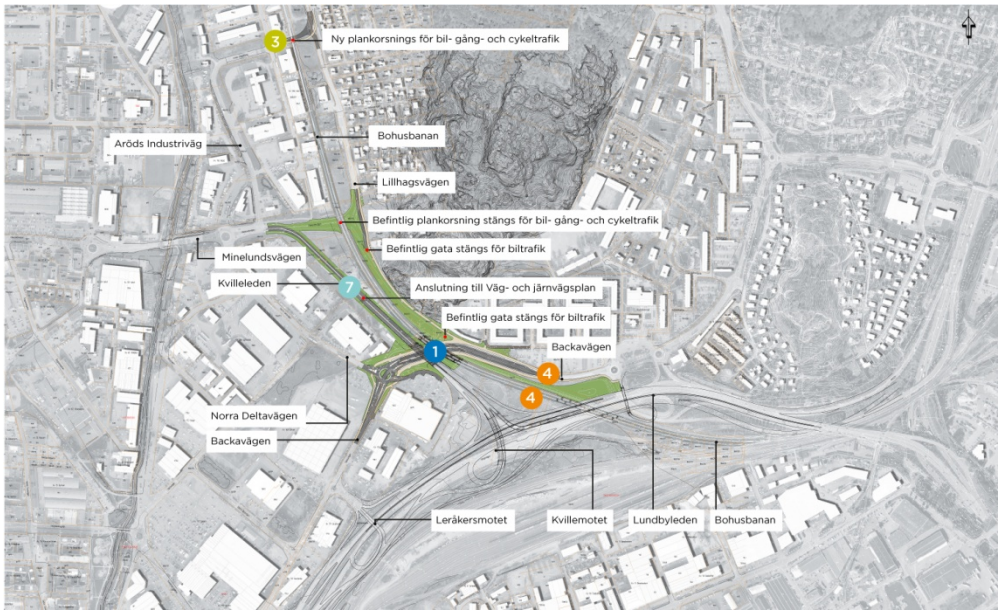
		Alternativ A	Alternativ B
1	Planskild korsning Backavägen	●	●
2	Planskild korsning Minelundsvägen	●	
3	Plankorsning Aröds Industriväg		●
4	Anpassning mot Brunnsbo station	●	●
5	Utbyggnad av Lilla Deltavägen	●	
6	Separering av VA-nät	●	
7	Anslutning av Kvillemotet mot Kvilleleden	●	●
8	GC-bana längs med Aröds Industriväg, övergripande cykelvägnät	●	

I nedanstående kartor finns de båda alternativens omfattningar utritade. För mer detaljerade kartor, se bilaga 3.

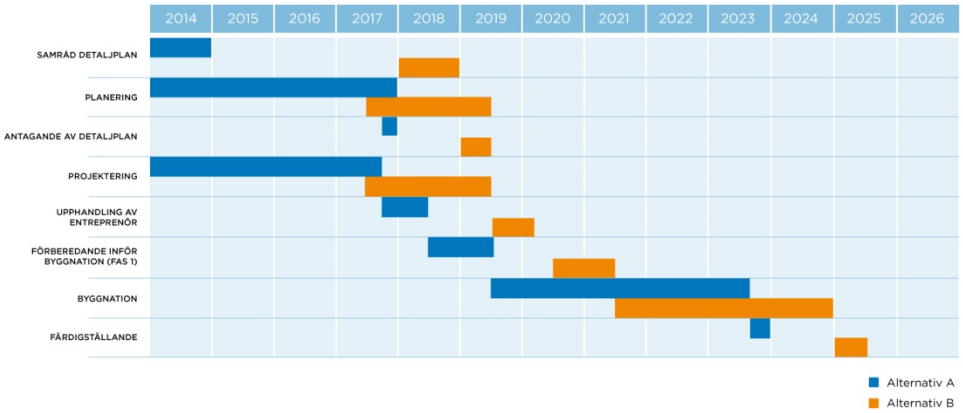
Alternativ A



Alternativ B



Tidplan för projektet Kvilleleden/ Gator vid Backaplan



Ekonomi

Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan har en investeringsram i trafiknämndens gällande investeringsplan 2016-2019. Det finns också en uppskattad investeringsvolym för åren därefter 2020-2021.
Under 2016 har en kostnadsberäkning tagits fram för projektet (alternativ A) som en del av projektplaneringen. Det har bland annat gjorts utifrån att det under planerings- och projekteringsfasen framkommit att projektet är mer omfattande och komplext än vid tidigare uppskattning. Det har också visat sig att det finns samordningsvinster i att skapa en gemensam entreprenad för Göteborgs Stad och Trafikverkets VP projekt 302 och 303.

Nedan redovisas de två olika alternativens kostnader där alternativ B utgår från en budget i balans jämfört med kostnadsberäkningen för det ursprungliga trafikförslaget. På grund av stadens förändrade beräkningspraxis redovisas kostnaderna utifrån både den nya och tidigare modellen. I den nuvarande redovisningsmodellen ingår till skillnad mot tidigare praxis stadens samtliga kostnader oavsett vilken nämnd som i

slutändan bär kostnaden. Där redovisas även poster såsom marklösen, geoteknik, miljöschakter och ledningsarbeten, samt kostnader för stadens infrastruktur och avsättning för finansiering av de delar av de statliga anläggningarna som staden ska svara för.

Tabell1Redovisningsmodellernas kostnadsberäkningar

	Alternativ A	**Alternativ B**
Tidigare redovisningsmodell	626 mnkr	440 mnkr
Nuvarande redovisningsmodell	768 mnkr	545 mnkr

Alternativ A
För alternativ A beräknas stadens kostnader för hela projektet för hela projektet fram till 2023 att uppgå till 768 miljoner kronor. Där ingår redan upparbetade kostnader, kostnader för produktionsfasen samt en utanpåliggande extra riskreserv, se bilaga 1. Alternativ A innebär att staden bär kostnader för del av anläggningar som vid färdigställandet blir statlig infrastruktur. Det rör två planskilda korsningar med kommunala gator under Bohusbanan samt del av Kvilleleden som ansluts i kommunal cirkulationsplats.

I kostnadsberäkningen har utgifterna fördelats över åren fram till 2023, se bilaga 2 tabell 1. För perioden inom nuvarande investeringsplan bedöms projektet inte arbeta upp 219 miljoner kronor av den avsatta investeringsramen. Över hela projektperioden fram till 2023 krävs en projektbudget som är 272 miljoner kronor högre än vad som angetts i det långsiktiga investeringsunderlaget.

Alternativ B
För alternativ B beräknas stadens kostnader för hela projektet fram till 2025 uppgå till 545 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Där ingår redan upparbetade kostnader, kostnader för omprojektering, framtagande av ny detaljplan, produktionsfasen, samt en utanpåliggande extra riskreserv, se bilaga 1. Alternativ B innebär att staden bär kostnader för del av anläggningar som vid färdigställandet blir statlig infrastruktur. Det rör en planskild korsning med kommunal gata under Bohusbanan, viss infrastruktur för en plankorsning över Bohusbanan samt del av Kvilleleden som ansluts i kommunal cirkulationsplats.

I kostnadsberäkningen har utgifterna fördelats över åren fram till 2025, se bilaga 2 tabell 2. För perioden inom nuvarande investeringsplan bedöms projektet inte arbeta upp 269 miljoner kronor av den avsatta investeringsramen. Över hela projektperioden fram till 2025 krävs en projektbudget som är 49 miljoner kronor högre än vad som angetts i det långsiktiga investeringsunderlaget.

Finansiering

Projektet och Västsvenska paketet
Västsvenska paketet är på en övergripande nivå reglerat i *Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturer i Västsverige*. Här regleras Västsvenska paketets finansiering**.** I de tidigare avtalen Block 1-

och Block 2 har åtgärder och delåtgärder avtalats och olika detaljer konkretiserats. För kommande åtgärder och delåtgärder i Västsvenska paketet, har parterna nu kommit överens om att istället avtala om principiella frågeställningar i ett Paraplyavtal. De projektrelaterade frågorna kommer därför att hanteras i olika projektavtal. Projektet Kvilleleden/Gator vid Backaplan VP 303 blev en del av Västsvenska paketet genom Blockavtal 2 som godkändes i november 2013.

Projektavtal Marieholmstunnelns anslutningar projekt 302 och 303

Sedan tidigare har projekt 303 Kvilleleden/Gator vid Backaplan fått finansiering genom Block 2 med 24 miljoner kronor (prisnivå 2009). I det nu framtagna projektavtalet *Marieholmstunnelns anslutningar projekt 302 och 303* säkerställs ytterligare finansiering från Västsvenska paketet om 271 miljoner kronor (prisnivå 2009) till projektet. Det innebär en sammanlagd finansiering av projektet från Västsvenska paketet med 295 miljoner kronor i prisnivå 2009. Det motsvarar 318 miljoner kronor i prisnivå 2016. I projektavtalet förbinder staden sig att genomföra Kvilleleden/ Gator vid Backaplan. Då innehållet ändras med alternativ B finns risk att annan part kan vilja omförhandla projektavtalet, vilket kan innebära att intäkten från Västsvenska paketet minskas.

Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

Projekten ligger i direkt anslutning till varandra och omfattar ingrepp på Bohusbanan. Det finns stora fördelar att genomföra projekten samordnat i en gemensam entreprenad. I det framförhandlade, men ännu ej påskrivna medfinansierings- och genomförandeavtalet för alternativ A, regleras parternas åtagande och kostnadsansvar. I och med avtalet får Trafikverket i uppdrag att samordna, upphandla samt utföra stadens åtgärder. Upphandling av entreprenör görs med Trafikverket som byggherre. Projektorganisationen bemannas med representanter från både Trafikverket och staden. Därtill skapas en gemensam koordineringsgrupp med mandat att fatta beslut för att hantera övergripande frågor inom den gemensamma entreprenaden. Projektet kommer att behöva teckna projektspecifika avtal och överenskommelser med ledningsägare beträffande om- och nyförläggning av ledningar inom projektområdet.

Den gemensamma entreprenaden kommer att genomföras med fördjupad samverkan på hög nivå (Early Contractor Involvement ECI) med totalentreprenad som form. Det innebär att entreprenören har ansvar från projekteringsfas till färdig produkt, och till garantitidens utgång. Projektering sker i samråd mellan beställare och entreprenör och därefter sker prissättning av entreprenaden. Parterna ska vara överens innan produktionsskede påbörjas.

I avtalet fastställs procentnycklar över parternas insatser i projektet. Dessa nyckeltal används sedan vid kostnadsförändringar som inte är ensidigt önskade av endera parterna. Genomförande- och medfinansieringsavtal för alternativ B finns inte framförhandlat, och viss osäkerhet råder därför kring procentnycklarna.

Tabell 2 Procentnycklar i Medfinansierings- och genomförandeavtal – E6.21 Göteborgs Hamn/Lundbyleden samt Kvilleleden/ Gator vid Backaplan

	Göteborgs stad	Trafikverket
Alternativ A	44 %	56 %
Alternativ B	32 %	68 %

För alternativ A beräknas kostnaden för den gemensamma entreprenaden till 1 485 miljoner kronor. 628 miljoner kronor av kostnaderna för entreprenaden kommer att belasta stadens del av projektet och 857 miljoner kronor av kostnaderna Trafikverkets del.
För alternativ B beräknas kostnaden för den gemensamma entreprenaden till 1 268 miljoner kronor. 389 miljoner kronor av kostnaderna för entreprenaden kommer att belasta stadens del av projektet och 879 miljoner kronor av kostnaderna Trafikverkets del.

Staden avsätter i båda alternativen medel utanför den gemensamma entreprenaden, dels för redan upparbetade planerings- och projekteringskostnader, dels för en extra utanpåliggande riskreserv vilket ger totala projektbudgetar om 768 miljoner kronor respektive 545 miljoner kronor.

Stadens interna finansiering
Kostnaderna och intäkterna för projektet behöver i båda alternativen fördelas mellan fastighetsnämnden, trafiknämnden och staden centralt. Fastighetsnämnden bär kostnader för marklösen. Kostnader för den del av projektet som klassificeras som statlig infrastruktur belastar stadens centrala finanser. Därutöver ska delar av kostnader för ledningsomläggningar bekostas av ledningsägarna, vilket kommer att minska trafiknämndens nettokostnader.

Tabell 3, kostnadsfördelning alternativ A

Alternativ A			
miljoner kronor	**Kostnad**	**Intäkt**	**Netto**
Fastighetsnämnden	25	11	14
Trafiknämnden	600	242	358
Staden centralt (stadsledningskontoret)	143	65	78
Totalt	**768**	**318**	**450**

Tabell 4, kostnadsfördelning alternativ B

Alternativ B			
miljoner kronor	**Kostnad**	**Intäkt**	**Netto**
Fastighetsnämnden	16	11	5
Trafiknämnden	400	242	158
Staden centralt (stadsledningskontoret)	129	65	64
Totalt	**545**	**318**	**227**

Trafikkontorets synpunkter

Projektet är av vikt för staden, men har även stor nytta för andra parter. Med Kvilleleden/ Gator vid Backaplan möjliggörs en framtida spårväg från Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo. Vidare ger Kvilleleden med dess anslutning till Lundbyleden via Kvillemotet bättre förutsättningar för utveckling av Backaplan och Frihamnen då bl.a. Hjalmar Brantingsgatan och Gustav Dalénsgatan avlastas från genomfartstrafik från Tuvevägen och Björlandavägen.

Projektet tillsammans med Kvillemotet är även en förutsättning för att hantera trafik från E6 norr, Marieholmstunneln och Tingstadstunneln mot Lundbyleden och centrala Hisingen då Brunnsbomotet i samband med byggandet av Marieholmstunneln behöver ersättas av det nya Kvillemotet med Kvilleleden.

De ovan beskrivna nyttorna gäller båda alternativen. Dock rekommenderar trafikkontoret alternativ A då det ger fler viktiga samhällsnyttor och en slutprodukt som uppfyller stadens ambitioner på bättre sätt. Det är en stor skillnad mellan de båda alternativens kostnader, men då de åtgärder och nyttor som utgår i alternativ B kan behöva utföras vid en senare tidpunkt till en högre kostnad gör att alternativ B på medellång till lång sikt även innebära en dyrare lösning än alternativ A.

Slutligen vill trafikkontoret skicka med att staden med en framtida station i Brunnsbo kommer att behöva utreda strukturen vid Brunnsbo Torg, både hur den påverkas och hur vi behöver anpassa stadens infrastruktur till den. Ett arbete som inte ingår i det nuvarande projektet.