

Yttrande

(Vänsterpartiet, Miljöpartiet)

2021-11-09

2.1.2

Yttrande angående Genomförandebeslut Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen, etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen.

Projektet innebär en viktig förstärkning av kollektivtrafiken mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo. I en första etapp genomförs utbyggnad av bussgata för citybuss förberedd för spårväg, medan den faktiska spårutbyggnaden är en del av kommande etapputbyggnad. Det finns i nuläget osäkerheter kring finansieringen av framtida spårutbyggnad på sträckan, vilket gör att trafiknämnden har identifierat citybusstråk utan spårväg som en möjlig besparingsåtgärd. För en effektiv, attraktiv och sammanhållen kollektivtrafik vill vi rödgrönrosa lyfta fram att det är väsentligt att Göteborgs Stad fortsatt verkar för spårbunden trafik på aktuell delsträcka.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-10-18

Diarienummer 1237/21

Handläggare

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se

Genomförandebeslut Brunnsbo - Linnéplatsen via Lindholmen, etapp Brunnsbo - Hjalmar Brantingsplatsen

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Investeringsprojekt Spårväg och Citybuss Norra Älvstranden – centrala delen, etapp 1 Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, godkänns i enlighet med trafiknämndens förslag.
2. Projektbudget för Spårväg och Citybuss Norra Älvstranden – centrala delen, etapp 1 Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, bussgata förberedd för spår, om 442 mnkr varav 79 mnkr är riskreserv, i 2019 års prisnivå, godkänns.

Sammanfattning

Projekt Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen är ett av tre projekt inom Sverigeförhandlingsobjektet Spårväg och Citybuss Norra Älvstranden – centrala delen (Brunnsbo – Linné). Föreliggande ärende innefattar beslut om genomförande och projektbudget för etapp 1 av projekt Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Etapp 1 innebär byggnation av bussgata förberedd för spår.

Projektbudgeten för etapp 1 föreslås fastställas till 442 mnkr, varav 79 mnkr är riskreserv, i 2019 års prisnivå. Göteborgs Stads del av ramen uppgår till totalt 110,5 mnkr.

Resterande delar finansieras av staten respektive Västra Götalandsregionen inom ramen för avtalet med Sverigeförhandlingen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den föreslagna projektbudgeten är 442 mnkr i 2019 års prisnivå, varav 79 mnkr är avsatt som riskreserv. Projektet är ett av tre projekt för ny spårväg och citybuss mellan Brunnsbo - Linnéplatsen och har en avtalad finansiering genom Sverigeförhandlingen. Enligt ramavtalet för Sverigeförhandlingen medfinansierar staten för närvarande objekt Spårväg och Citybuss Brunnsbo - Linné med cirka 2 550 mnkr i 2019 års prisnivå¹. Av statens totala medfinansiering fördelas 221 mnkr till projektet Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen etapp 1 bussgata förberedd för spår. Göteborgs Stad och

¹ Förhandling pågår avseende överföring av ytterligare statlig medfinansiering till Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné från kvarvarande medel i objektavtal linbana centrum.

Västra Götalandsregionen delar på resterande investeringsvolym vilket beräknas till 110,5 mnkr vardera, totalt 221 mnkr².

Etapp 2 med spårutbyggnad Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen beräknas för närvarande till 200 mnkr i 2019 års prisnivå. Den totala investeringsvolymen för objekt Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné är idag högre än de avtalade medlen inom Sverigeförhandlingen, där trafiknämnden har identifierat att en möjlig besparingsåtgärd är att bygga ett citybusstråk utan spårväg mellan Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Mer information ges under nedanstående rubrik ”Beslut om etapp 2 spårutbyggnad samt objektsgenomförandavtal”.

För information om kapital-, drifts- och underhållskostnader, se trafiknämndens tjänsteutlåtande i bilaga 1.

Bedömning ur ekologisk dimension

Med citybusskonceptet bedöms kollektivtrafikens attraktivitet öka och kunna locka fler att välja kollektivt resande framför bil samtidigt som det ökade resandebehovet kan hanteras under överskådlig tid.

Förslaget innebär att kollektivtrafiken mellan Hjalmar Brantingsplatsen och kommande järnvägsstation vid Brunnsbo förstärks. Utbyggnaden bidrar därmed till en effektivare och attraktivare kollektivtrafik för de som har sin bostad eller arbetsplats kring Backaplan och Brunnsbo. Projektet har även koppling till pågående projekt Citybuss Backastråket som vid färdigställande av de två projekten kommer att skapa ett sammanhängande Citybusstråk från Körkarlens gata till Hjalmar Brantingsplatsen, för att sedan kunna resa vidare in till city och till Lindholmen.

Bedömning ur social dimension

Åtgärden bedöms förbättra tillgängligheten för boende och verksamma i berörda områden i att genom effektivare kollektivtrafik kunna förflytta sig mellan olika områden i staden.

Bilaga

Trafiknämndens handlingar 2021-09-23 § 416

² Pågående omförhandling om ytterligare statlig medfinansiering till Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné kan påverka fördelning av medel mellan parterna till respektive delprojekt.

Ärendet

Ärendet innefattar beslut om genomförande och projektbudget för etapp 1 av projekt Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Etapp 1 innebär byggnation av bussgata förberedd för spår.

Beskrivning av ärendet

Trafiknämnden beslutade 2021-09-23 om att föreslå kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att fatta beslut om genomförande och projektbudget för etapp 1 av Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Etapp 1 innefattar byggnation av bussgata förberedd för spår.

Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen är ett av tre projekt inom objekt Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné, som är ett av kollektivtrafikobjekten inom storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och staten. De andra två projekten/etapperna är Frihamnen – Lindholmen samt Lindholmen – Linnéplatsen. Antal kollektivtrafikresenärer i stråket Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen beräknas till 28 000 per dygn år 2040.

Utbyggnaden av etapp 1 för bussgata förberedd för spår Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen planeras att ske inom ramen för sex olika detaljplaner i berörda områden. Detta innebär att trafikkontoret kommer att agera kravställare i detaljplanearbetet. Kraven som trafikkontoret ställt på utbyggnaden är bland annat följande:

- Asfalterad bussgata ska anläggas där underbyggnaden är dimensionerad för en framtida spåranläggning.
- Ledningar ska flyttas, kontaktledningsfundament schaktas ner, hållplatserna anpassas för både spår- och busstrafik och vara 45 meter långa.
- Hållplatser kommer att vara Hjalmar Brantingsplatsen, Backavägen, Brunnsbo Station samt Balladgatan. Vid Balladgatan kommer även ett förberedande arbete för en vändslinga att genomföras.

För en djupare beskrivning av planerad utbyggnadsprocess i anslutning till berörda detaljplaner, se trafiknämndens tjänsteutlåtande i bilaga 1.

Tidplan

Trafiköppning för Citybuss-trafikering av Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen kommer att ske stegvis utifrån berörda detaljplaners utbyggnadsskeden. Utbyggnaden av bussgata förberedd för spår kommer därmed att följa detaljplanerna.

Delsträcka	Proj- och byggskede	Trafikpåsläpp
DP Humoreskgatan (Balladgatan – Brunnsbo)	2025	Under 2029
Bytespunkt Brunnsbo	2022	Årsskiftet 2027/2028
DP 0 (Brunnsbo – Norra Deltavägen)	2022	Årsskiftet 2027/2028
DP 1 (Norra Deltavägen – Södra Deltavägen)	2021	Årsskiftet 2023/2024
DP 2 (Södra Deltavägen – Swedenborgsgatan)	2023	Årsskiftet 2025/2026
DP (Hjalmar Brantingsplatsen)	2025	Under 2029

Figur 1 Tidplan

Beslut om etapp 2 spårutbyggnad samt objektsgenomförandeavtal

Trafiknämnden framför två skäl till att dela upp genomförandet av Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen i två etapper.

Ett skäl är etapputbyggnaden som sker i samband med detaljplanerna. Citybusstråket kan öppnas och nyttjas stegvis i anslutning till färdigställande av detaljplaneprojekten, i enlighet med tidplanen ovan i figur 1. Om däremot spåranläggningen byggs ut i samband med detaljplanerna så kommer delar av spåranläggningen att stå oanvänd under en längre tid, eventuellt upp till fem år. Det innebär bland annat att garantitiden för byggnationen kan löpa ut samt riskerar att leda till ökade kostnader för underhåll innan spårvägsanläggningen kan tas i drift.

Det andra skälet är att det för närvarande inte finns en säkrad finansiering till utbyggnaden av objekt Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné som helhet. Den nuvarande kalkylen för Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné är 6 030 mnkr i prisnivå 2019-09. Både kommunfullmäktige (2021-09-16 §24) och regionfullmäktige har fattat beslut om att överföra Göteborgs Stads respektive Västra Götalandsregionens kvarvarande medel från objektavtal linbana centrum till Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné. Projektet som helhet saknar dock i nuläget cirka 150 mnkr för att kunna genomföras som planerat. För närvarande pågår förhandling mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och staten avseende möjligheter till överföring av statens kvarvarande medel (totalt 261 mnkr) från objektavtal linbana centrum till Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné.

Om staten inte skulle överföra medel från objektavtal linbanan uppstår därmed ett besparingsbehov för spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné. Trafiknämnden har identifierat att en möjlig besparingsåtgärd är att bygga ett citybusstråk utan spårväg för etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen. Kostnaden för spårutbyggnad bedöms idag till cirka 200 mnkr. Ett eventuellt ärende om omfattningsförändring och besparingsåtgärd kopplat till Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen ska underställas kommunfullmäktige.

Spårutbyggnaden är planerad att ske mellan åren 2027–2029, vilket innebär att även om föreliggande förslag till genomförandebeslut etapp 1 inte innefattar spårutbyggnad, är det fortfarande möjligt att åstadkomma spårtrafik till år 2029. Om spårutbyggnaden ska vara färdigställd år 2029 behöver kommunfullmäktige fatta beslut om genomförande för etapp 2 senast under åren 2026–2027.

I enlighet med avtalet med Sverigeförhandlingen ska objektsgenomförandeavtal tas fram mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen för varje kollektivtrafikobjekt, som ska tydliggöra ramor och reglera samverkan mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen för genomförandet av objekten för delar som inte hanterats i ramavtal och objektsavtal inom Sverigeförhandlingen. För Spårväg och Citybuss etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen avser trafiknämnden tillsammans med Västra Götalandsregionen att föra upp objektsgenomförandeavtal i samband beslut om spårutbyggnad.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret bedömer att utbyggnad Citybusstråk Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, i form av bussgata förberedd för spår, är en åtgärd som bidrar till ett mer hållbart resande i staden. Stadsledningskontoret ser också att åtgärden är viktig för att förstärka kapaciteten för kollektivtrafiken i områden med en stark utveckling avseende bostadsbyggande. Genomförande av åtgärden ligger i linje med förverkligandet av såväl Målbild Koll2035 som avtalet med Sverigeförhandlingen. Citybusstråket kommer att innebära en viktig koppling till såväl Citybuss Backastråket som kommande Brunnsbo järnvägsstation.

Stadsledningskontoret delar trafiknämndens bedömning avseende att i en första etapp bygga ut bussgata förberedd för spår och avvakta beslut om spårvägsutbyggnaden, dels mot bakgrund av tidsaspekten kring etapputbyggnaden kopplat till olika detaljplaner, dels utifrån pågående omförhandling i Sverigeförhandlingen för att säkra full finansiering för hela Spårväg och Citybuss Brunnsbo - Linné innan beslut tas om spårutbyggnad Brunnsbo - Hjalmar Brantingsplatsen.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Samhälle och omvärld

Stadsdirektör

Genomförandebeslut - Spårväg och citybuss Brunnsbo - Linné via Lindholmen, Etapp Backaplan – Brunnsbo

§ 416, 4144/19

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut i enlighet med vad som framgår av ärendet avseende innehåll och tidplan för åtgärd Spårväg och citybuss norra Älvstranden, centrala delen, Etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, deletapp 1 i projektet, bussgata förberedd för spår. 2
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa en projektbudget för Spårväg och citybuss norra Älvstranden, centrala delen, Etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, deletapp 1 i projektet, bussgata förberedd för spår om 442 miljoner kronor varav 79 miljoner är riskreserv i 2019 års prisnivå.
Göteborgs Stads nettoandel av projektbudgeten är 110,5 miljoner kronor.

Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2021-08-23

Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) finner att det finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall till trafikkontorets förslag, och att trafiknämnden beslutar enligt det.

Dag för justering

2021-10-05

Vid protokollet

Sekreterare

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Blerta Hoti (S)

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-08-23

Diarienummer 4144/19

Handläggare

Toomas Almqvist/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 26 23

E-post: toomas.almqvist@trafikkontoret.goteborg.se

Genomförandebeslut Brunnsbo - Linnéplatsen via Lindholmen, etapp Brunnsbo - Hjalmar Brantingsplatsen

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut i enlighet med vad som framgår av ärendet avseende innehåll och tidplan för åtgärd Spårväg och citybuss norra Älvstranden, centrala delen, Etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, deletapp 1 i projektet, bussgata förberedd för spår.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa en projektbudget för Spårväg och citybuss norra Älvstranden, centrala delen, Etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, deletapp 1 i projektet, bussgata förberedd för spår om 442 miljoner kronor varav 79 miljoner är riskreserv i 2019 års prisnivå.
Göteborgs Stads nettoandel av projektbudgeten är 110,5 miljoner kronor.

Sammanfattning

Projekt Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen är en del av åtgärd Spårväg och citybuss norra Älvstranden, centrala delen, även benämnd Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen. I åtgärden ingår ytterligare två projekt, Frihamnen-Lindholmen samt Lindholmen-Linnéplatsen. De tre delprojekten utförs oberoende av varandra och tidplanerna för genomförandestudie-projektering-produktion är utifrån respektive delprojekts förutsättningar. Samtliga projekt är medfinansierade genom Sverigeförhandlingens ramavtal 7 – Storstad Göteborg och har därmed ett ekonomiskt beroende.

I deletapp 1 Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen ska ett mittförlagt kollektivtrafikstråk för citybuss utföras. Stråket ska vara förberett för spår och kommer att byggas inom ramen för sex detaljplaner. För att kunna takta detaljplanerna och inte fördröja deras färdigställande måste byggnationen av projektet följa utbyggnaden av detaljplanerna. Det får till följd att utbyggnaden kommer ske inom de olika detaljplanerna etappvis.

Den föreslagna projektbudgeten är 442 miljoner kronor i 2019 års prisnivå varav 79 miljoner kronor är riskreserv. Genom kommunfullmäktiges beslut att fastställa projektbudgeten binder Göteborgs Stad upp de medlen fram till planerat färdigställande år 2029.

Enligt Sverigeförhandlingens avtal medfinansierar staten programmet Brunnsbo-Linnéplatsen med cirka 2 550 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Av statens totala medfinansiering planeras 221 miljoner kronor att fördelas till projektet Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen deletapp 1 bussgata. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen delar på resterande kostnader vilket beräknas till 110,5 miljoner vardera, totalt 221 miljoner kronor. Projektet bedöms vara klart år 2029.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Den föreslagna projektbudgeten är 442 miljoner kronor i 2019 års prisnivå varav 79 miljoner kronor är riskreserv. Genom kommunfullmäktiges beslut att fastställa projektbudgeten binder Göteborgs Stad upp de medlen fram till planerat färdigställande 2029. Projektbudgeten finns inarbetat i förslag till trafiknämndens investeringsplan 2021–2025 version 2021.

Projektet är en av tre etapper för ny spårväg och citybuss mellan Brunnsbo och Linnéplatsen och har en avtalad finansiering genom Sverigeförhandlingen. Enligt avtalet medfinansierar staten programmet Brunnsbo-Linnéplatsen med cirka 2 550 miljoner kronor i 2019 års prisnivå¹. Av statens totala medfinansiering planeras 221 miljoner kronor att fördelas till projektet Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen deletapp 1 bussgata. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen delar på resterande kostnader vilket beräknas till 110,5 miljoner vardera, totalt 221 miljoner kronor.

Av den föreslagna investeringsbudgeten om 442 miljoner kronor beräknas 14 miljoner kronor som driftmedel för framförallt arbete med detaljplanekostnader.

Kommunfullmäktiges genomförandebeslut innebär även att Göteborgs Stad åtar sig driftkostnader under och efter färdigställandet av projektet. Dessa utgörs av kapitalkostnader samt kostnader för tillsyn och skötsel av anläggningen.

Den totala investeringskostnaden för hela sträckningen Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen bedöms idag vara högre än de avtalade medlen inom Sverigeförhandlingen. Det finns en avtalad totalkostnad om cirka 5,1 miljarder kronor och den bedömda totalkostnaden idag är cirka 6 miljarder kronor. Skulle statens medel inte överföras, är en möjligbesparingsåtgärd att den planerade spårvägen mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen utgår helt. En spårutbyggnad beräknas idag till 200 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Ett längre och mer detaljerat resonemang kring detta finns under Förvaltningens bedömning.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna har beräknats på en investeringskostnad om 428 miljoner kronor och en medfinansiering om 75 procent samt en internränta om 1,25 %. Driftkostnader under produktion, 14 miljoner kronor, ingår inte i beräkningen.

Åtgärden innehåller anläggningstyper och komponenter med olika lång avskrivningstid, vilket innebär att kapitalkostnaderna varierar över tid. År 1–10, från det att åtgärden är färdigställd, får trafiknämnden en årlig kapitalkostnad om 4 miljoner kronor och år 41–70, från det att åtgärden är färdigställd, får trafiknämnden en årlig kapitalkostnad om 2 miljoner kronor. Till följd av att livslängden varierar mellan komponenterna, kommer det

¹ I Sverigeförhandlingen är den statliga medfinansieringen avtalad till 2 400 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

sannolikt även krävas reinvesteringar under den här 70-årsperioden, exempelvis för nya ytskikt, vilket ger ytterligare kapitalkostnader.

År	Avskrivning per år, mnkr	Genomsnittlig ränta per år, mnkr	Summa kapitalkostnad, mnkr
1–10	3	1	4
11–15	1	1	2
16–20	1	1	2
21–30	1	1	2
31–40	1	1	2
41–70	1	0	2

Figur 1. Kapitalkostnader i miljoner kronor över år avrundat till heltal

Kostnaderna ovan är beräknade på förslag till genomförandebeslut för citybusstråk förberett för spår. Därmed tillkommer ytterligare kapitalkostnader om beslut kring framtida spårutbyggnad tas vid ett senare tillfälle.

Drift- och underhållskostnader

I och med att utbyggnaden av projektet till stor del kommer att ske i en ny stadsmiljö är det svårt att göra en direkt jämförelse mellan underhållskostnader idag och vad kostnaderna kommer att vara när projektet är färdigställt. Klart är dock att åtgärden innebär en mer avancerad gatustruktur jämfört med idag och därför medför ökade drift och underhållskostnader.

Den nya anläggningen uppskattas i detta skede belasta trafiknämnden med ökade drift- och underhållskostnader om cirka 0,2 miljoner kronor per år.

Totalt beräknas kostnader för drift och underhåll samt kapitalkostnader till cirka 4,2 miljoner kronor år 1 efter att deletapp 1 är färdigställt.

Om genomförandebeslut senareläggs

För att kunna takta detaljplanerna och inte fördröja deras färdigställande måste byggnationen av projektet följa utbyggnaden av detaljplanerna. Om Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen genomförandebeslut för deletapp 1 fördröjs, får det till följd att detaljplanerna inte längre är fullt finansierade och riskera att pausas för att söka ny medfinansiering.

Om åtgärden inte genomförs

Projektet kommer mellan 2019 och 2021 ha ett utfall på 6 miljoner kronor. Om genomförandebeslut inte tas samt att åtgärden avslutas, kommer 1,5 miljoner kronor av utgifterna för genomförandestudien att skrivas ned i investeringsredovisningen och därmed bli en kostnad på driftsanslaget. Resterande 4,5 miljoner kronor är medfinansiering som sannolikt kommer att bli föremål för förhandling med övriga parter inom Sverigeförhandlingen. Ett resultat av förhandlingen kan bli att hela kostnaden kan komma att belasta trafikkontorets driftsbudget.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget innebär att kollektivtrafiknätet mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo station förstärks. Detta förbättrar möjligheten för stadens invånare att resa med andra färdmedel än bil och bidrar till ökade möjligheter för att hållbara resor med kollektivtrafik kan bli ett naturligt val för de som i framtiden kommer att ha bostad och arbetsplats kring dagens Backaplan och Brunnsbo.

Åtgärden bidrar till att uppfylla trafikstrategins effektmål två att minst 55% av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik år 2035.

I Stadens rapport 2020:11 Uppföljning av Göteborgs lokala miljömål 2019 finns senaste sammanställningen av utveckling och analys av de lokala miljömålen, men även koppling till nationella och internationella mål. Rapporten beskriver att ”Stadsplanering och andra styrmedel behöver användas för att minska biltrafiken och för att främja alternativen, som kollektivtrafik och cykel.” Åtgärden går i linje med denna rekommendation.

Bedömning ur social dimension

Åtgärden bedöms förbättra kommunikationerna till det nya Backaplan och åtgärden bli sannolikt det naturliga valet för de som ska resa till och från området med kollektivtrafik. Investeringen kommer även att öka nyttorna för den planerade investeringen Citybuss Backastråket som trafiknämnden har rekommenderat kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för. Citybuss Backastråket är ett förbättrat kollektivtrafikstråk mellan Brunnsbo och Backa och kommer öppna för trafik 2025. Genom att knyta ihop de två investeringarna ökar kapaciteten i kollektivtrafiken mellan Backa och Hjalmar Brantingsplatsen och förbättrar möjligheten att resa i, till och från områdena.

Förhållande till styrande dokument

Åtgärden har tidigare beslutats av kommunfullmäktige i två olika former. Dels genom Sverigeförhandlingen, dels genom Målbild Koll2035.

Åtgärden är en del av Sverigeförhandlingen, Ramavtal 7. Ramavtalet har blivit godkänt i följande beslutande organ:

- Västra Götalandsregionen regionfullmäktige 2017-11-21
- Göteborgs Stads kommunfullmäktige 2017-12-07
- Ramavtal 7 undertecknades av staten genom Sverigeförhandlingen, Västra Götalandsregionen samt Göteborgs Stad 2017-12-14
- Regeringen 2018-06-28

Åtgärden finns med i Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille. Antagen i Göteborg Stads kommunfullmäktige 2018-03-22.

Bilagor

Ärendet

Trafikkontoret rekommenderar trafiknämnden att föreslå kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för åtgärd Spårväg och citybuss norra Älvstranden, centrala delen, Etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, deletapp 1 i projektet, bussgata förberedd för spår. Den föreslagna projektbudgeten är 442 miljoner kronor i 2019 års prisnivå varav 79 miljoner kronor är riskreserv. Göteborgs Stads nettoandel av projektbudgeten är 110,5 miljoner kronor. Åtgärden beräknas öppna för trafik åt 2029.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Projekt Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen är en del av åtgärd Spårväg och citybuss norra Älvstranden, centrala delen, även benämnd Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen.

I åtgärden ingår ytterligare två projekt, Frihamnen-Lindholmen samt Lindholmen-Linnéplatsen. De tre delprojekten utförs oberoende av varandra och tidplanerna för utförande är utifrån respektive delprojekts förutsättningar. Samtliga projekt är gemensamt finansierade genom Sverigeförhandlingens ramavtal 7 – Storstad Göteborg.

För projekt Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen fattade trafiknämndens arbetsutskott beslut 2019-08-15 (§9) om att inleda en genomförandestudie. Kostnaden för skedet beräknades 2019 till 15 miljoner kronor. För att inte riskera att försena utbyggnaden av detaljplanerna i området beslutade trafiknämndens arbetsutskott 2020-09-10 (§7) att starta projekteringsskede i delsträckan DP (detaljplan) 1. För de övriga delsträckorna kommer anmälan om att starta projektering- och byggskedet följa tiderna i figur 4. Eftersom projektet framdrift sker etappvis och framtagandet av projektering sker inom de olika detaljplanerna kommer ingen separat genomförandestudie tas fram för hela utbyggnaden inom detaljplanerna utan endast för mindre delar av sträckningen.

Delsträckor där utbyggnaden sker inom ramen för detaljplan, kommer att hanteras enligt ordinarie rutiner för exploateringsutbyggnad. Detta innebär i praktiken att detaljplanerna löpande fakturerar projekt Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen.

Citybuss i ett första skede

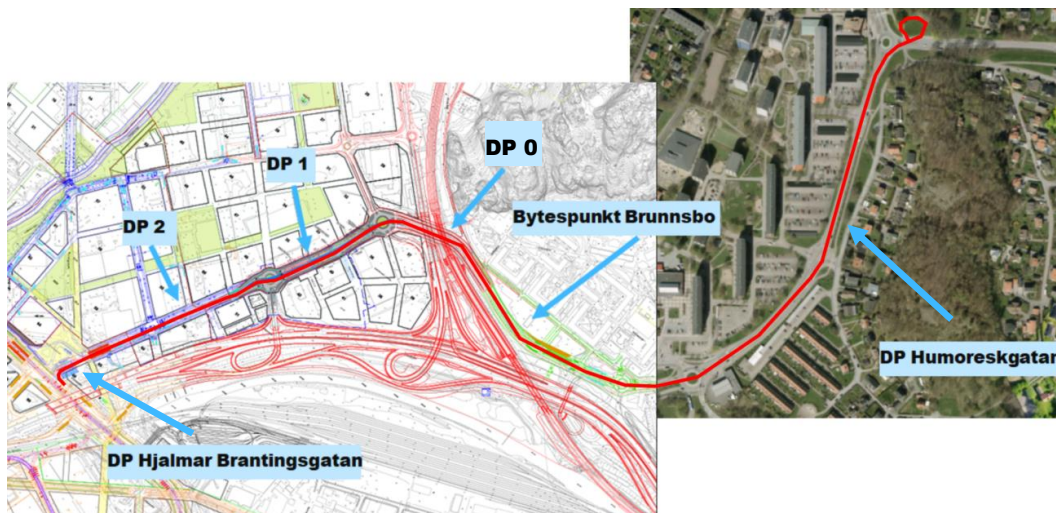
Trafikkontoret för fram två skäl till att inte en spårutbyggnad ingår i förslag till genomförandebeslut.

Ett skäl är när de olika etapperna inom projektet är klara. Det skiljer cirka fem år mellan första etappen första och sista etappen färdigställs vilket kan leda till ökade underhållskostnader fram tills hela anläggningen kan tas i drift. Ett andra skäl är att det inte finns någon säkrad medfinansiering till utbyggnaden av hela sträckningen Brunnsbo – Linnéplatsen och en möjlig besparingsåtgärd är att bygga ett busstråk utan spårväg.

Ett utförligare resonemang kring detta finns under ”Förvaltningens bedömning”.

Utformning och citybusstandard

Utbyggnad av sträckan planeras att ske från Balladgatan via kommande Brunnsbo station till Backavägen för att avslutas vid Hjalmar Brantingsplatsen. Anläggningen är två kilometer lång och kommer att gå i tunnel under Bohusbanan.



Figur 2 Hjalmar Brantingsplatsen – Brunnsbo station med sträckningen i mörkröd linje.

I och med att projektet till stor del byggs inom ramen för detaljplaner kommer trafikkontoret agera kravställare på detaljplanerna. Kraven som trafikkontoret ställt på utbyggnaden är bland annat följande:

- Asfalterad bussgata ska anläggas där underbyggnaden är dimensionerad för en framtida spåransläggning.
- Ledningar ska flyttas, kontaktledningsfundament schaktas ner, hållplatserna anpassas för både spår- och busstrafik och vara 45 meter långa.
- Hållplatser kommer att vara Hjalmar Brantingsplatsen, Backavägen, Brunnsbo Station samt Balladgatan. Vid Balladgatan kommer även ett förberedande arbete för en vändslinga att genomföras.



Figur 3 Översiktlig dragning med föreslagna hållplatser

Konceptet citybuss sammanfattas i Målbild Koll2035 som ”tänk spårvagn – kör buss”. Detta innebär att körvägar och linjenät ska vara stabila över tid precis som spårvagnsnätet och att den upplevda kvaliteten ska vara densamma. Det betyder att överallt där framkomlighet och komfort så kräver och det är möjligt, ska det finnas egna körbanor².

Tidplan

För att kunna takta de olika detaljplanernas utbyggnadsordning och beslutsskeden, har projektet delats upp i sex olika deletapper.

² Målbild Koll2035 sid 32–33

Samtliga detaljplaner längs med sträckan befinner sig i olika långt gånga skeden. För att kunna takta detaljplanerna och inte fördröja deras färdigställande måste byggnationen av projektet följa utbyggnaden av detaljplanerna.

Delsträcka	Proj- och byggskede	Trafikpåsläpp
DP Humoreskgatan (Balladgatan – Brunnsbo)	2025	Under 2029
Bytespunkt Brunnsbo	2022	Årsskiftet 2027/2028
DP 0 (Brunnsbo – Norra Deltavägen)	2022	Årsskiftet 2027/2028
DP 1 (Norra Deltavägen – Södra Deltavägen)	2021	Årsskiftet 2023/2024
DP 2 (Södra Deltavägen – Swedenborgsgatan)	2023	Årsskiftet 2025/2026
DP (Hjalmar Brantingsplatsen)	2025	Under 2029

Figur 4 Tidplan

Investeringskostnader

Totalkostnaden för hela delsträckan, exklusive spårväg, Brunnsbo - Hjalmar Brantingsplatsen bedöms nu till 442 miljoner kronor i 2019 års prisnivå inklusive risk om 79 miljoner kronor.

Kostnaderna för projektet är fördelat enligt nedan:

Kostnadsuppskattning Brunnsbo - Hjalmar Brantingsplatsen	Miljoner kronor (prisnivå 2019)
Anläggningskostnader	223,1
Planering och projektering	38,2
Projekt och byggstyrning	82
Genomförandestudie	5,6
Detaljplanekostnader	14
Riskreserv	79
Totalt utgifter	441,9
Inkomster (medfinansiering från staten samt Västra Götalandsregionen)	331,4
Projektnetto	110,5

Figur 5 Kostnadsuppskattning fördelad på olika kostnadsposter

Objektsgenomförandeavtal

Ärendet innehåller inte ett objektsgenomförandeavtal med Västra Götalandsregionen likt exempelvis Brunnsbo - Linnéplatsens etapp Frihamnen – Lindholmen där ny spårväg byggs. Ett sådant avtal reglerar exempelvis projektets tidplan och budget samt även arbetsordning och process för genomförande, ansvarsfrågor mellan parterna som inte regleras i ramavtal eller objektavtal för Sverigeförhandlingen.

Trafikkontoret avser att återkomma till trafikinämnden i frågan i samband med beslut om spårutbyggnad.

Genomförandebeslut

Åtgärden Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen är en del av namngivet objekt, Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen, vilket enligt gällande beslutsordning innebär att kommunfullmäktige ska fatta genomförandebeslut för projektet. Genomförandebeslut benämndes tidigare som investeringsbeslut.

Gång och cykel längs med sträckan

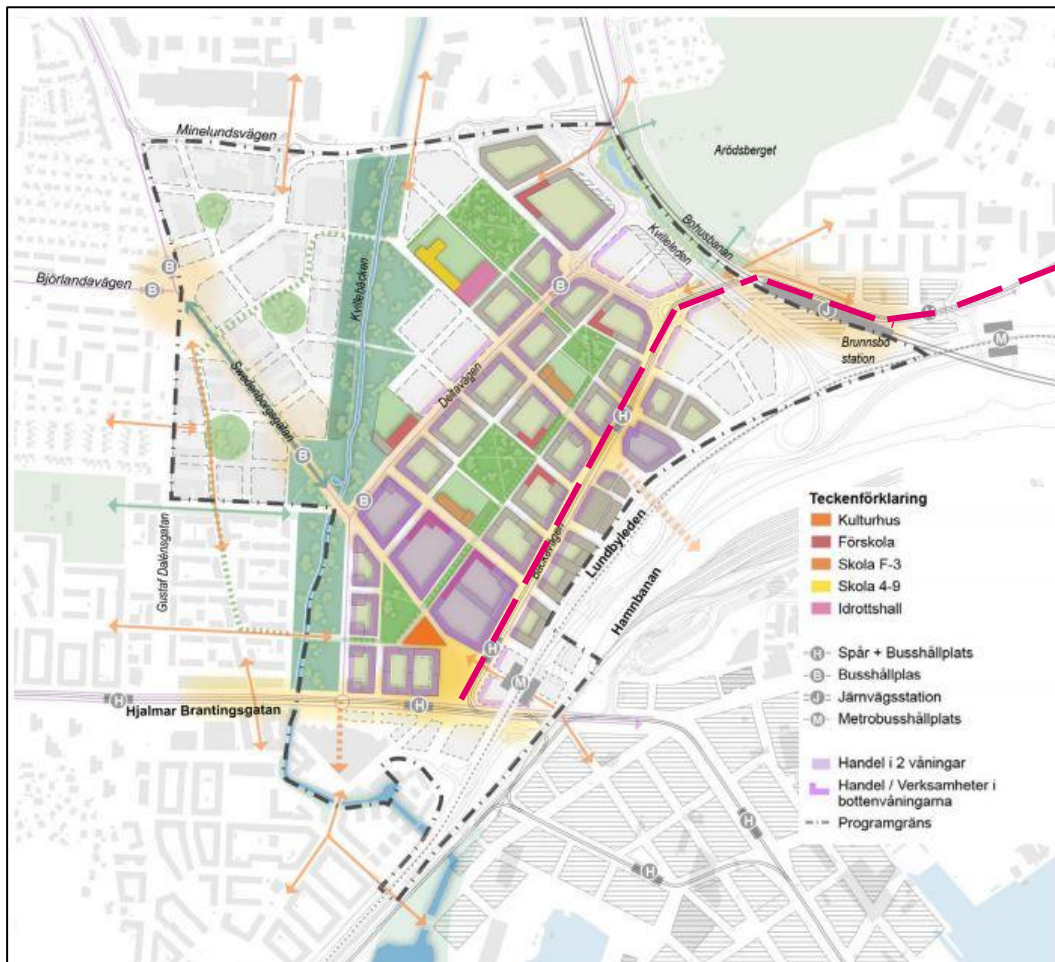
Utbyggnaden av kollektivtrafikstråk inom ramen för detaljplanerna behandlar inte gång- eller cykelvägar. Detta hanteras inom arbetet med detaljplanerna.

Förvaltningens bedömning

Investeringens betydelse

Trafikkontoret rekommenderar att trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige fatta genomförandebeslut för åtgärden då den bedöms som en förutsättning för stadsutvecklingen i området.

Kring området vid dagens Backaplan planeras det cirka 7 000 nya bostäder och ytterligare ett stort antal kontor och andra verksamheter. Till detta ska även kommande Brunnsbo station och stadsutvecklingen kring Backa adderas, vilket ytterligare förstärker behovet av ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet.



Figur 6 Illustrationsplan (2019) över Program för Backaplan där citybusstråket är streckat i rosa. Utöver föreslagen stäckning för kollektivtrafikstråket ska innehållet på bilden ses som planeringsinriktning.

Både Backaplan/Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo beskrivs som tyngdpunkter och bytespunkter i Målbild Koll2035. En tyngdpunkt är ett område eller en plats som är av stort lokalt samt regionalt intresse och karaktäriseras av en relativt hög täthet och en mix av bostäder, arbetsplatser, handel, service, kultur och fritidsverksamhet som skapar stadsliv under många av dygnets timmar³. Vikten av kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk till och från tyngdpunkter och bytespunkter ska ses som motiv till investeringen.

³ Målbild Koll 2035 sid 11

Investeringen ansluter i norr till åtgärd Citybuss Backastråket där förslag till genomförandebeslut fattats av trafiknämnden under våren 2021. Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen deletapp 1 bedöms förstärka nyttorna för Citybuss Backastråket och vice versa när de är båda sträckorna är färdigställda.

Översiktsplan 2009 beskriver behovet av att knyta ihop området vid dagens Backaplan bättre med angränsande stadsdelar så som Brunnsbo och förbättra kollektivtrafikstråket i området⁴. Trafikkontoret bedömer att åtgärden går i linje med detta.

Investeringar i busstråk likt Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen finansieras normalt helt av trafiknämnden. Åtgärdens medfinansiering om totalt cirka 330 miljoner kronor bedöms som fördelaktig och en anledning till att genomföra investeringen.

Genomförandebeslut utan färdigställd genomförandestudie

Enligt ordinarie beslutsordning föreslår trafikkontoret trafiknämnden att föreslå kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut efter att en genomförandestudie är färdigställd. I detta fall föreslår trafikkontoret att genomförandebeslut fattas utan att det finns en färdigställd genomförandestudie då behovet av en större genomförandestudie hanteras av de aktuella detaljplanerna. Det genomförandestudiearbete som kommer att utföras (kring Humoreskgatan samt eventuellt vid Backaplan) är på en relativt kort sträcka av etappen och riskerna för exempelvis omfattande kostnadsökningar bedöms som liten.

Kommande beslut om spårinvestering

Trafikkontoret för fram två skäl till att inte en spårutbyggnad ingår i förslag till genomförandebeslut.

Ett skäl är tidpunkterna som de olika etapperna inom projektet är klara. Om spårvägen byggs ut i samband med att detaljplanerna byggs kommer spårvägen att stå oanvänd under en längre tid, eventuellt upp emot fem år. Det innebär bland annat att garantitiden för arbetena kan gå ut samt att bygga ut spårvägen etappvis riskerar att leda till ökade kostnader för underhåll fram till dess att spårvägen kan tas i drift.

Det andra skälet är att det inte finns någon säkrad medfinansiering till utbyggnaden av hela programmet och en möjlig besparingsåtgärd är att bygga ett citybusstråk utan spårväg. Kostnaden för spårutbyggnad bedöms idag till cirka 200 miljoner kronor. Den totala investeringskostnaden för hela sträckningen Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen bedöms idag vara högre än de avtalade medlen inom Sverigeförhandlingen. Det finns en avtalad totalkostnad om cirka 5,1 miljarder kronor och den bedömda totalkostnaden idag är cirka 6 miljarder kronor.

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har föreslagit staten att flytta över kvarvarande statliga medfinansiering på 261 miljoner kronor (prisnivå 2019–09) från Sverigeförhandlingens objektavtal Linbana centrum till objektavtalet för Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linnéplatsen. Förhandlingar pågår med statens representanter inom styrelsen för Sverigeförhandlingen.

Utöver den statliga medfinansieringen om 261 miljoner kronor rörande Linbana centrum har Västra Götalandsregionen 364 miljoner kronor kvarvarande och Göteborgs Stad 401 miljoner kronor. Regionfullmäktige beslutade 18 maj 2021 att regionens återstående medel från Linbana centrum överförs till åtgärd Brunnsbo-Linnéplatsen under

⁴ Översiktsplan för Göteborg 2009, del 2 sid 47–48.

förutsättning Göteborgs Stad gör det samma med sin kvarvarande andel. Kommunfullmäktige planerar att behandla Göteborgs Stads kvarvarande medel under hösten 2021.

Skulle statens medel inte överföras, är en möjligbesparingsåtgärd att den planerade spårvägen mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen utgår helt. En sådan besparingsåtgärd ska beslutas av kommunfullmäktige.

Spårutbyggnaden är planerad att ske mellan åren 2027–2029. Trots att förslag till genomförandebeslut inte innehåller en spårutbyggnad, är det fortfarande möjligt för spårtrafik till år 2029. Om spårutbyggnaden ska vara klar till och med år 2029 behöver trafiknämnden rekommendera kommunfullmäktige beslut om detta senast kring år 2026–2027.

Jenny Adler

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör