

## PM strategisk infrastruktur för Göteborg

Syftet med föreliggande PM för infrastrukturområdet är att ge kommunstyrelsen ett samlat kunskapsunderlag av nuläget inom ett flertal stora projekt och utredningar som pågår i staden och regionen. Underlaget ska inte ses som heltäckande för allt utrednings- och projektarbete som pågår inom infrastrukturområdet i Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Trafikverket Region Väst, utan stadsledningskontoret har valt att fokusera på objekt, projekt och utredningar som bedöms som relevanta att informera kommunstyrelsen om. Detta inkluderar Västsvenska Paketet, storstadsavtal Sverigeförhandlingen, Målbild Koll 2035, farledsfördjupning Göteborgs Hamn, status för järnvägsstråken in till Göteborg samt ett urval av större åtgärdsvalsstudier.

2023-05-02



## Innehåll

1.	Västsvenska paketet.....	4
1.1	Samverkansorganisation – Västsvenska paketet .....	4
1.1.1	Beslutsprocess - Västsvenska paketet.....	5
1.2	Rapportering ekonomi .....	5
1.3	Utfall och prognoser vid utgången av 2022 .....	7
1.4	Viktiga händelser under 2022 med utblick kvartal 1 2023.....	9
1.5	Investeringsbeslut inom staden med koppling på Västsvenska paketet .....	10
1.6	Information om pågående projekt inom Västsvenska Paketet.....	10
1.6.1	Västlänken .....	11
1.6.2	Hisingsbron.....	11
1.6.3	Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan.....	11
1.7	Information från utpekade projekt som ännu inte är avtalade .....	13
1.7.1	Gamlestadstorget etapp 2.....	13
1.7.2	Slakthusmotet .....	13
1.7.3	Bangårdsförbindelsen.....	13
2.	Storstadsavtal Sverigeförhandlingen .....	14
2.1	Spårväg och Citybuss Norra Älvstranden – Centrala delen (Brunnsbo-Linnéplatsen) .....	15
2.1.1	Tilläggsavtal .....	15
2.2	Citybuss Backastråket.....	16
2.3	Citybuss Norra Älvstranden V och NV (Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget) .....	16
2.4	Cykelstråksobjekt .....	17
2.5	Bostadsåtagande .....	19
3.	Målbild Koll2035.....	21
4.	Handlingsplan för att nå Målbild Koll2035.....	21
5.	Ny järnväg Göteborg – Borås samt befintliga kust-till-kustbanan .....	24
6.	Övriga järnvägsstråk in till Göteborg.....	26
6.1	Västra stambanan.....	26
6.2	Västkustbanan .....	27
6.3	Södra Bohusbanan.....	27
6.4	Norge-Vänerbanan och Göteborg - Oslo.....	28
7.	Farledsfördjupning Göteborgs Hamn (Skandiaporten) .....	28
8.	Större vägstråk och åtgärdsvalsstudier .....	30
8.1	ÅVS väg 155 Torslanda – Öckerö .....	30
8.2	ÅVS väg 158 .....	30



Stadsledningskontoret

8.3 ÅVS Varberg - Göteborg .....	31
8.4 ÅVS E6.....	31
8.5 ÅVS Lundbyleden.....	31
8.6 ÅVS Dag Hammarskjölds boulevard .....	32
8.7 ÅVS E6.20 Västerleden .....	33
8.8 ÅVS E6.20 Hisingsleden/Norrleden .....	33



Stadsledningskontoret

## 1. Västsvenska paketet

Kommunfullmäktige beslutade den 2009-11-05 § 19 att ingå avtal om Västsvenska Paketet "Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige" (det så kallade "Medfinansieringsavtalet"). Avtalet innehåller parternas avsikter och de finansieringsprinciper som ska gälla för de investeringsåtgärder som redovisas. Samtliga åtgärder syftar till att skapa förutsättningar för att de övergripande målen för Västsvenska paketet uppnås.

Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under en tjugofemårsperiod och är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik och Trafikverket, som också är huvudman för paketet.

De övergripande målen i Västsvenska paketet är: större arbetsmarknadsregioner, en attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken, en konkurrenskraftig kollektivtrafik, en god livsmiljö och kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Västsvenska paketet är satsningar som görs på vägar och järnvägar för tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar. Satsningarna ska bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt. Västsvenska paketet baseras på ett medfinansieringsavtal mellan parterna på 34 miljarder kronor i 2009 års prisnivå<sup>1</sup>. Därmed tecknas samtliga avtal i denna prisnivå och indexregleras efter hand.

### 1.1 Samverkansorganisation – Västsvenska paketet

För att effektivt och i god samverkan kunna utföra Västsvenska paketet finns en samverkansorganisation bestående av fyra grupperingar vilka har sin grund i avtalen mellan parterna. Kostnader för deltagande i respektive grupp finansieras av respektive part och belastar inte Västsvenska paketet.

*Politisk referensgrupp:* har en viktig roll för att säkerställa politisk förankring, god samverkan inom Västsvenska paketet och för att stötta ett effektivt genomförande och god måluppfyllelse för Västsvenska paketet.

*Ledningsgrupp:* ska löpande planera, bevaka och följa upp genomförandet av Västsvenska paketet i sin helhet med hänsyn till uppställda mål, budget och kvalitet. Ledningsgruppen består av:

- |                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| - Trafikverket (Ordförande) | Jörgen Einarsson |
| - Göteborgs stad            | Magnus Sigfússon |
| - Region Halland            | Erik Hansson     |
| - Göteborgsregionen         | Maria Sigroth    |
| - Västra Götalandsregionen  | Sofia Hellberg   |
| - Västtrafik                | Roger Vahnberg   |

*Samordningsgrupp:* är ett forum för beredning, samordning och ställningstagande till beslutsunderlag för Ledningsgrupp och Styrgrupp för Västsvenska paketet.

*Arbetsgrupper:* Inom samverkansorganisationen finns det även ett antal arbetsgrupper, vilka koordinerar uppdrag inom sina respektive områden och säkerställer att resultat uppnås och arbetar fram underlag och förslag till beslut.

---

<sup>1</sup> Alla belopp med koppling mot Västsvenska paketet i detta PM är angivna i 2009 års prisnivå.



Stadsledningskontoret

### 1.1.1 Beslutsprocess - Västsvenska paketet

Kommunfullmäktige godkände 2017-02-23 § 5 ”Paraplyavtal för genomförande av Västsvenska paketet” som innehåller övergripande bestämmelser för färdigställande av paketet. Paraplyavtalet reglerar att för alla kommande projekt inom Västsvenska paketet ska det tecknas särskilda projektavtal. Dessa avtal omfattar specifika bestämmelser avseende omfattning, innehåll, utföransvar, framtida ägande av anläggningarna, finansiering och genomförandetid. Utförande part ska genomföra projekt som följer av aktuellt projektavtal samt paraplyavtalet.

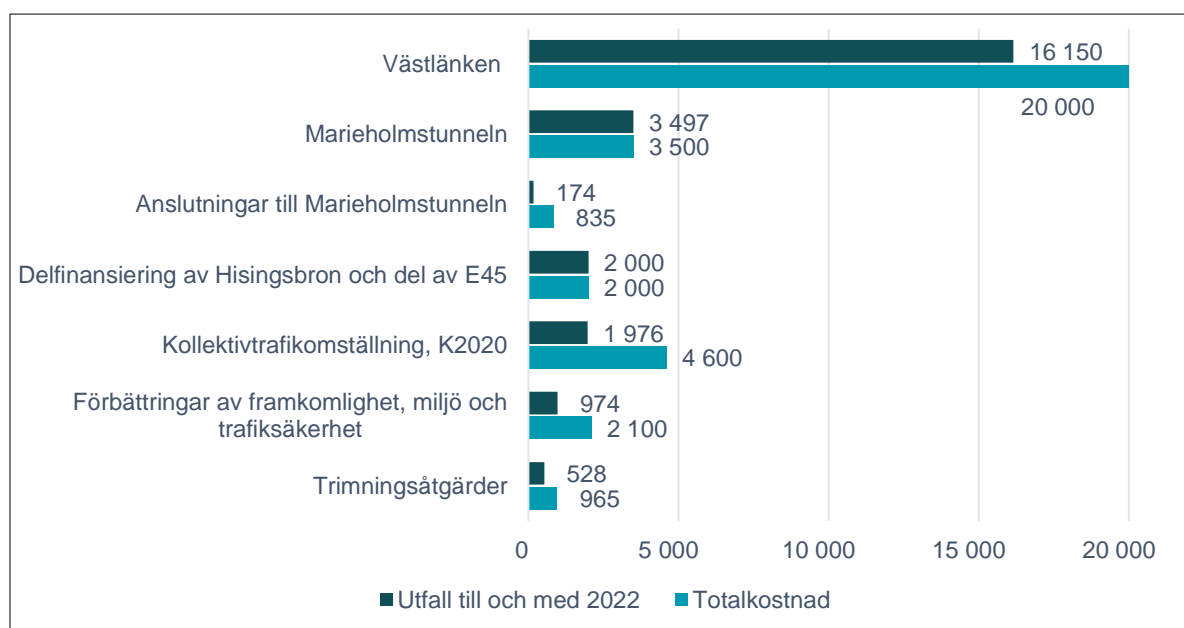
Enligt paraplyavtalet ansvarar ledningsgruppen för Västsvenska paketet där parterna är representerade med en ledamot vardera ska bland annat tillse att Västsvenska paketet genomförs i enlighet med beslutade avtal och total budget om 34 miljarder kronor. Ledningsgruppen har följande mandat:

- att besluta om förändring i projekt avseende innehåll, omfattning, utföransvar, genomförandetid och kostnad. Besluten om kostnadsavvikelser får inte göras med mer än sammanlagt 150 miljoner kronor per kalenderår.
- att besluta om att teckna projektavtal. Beslut om projektavtal får inte göras med mer än sammanlagt 150 miljoner kronor i planerade kostnader per kalenderår.

Beslut både rörande förändring i projekt eller tecknande av projektavtal som överstiger 150 miljoner kronor per kalenderår ska beslutas hos respektive part. För stadens del hanteras dessa beslut av kommunstyrelsen i enlighet med Kommunfullmäktiges beslut 2017-02-23 § 5. För att projektavtal ska träda i kraft krävs eniga beslut i Ledningsgruppen/mellan parterna.

## 1.2 Rapportering ekonomi

Västsvenska paketets totala budget är 34 miljarder kronor i 2009 års prisnivå och alla kostnader anges i 2009 års prisnivå. Avtalsparterna pekade i början av Västsvenska paketet ut tre stora projekt: Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron samt tre områden, Kollektivtrafik, Framkomlighet och Trimning. Inom dessa områden ingår medel avsatta för ett antal åtgärder, vilka avtalas löpande under Västsvenska paketets genomförandetid. Tabell 1 nedan visar fördelning av kostnaderna inom dessa utpekade projekt och områden. Ljusblå staplar visar totalkostnad och mörkblå staplar visar förbrukade medel till och med år 2022.



Tabell 1, Fördelning kostnader inom prioriterade projekt och områden (2009 års prisnivå)



Stadsledningskontoret

Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor (2009 års prisnivå) finns idag 32,33 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt. Dessa projekt avtalas successivt allt eftersom åtgärderna blir aktuella i tid. Cirka 1,65 miljarder kronor är ännu inte fördelade på några åtgärder utan betrakas som medel för framtida åtgärder. I takt med att risker hanteras och under förutsättning att avtalade projekt löper på enligt budget kan dessa medel komma att användas till ytterligare åtgärder. Fördelning till ytterligare åtgärder från ospecificerade medel är inte aktuellt i nuläget, till följd av osäkerheter i pågående projekt.

Nedan tabell visar Västsvenska paketets budgetram om 34 miljarder kronor fördelat per projekt eller åtgärdsområde. Kolumnen *Budget* visar hur mycket medel som satts av i Genomförandeplanen medan kolumnen *Avtalad* redovisar hur mycket medel som tecknats upp i avtal. I kolumnen *Utpekad, ännu ej avtalad* redovisas de medel som fördelats ut i genomförandeplanen i ett tidigt planeringsskede, men som ännu inte avtalats. Kolumnen *Framtida åtgärder* visar fördelningen av medel mellan de 3 pottorna för framtida åtgärder och kolumnen *Frigjorda medel* visar utrymme som har frigjorts från tidigare avtalade projekt.

Åtgärdsområde/projekt	Budget	Avtalad *	Utpekad, ännu ej avtalad	Framtida åtgärder	Frigjorda medel
Trimningsåtgärder	965	528	0	437	0,4
Framkomlighet, miljö, trafiksäkerhet	2 100	985	116	999	0
Kollektivtrafikåtgärder	4 600	2 926	1 445	213	16
Hisingsbron	2 000	2 000	0	0	0
Marieholmstunnels anslutningar	835	657	175	0	3
Marieholmstunneln	3 500	3 500	0	0	0
Västlänken	20 000	20 000	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>34 000</b>	<b>30 596</b>	<b>1 736</b>	<b>1 649</b>	<b>19,4</b>

Tabell 2, Fördelning av budget inom Västsvenska paketet (2009 års prisnivå)

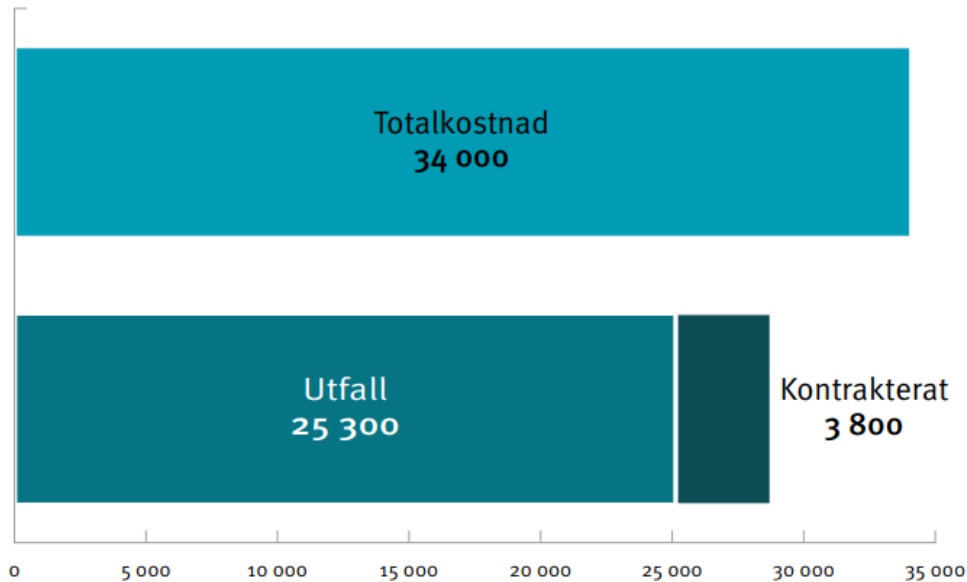
Siffrorna i kolumnen *Avtalad* inkluderar beslutade kostnadsförändringar och beslutade omfördelningar mellan projekten.



Stadsledningskontoret

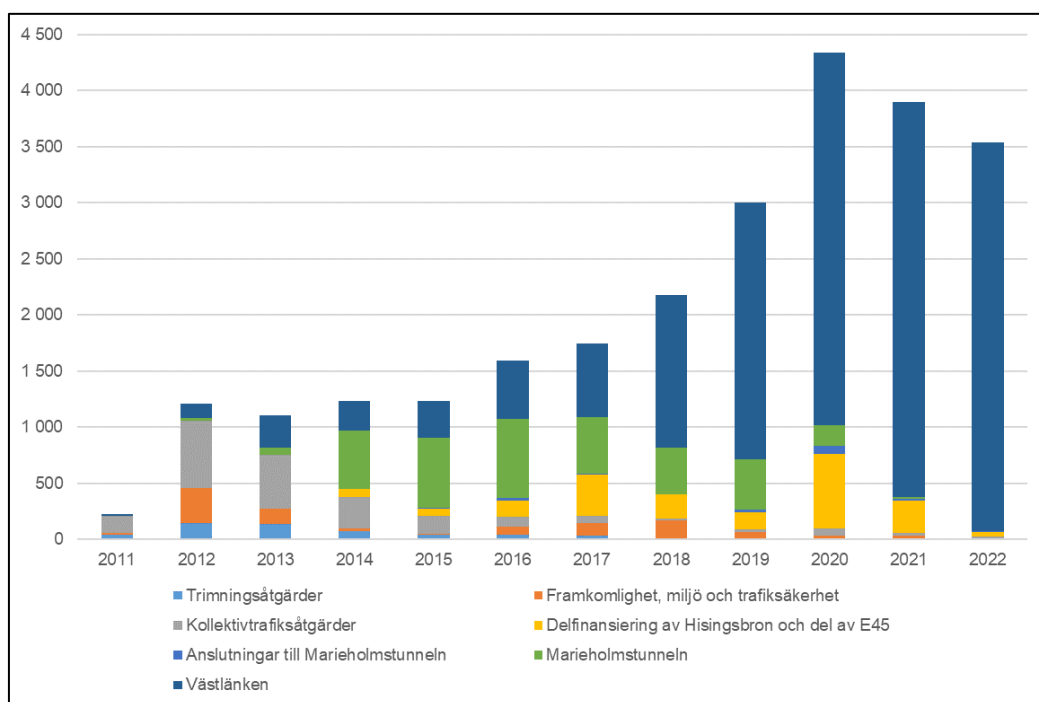
### 1.3 Utfall och prognoser vid utgången av 2022

Till och med 2022 uppgår upparbetade kostnader inom Västsvenska paketet till cirka 25,3 miljarder kronor, vilket innebär att cirka 74 procent av Västsvenska paketets totala budget (34 miljarder kronor) är förbrukad. Utöver utfallet finns ytterligare cirka 4 miljarder kronor avtalad med entreprenörerna, det vill säga kontrakterat inom de pågående projekten.



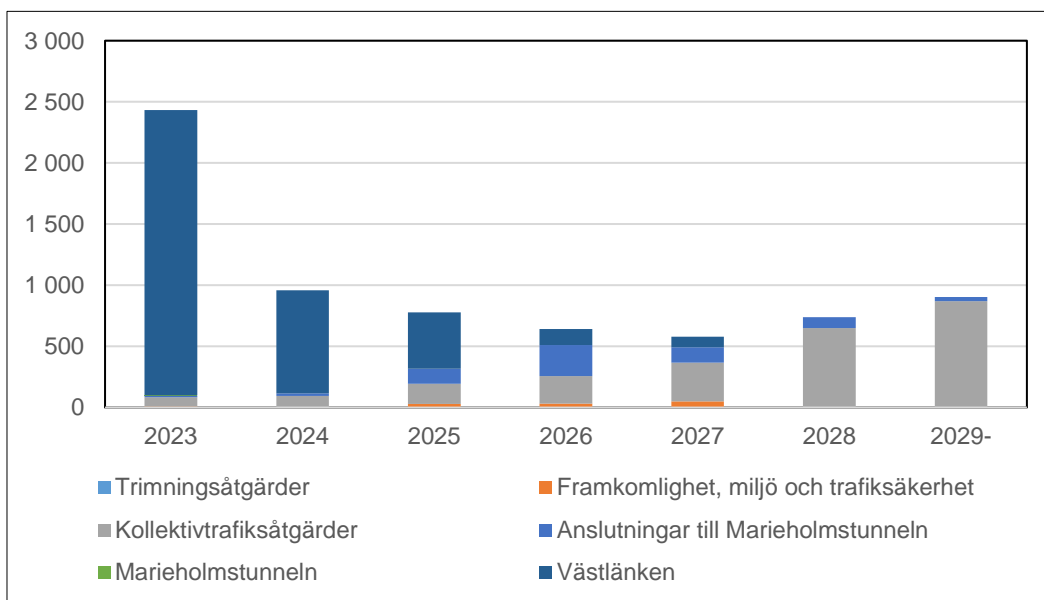
Tabell 3, Totalkostnad samt utfall och kontrakterat (2009 års prisnivå)

I början av Västsvenska paketet genomfördes ett stort antal mindre projekt vars syfte var att göra förbättringar för kollektivtrafiken inför införandet av trängselskattesystemet. Några exempel på dessa projekt är körfält för kollektivtrafik, bussgator, gång- och cykelvägar, pendelparkeringar för bil och cykel samt förlängda plattformar. Efter att arbetet med Västlänken, Marieholmstunneln och Hisingsbron kom i gång har verksamhetsvolymen successivt ökat har hittills varit som högst år 2020. De årsvisa utfallen för åren 2011–2022 framgår av diagrammet i tabell 4.



Tabell 4, Utfall kostnader 2011–2022 (2009 års prisnivå)

Även de närmsta årens kostnadsvolymer kommer att präglas av att det största projektet, Västlänken, befinner sig i en intensiv byggfas. De andra två stora projekten, Marieholmstunneln och Hisingsbron är i stort sett färdigställda. Kostnadsprognoser från 2023 och framåt framgår av diagrammet i tabell 5.



Tabell 5, Prognos kostnader 2023–2029 och framåt (miljoner kronor i 2009 års prisnivå).



#### 1.4 Viktiga händelser under 2022 med utblick kvartal 1 2023

Nedan följer en genomgång av några av de uppdrag, projekt och beslut som har fattats under 2022. Mer information finns att läsa i ”Årsrapport Västsvenska paketet 2022”<sup>2</sup>. Årligen fastställs en rullande treårig genomförandeplan, vilken utgör budget för avtalade projekt för de kommande tre åren.

Projektavtal Finansiering av nya åtgärder med start 2021, tecknades i december 2021 av parterna. Projektavtalet omfattar 10 projekt, av dessa har några påbörjats under 2022 och resterande kommer att starta successivt framöver.

Några exempel på åtgärder som ingår i projektavtalet är pendelparkeringsåtgärder, gång- och cykelåtgärder samt ett flertal kollektivtrafikåtgärder. För ett av de ingående projekten, förbigångsspår vid Lekarekulle, har ytterligare diskussioner krävts mellan Trafikverket och Region Halland avseende övrig erforderlig finansiering utöver den fasta delfinansiering projektet får från Västsvenska paketet<sup>3</sup>.

Slakthusmotet är en ny trafikplats i anslutning till Gamlestaden. Trafikplatsen är tänkt att fungera som ersättning för av- och påfarter till E45 som rivits för att möjliggöra Marieholmsförbindelsen samt för att avlasta framtida Gamlestaden från trafik. Under år 2022 har parterna inlett projektavtalsförhandling avseende det förslag till nytt Slakthusmot som tagits fram. Fortsatta diskussioner krävs gällande bland annat kostnad, avgränsningar och finansiering då kostnaden inte täcks av den tidiga planeringsram som finns för åtgärden inom Västsvenska paketet.

Efter sommaren 2022 kom parterna överens om en utökad och tätare skriftlig rapportering angående projekt Västlänken. Den första fördjupade lägesrapporteringen ägde rum i samband med rapportering av tertial 2 2022, vilken redovisades till parterna i september. Utöver tertialrapporteringarna sker fördjupad lägesrapportering även mellan dessa tillfällen. Bakgrunden till denna nya rutin är att kommunstyrelsen i Göteborg den 1 juni 2022 gav stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med en fördjupad lägesbild av projekt Västlänken.

Under året har Ledningsgruppen även fattat beslut om förändringar i det projekt som omfattar pendelparkeringsåtgärder. Projektet innehåller ett stort antal åtgärder och exakt vilka åtgärder som ska ingå har inte varit fastställt från början, utan beslutas successivt av parterna. Ledningsgruppen beslutar även om kostnadsförändringar i de åtgärder som pågår inom projektet. Tillkommande åtgärder och förändringar i pågående åtgärder hanteras inom projektets befintliga budgetram.

Av Västsvenska paketets medfinansieringsavtal såväl som av regeringens proposition framgår att trängselskatten i Göteborg ska inflationsuppräknas kontinuerligt. Anledning till att nivåerna inte har justerats tidigare kopplat till inflation beror bland annat på att utvecklingen av både konsumentprisindex och räntor har varit lägre än prognostiserat. I enlighet med gällande avtal beslutade ledningsgruppen för Västsvenska paketet i februari 2023 om en påbörja en utredning avseende en eventuell justering av avgiftsnivåer i trängselskattesystemet. I nuläget pågår inget aktivt utredningsarbete.

---

<sup>2</sup> [www.vastsvenskapaketet.se](http://www.vastsvenskapaketet.se)

<sup>3</sup> 1 januari 2023 tecknades – avtal mellan Trafikverket och Region Halland gällande överenskommelse om samfinansiering – förbigångsspår vid Lekarekulle



#### Stadsledningskontoret

Entreprenaden för etapp Haga har enligt Trafikverkets rapportering under en längre tid haft omfattande förseningar. Trafikverket bedömde att entreprenören inte skulle klara av att leverera i enlighet med ingångna avtal och beslutade den 24 januari 2023 att häva kontraktet med AGN avseende etapp Haga. I mitten på februari 2023 var en skyddsentreprenör på plats, syftet med skyddsentreprenaden kommer vara att skydda, bevara och underhålla arbetsplatsområdet tills nya entreprenörer handlats upp för att slutföra byggnationen av Västlänkens deletapp Haga. Entreprenören kommer utföra en del kritiska moment som behöver färdigställas innan de nya entreprenörerna är på plats, exempelvis åtgärder som krävs för att kunna öppna Rosenlundskanalen så Paddan-båtarna kan passera från den 1 april 2023. Nya entreprenörer bedöms kunna vara på plats inom 12–18 månader. Hävningen av kontraktet kommer att få både tids- och kostnadsmässiga konsekvenser för hela Västlänken och Trafikverket har tidigare meddelat att man tidigast inom 3–6 månader från hävningsdatum kommer att presentera en analys avseende tids- och kostnadsmässig påverkan på projekt Västlänken.

För etapp Korsvägen pågår produktionen men Trafikverkets bedömning är att etappen fortsatt är försenad jämfört planerat. Inom entreprenaden finns stora utmaningar kommande år, framför allt med avseende på berguttaget av stationerna. Det kvarstår osäkerheter både vad gäller sluttiden och den ekonomiska prognosen för totalkostnaden. Orsaken är att Trafikverket och entreprenören har olika bild om vem som är ansvarig för den sena uppstarten. Trafikverket har meddelat att förhandlingar pågår och innan dessa är avslutade gäller fortfarande befintlig tids- och kostnadsprognos. Trafikverket har även anlitat externt expertstöd med syfte att få samsyn kring tidplanerna. Trafikverket kommer så fort det är känt och möjligt informera om eventuella avvikelser avseende tid och kostnad.

Av Västsvenska paketets 34 miljarder kronor är idag cirka 32,35 miljarder kronor utpekade på namnsatta projekt. Av dessa 32,35 miljarder kronor är cirka 1,7 miljarder kronor kopplat till utpekade men ännu ej avtalade projekt. Utöver de 32,35 miljarderna är cirka 1,65 miljarder kronor ännu inte fördelade på några åtgärder utan betraktas som medel för framtida åtgärder. Av projektavtalet för Västlänken (KS 2017-12-13 §948) framgår att Trafikverket är utförande part och ges rätt och skyldighet att slutföra hela projektet med de medel som har avsatts i gällande avtal (totalt 20 miljarder kronor i 2009 års prisnivå).

#### 1.5 Investeringsbeslut inom staden med koppling på Västsvenska paketet

Investeringsbeslut inom staden med koppling på Västsvenska paketet bereds enligt gängse besluts- och budgetprocess utifrån respektive nämnd och styrelses uppdrag och mandat. Beslut om enskilda projekt ska hanteras på den nivå där mandat och befogenheter är tilldelat. Stadsledningskontoret koordinerar stadens arbete med Västsvenska paketet.

Inom ramen för nuvarande styrning i staden innebär det att projekt av principiell beskaffenhet ska beredas av nämnd och beslutas på kommunfullmäktigenivå. Utgångspunkten är att denna typ av projekt ska omfattas dels av inriktningsbeslut som utgångspunkt för den fortsatta planeringen och genomförandebeslut inför igångsättning. Projekten förutsätts vara inarbetade i nämndernas långsiktiga investeringsplanering och årliga investeringsnomineringar, för att investeringsbehoven ska kunna omhändertas inom ramen för den årliga budgetprocessen.

Investeringsprojekt som inte beslutas av kommunfullmäktige hanteras på nämndnivå och ska bedrivas inom ramen för nämndens årliga investeringsutrymme.

#### 1.6 Information om pågående projekt inom Västsvenska Paketet

Här nedan följer en kortfattad information från ett urval av projekten inom Västsvenska paketet.



Stadsledningskontoret

#### 1.6.1 Västlänken

En ny järnvägsförbindelse genom de centrala delarna av Göteborg som omfattar en ca 8 km lång järnvägsanläggning, varav ca 6,6 km i tunnel, samt tre nya fyrspårsstationer för pendel- och regiontåg; vid Göteborgs Central, vid Haga och vid Korsvägen. Västlänken syftar till att möjliggöra genomgående tåglinjer i Göteborg och därmed avlasta säckstationen avseende pendel- och regionaltåg. De nya stationerna kommer att avlasta den lokala kollektivtrafikens spårvagnar och bussar samt möjliggör en utökad pendel- och godstågstrafik

Entreprenad inom delprojekten Centralen och Kvarnberget löper på. Även entreprenad Korsvägen löper på men förseningen bedöms ändå vara ca 1,5 år jämfört med ursprunglig tidplan. Dialog pågår med entreprenör kring tid och kostnad. Januari 2023 hävde Trafikverket kontraktet med entreprenören för deletapp Haga, vilket kommer att få tids- och kostnadsmässiga konsekvenser för hela Västlänken. Upphandlingen av BEST entreprenaden har avbrutits i december 2022 och kommer att upphandlas på nytt, vilket bedöms kunna ske under 2023.

#### 1.6.2 Hisingsbron

Hisingsbron ersatte den före detta älvförbindelsen Göta Älvbron som hade en begränsad livslängd. Den nya, öppningsbara bron har en segelfri höjd på 12 meter. Bron är utformad med sex körfält varav två är för kollektivtrafik (spårvagn, buss) och övriga körfält är för buss och bil. Dessa fyra körfält är utformade med en flexibilitet som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet över tid. Dessutom ingår dubbelriktade gång- och cykelbanor på var sida med vistelseytor på bronns västra sida. På ömse sidor av älven är kopplingar med god framkomlighet för cykeltrafik till andra stråk anlagda, exempelvis Hamnstråket på södra sidan och Lindholmsallén på den norra. I projektet ingick även att riva Göta Älvbron när Hisingsbron tagits i bruk.

Projekt Hisingsbron inklusive nedsänkning av E45 delfinansieras från Västsvenska paketet med 2 miljarder kronor och kostnader utöver det finansieras av Göteborgs stad. Projekt Hisingsbron har till största del färdigställts under 2022 och endast mindre arbeten återstår. Delen som avser nedsänkning av E45 färdigställdes under 2021.

I slutet av juni genomfördes slutbesiktning av bron och entreprenaden blev godkänd. De kvarvarande arbetena planeras att efterbesiktigas under vintern 2022/2023. De slutbesiktade delarna av projektet är överlämnade till förvaltarorganisation inom Göteborgs stad.

Rivningen av den förra Götaälvbron är nu helt klar både på land och till vatten och endast markarbeten som härleds till rivningen är kvar att utföra. Hiss- och trapporn på bronns västra sida har förstärkts och nu återstår montering av utrustning såsom ledstänger, hissar med mera. Trappornens öppning har försenats med anledning av materialbrist och planeras att öppnas under 2023.

#### 1.6.3 Lundbyleden och Kvilleleden/Gator vid Backaplan

Lundbyleden är en viktig länk i Göteborgs övergripande vägnät och en av de främsta lederna till hamnen, Torslanda och Öckerö. Den är en av de mest belastade trafiklederna i Göteborg. Pågående och planerade förtätningar av bostäder, handel och andra verksamheter längs älvstranden och i Backaområdet ställer stora krav på leden som huvudstråk såväl för nationell som för regional och lokal trafik.

Under 2022 fattades beslut om att gå från totalentreprenad till utförandeentreprenad och arbetet med detaljprojektering för framtagande av förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad har startats upp. Beslutet fattades utifrån ett omfattande analysarbete och dialog med entreprenörer på marknaden under våren 2022. Trafikverket avser arbeta med förbättringar inom nuvarande väg- och järnvägsplan



Stadsledningskontoret

och hantera brister i utformningen som identifieras i anslutning till Leråkersmotet och en ny vägplan, av mindre omfattning, kan komma att bli aktuell.

Under hösten har ytterligare entreprenörsdialoger genomförts inför kommande upphandling av entreprenör. Projektet har träffat sex olika entreprenörer som besvarat frågor och även getts möjlighet att lyfta frågor och synpunkter. Dialogerna har varit givande för projektet och entreprenörerna har visat intresse. Byggstart planeras under 2024 och färdigställande under 2029/2030. Järnvägsplan Brunnsbo station vann laga kraft i december 2022. Projektet delfinansieras genom Västsvenska paketet om totalt 465 mnkr.

## 1.7 Information från utpekade projekt som ännu inte är avtalade

Här nedan följer en kortfattad information från några utpekade projekt inom Västsvenska paketet som ännu inte är avtalade.

### 1.7.1 Gamlestadstorget etapp 2

Gamlestadstorget etapp 2 har som syfte att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till den nya knutpunkten där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. I denna etapp ersätts nuvarande trafikviadukt med en ny, lägre vägbro. Artillerigatan samt Gamlestadsvägen byggs om till gator med stadskaraktär. Utöver de 50 miljoner kronor som redan har avtalats till planering och projektering för Gamlestad etapp 2 finns ytterligare 475 miljoner kronor som är utpekade till projektet inom Västsvenska paketet, dessa medel är ännu inte avtalade. Kommande avtalsförhandling bedöms kunna påbörjas när erforderliga beslut inom staden är fattade avseende kostnad och innehåll.

Fastighetsnämnden behandlade 2022-12-12 fastighetskontorets återrapport avseende fastighetsnämndens uppdrag kring den samlade exploateringen i Gamlestad. Nämnden beslutade att översända förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen utan politiskt ställningstagande. Kommunstyrelsen beslutade 2023-02-22 § 149 att överlämna ärendet till exploateringsnämnden för fortsatt beredning och ställningstagande. Ärendet bedöms kunna hanteras av exploateringsnämnden under kvartal 2 2023.

### 1.7.2 Slakthusmotet

Ledningsgruppen för Västsvenska paketet beslutade i april 2022 att påbörja projektavtalsförhandlingarna avseende slakthusmotet. Motet ska ersätta nuvarande ofullständiga mot och utgångspunkten i förhandlingarna är det utformningsalternativ som förespråkats av Göteborgs Stad och som har tagits fram av dåvarande trafikkontoret. Utifrån att det finns starka kopplingar till stadsutvecklingen i Gamlestad bör ett förslag gällande finansiering samt utformning av Slakthusmotet finnas framtaget mellan parterna för Västsvenska paketet, innan detaljplan för Gamlestadstorget etapp 2 går upp för antagande i kommunfullmäktige. Avtalsförhandlingarna är komplicerade och utmanande utifrån att framtaget trafikförslag överstiger utpekade medel vilket innebär att finansiering behöver säkras inom ramen för pågående förhandling.

Slakthusmotet är en statlig anläggning och Trafikverket kommer att vara utförande part. Utöver de 50 miljoner kronor som redan är avtalade genom Blockavtal 2 till planering och projektering finns ytterligare 175 miljoner kronor som är utpekade till projektet.

### 1.7.3 Bangårdsförbindelsen

Stadsbyggnadsförvaltningen leder sedan 2022 arbetet avseende förstudie för en ny förbindelse över bangården på Göteborgs Centralstation. Projektets syfte är att minska bangårdens barriäreffekt, tillgängliggöra stadsutvecklingsområdena på norra sidan om bangården, skapa förutsättningar för fler hållbara resor inom området samt att frigöra ytor för annan användning. Projektet har en hög komplexitet kopplat till flertalet olika beroenden med likande ytanspråk i det direkta närområdet samt utmaningar kopplade till bangårdens framtida utformning. Förstudien ska fastställa en planeringsinriktning och utmynna i ett inriktningsbeslut i kommunfullmäktige, och därefter projektering inom genomförandestudie. 1000 miljoner kronor är utpekade för projektet varav 30 miljoner kronor redan är avtalade genom Blockavtal 2 till förprojektering.



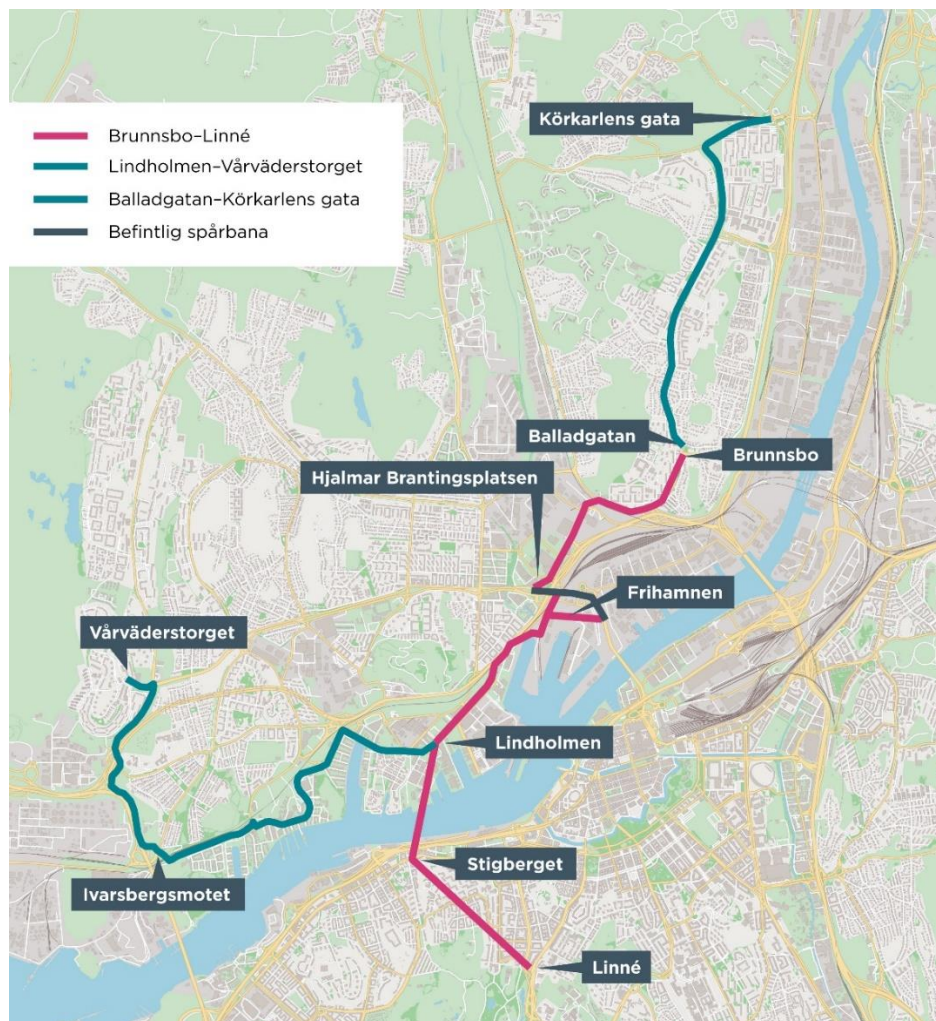
Stadsledningskontoret

## 2. Storstadsavtal Sverigeförhandlingen

Kommunfullmäktige antog den 2017-12-07 § 10 storstadsavtal Sverigeförhandlingen för Göteborg som innebar satsningar på 7 miljarder kronor på infrastruktur för kollektivtrafik och 241 miljoner kronor i cykelstråkssatsningar. De fyra kollektivtrafikobjekten som ursprungligen ingick i avtalet var Spårväg och Citybuss Norra Älvstranden – centrala delen (Brunnsbo – Linnéplatsen), Citybuss Backastråket, Citybuss Norra Älvstranden V och NV (Lindholmen-Ivarsbergsmotet-Vårväderstorget) samt linbana centrum.

Mot bakgrund av en kraftigt ökad investeringsvolym beslutade kommunfullmäktige (2020-04-16 §20) och regionfullmäktige att avsluta projekt linbana centrum.

Efter att projekt linbana centrum avslutats och tilläggsavtal antagits (se mer information nedan) är investeringsvolymen totalt för kollektivtrafikobjekten inom Sverigeförhandlingen 6 823 miljoner kronor (prisnivå 2016-01), inklusive 102 miljoner kronor i förgäveskostnader för linbana centrum. Fördelningen av finansieringen till kollektivtrafikobjekten i avtalet innebär att staten finansierar 3 096 miljoner kronor, Göteborgs Stad 1 872 miljoner kronor och Västra Götalandsregionen 1 856 miljoner kronor. Den statliga medfinansieringen är kopplat till ett bostadsåtagande, där totalt 45 680 bostäder (fr.o.m. december 2017) ska färdigställas t.o.m. år 2035 inom ett givet influensområde för objekten.



Figur 1, kollektivtrafikobjekt i Sverigeförhandlingen Storstadsavtal Göteborg



Stadsledningskontoret

## 2.1 Spårväg och Citybuss Norra Älvstranden – Centrala delen (Brunnsbo-Linnéplatsen)

Spårväg & Citybusstråk Norra Älvstranden, centrala delen, (Brunnsbo-Linné) har delats upp i tre delsträckor som ligger efter varandra i tid. De tre delprojekten utförs oberoende av varandra och tidplanerna för genomförandestudie-projektering-produktion är utifrån respektive delprojekts förutsättningar. För närvarande befinner sig projekten i helt olika faser.

När det gäller delsträckan **Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen** ska ett mittförlagt kollektivtrafikstråk för citybuss och spårväg utföras. Beslut har tagits att utföra utbyggnaden av projektet i två steg, där steg 1 innebär utbyggnad av bussgata förberedd för spår och steg 2 innefattar spårutbyggnaden. För att kunna takta med detaljplanerna i området, och inte fördröja deras färdigställande, kommer byggnationen av projektet följa utbyggnaden av detaljplanerna. Det får till följd att utbyggnaden av bussgata kommer ske etappvis inom de olika detaljplanerna. Byggnation av första etappen på sträckan påbörjas under våren 2023, de övriga etapperna är fortfarande i planeringsskede. Sluttiden då delsträckan kan anslutas till övrigt spårvägssystem är planerad till år 2029.

För delsträckan **Frihamnen-Lindholmen** är projektering genomförd och förfrågningsunderlag för entreprenadupphandling är utskickad. Start av entreprenad för projektet är planerad till våren 2023. Detaljplanen för spårområdet är nu lagakraftvunnen vilket innebär att delsträckan har de tillstånd som krävs för att påbörja byggnation. Delsträckan har mycket täta samband med flera stadsutvecklingsprojekt i området och den framtida stadsutvecklingen av såväl Frihamnen som Lindholmen. Då projektets uppstart blev senarelagd är projektet cirka tre år försenat och trafiköppning är planerad till årsskiftet 2025/2026.

Frihamnskopplingen, tidigare kallad Norra benet, som kopplar Frihamnen till Hjalmar Brantingstråket, är skjuten på framtiden. En utredning genomfördes under 2022 för att undersöka möjligheten att ansluta Frihamnskopplingen till ett Hjalmar Brantingsstråk som inte är ombyggt. Bedömningen är att ett ombyggt Hjalmar Brantingsstråk är en förutsättning för Frihamnskopplingen.

För delsträckan **Lindholmen-Linnéplatsen** fattade kommunfullmäktige samt regionfullmäktige beslut om ett tunnelalternativ under 2021. En tunnelloösning ger bättre förutsättningar för ett kapacitetsstarkt och effektivt resande på Lindholmsförbindelsen, minst påverkan på sjöfarten samt bättre förutsättningar för en god stadsmiljöutveckling. Tunnelalternativet innebär att sträckan Lindholmen-Linnéplatsen enbart kommer att trafikeras av spårvägstrafik.

På delsträckan pågår nu två olika genomförandestudier, Lindholmen till Vegasvackan samt Vegasvackan till Linnéplatsen. En rad olika undersökningar genomförs för att studera bergtäckning och bergkvalitet längs hela sträckan. Parallellt bedrivs olika utredningar för att kunna fastslå linjesträckningen för spåret. Delsträckan kommer att hanteras genom en järnvägsplan i kombination med en rad olika detaljplaner som styr planläggningen utanför tunneln, dvs. ytorna utanför området för järnvägsplanen.

Under 2022 presenterades en reviderad tidplan för delsträckan som innebär en förskjutning av trafikpåsläpp till 2039 i stället för 2035. Förändringen orsakas bland annat av ökad komplexitet vid byggnation av tunnel i Göta älv, försenad start av detaljplaner längs sträckan, samt att tider för eventuella överklaganden har adderats till tidplanen.

### 2.1.1 Tilläggsavtal

Under 2021 pågick arbete med att förhandla fram ett tilläggsavtal mellan parterna. Bakgrunden var att objekt Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linné hade en uppdaterad beräknad investeringsvolym på 5 621 miljoner kronor (prisnivå 2016-01). Därmed saknades 821 miljoner kronor, jämfört med budgeten i ramavtalet på 4 800 miljoner kronor.



#### Stadsledningskontoret

Parterna var i november 2021 överens om ett förslag till tilläggsavtal, som sedan har godkänts av Göteborgs kommunfullmäktige den 27 januari 2022, regionfullmäktige den 22 februari 2022 och av regeringen den 25 maj 2022. Tilläggsavtalet innebär att totalt 821 miljoner kronor förs över från kvarvarande medel i objekt Linbana centrum till objekt Brunnsbo – Linné, som därmed får en ny projektram på totalt 5 621 miljoner kronor. De 821 miljoner kronor som överförs från objekt Linbana centrum fördelas Göteborgs Stad 358 miljoner kronor, Västra Götalandsregionen 342 miljoner kronor och staten 121 miljoner kronor. Den totala finansieringen av objektet på 5 621 miljoner kronor fördelas därefter Göteborgs Stad 1 558 miljoner kronor, Västra Götalandsregionen 1 542 miljoner kronor och staten 2 521 miljoner kronor.

Tilläggsavtalet innebär även att linbanans bostadsåtagande på 4 500 färdigställda bostäder överförs som helhet till objekt Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linné. De två cykelobjekt som tillhört objektavtal Linbana centrum, Nya Allén samt Övre Husargatan – Sprängkullsgatan, överförs också till objektavtal Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linné. Tilläggsavtalet innefattar också att objekt Linbana centrum formellt avslutas inom Sverigeförhandlingen och att dess objektavtal utgår.

## 2.2 Citybuss Backastråket

Projektets uppdrag är att bygga ett separat kollektivtrafikstråk för Citybuss mellan Balladgatan och Körkarlens Gata. Det ska vara möjligt att trafikera med elbussar och sträckan ska förberedas för en möjlig framtida trafikering med spårväg.

En genomförandestudie upphandlades under februari 2020 och färdigställdes i mars 2021. Genomförandestudien ligger till grund för projektering och byggnation av citybussanläggning med egen körbana och möjlighet till el-laddning/eldrift, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg.

Kommunfullmäktige beslutade den 28 oktober 2021 att godkänna genomförandebeslut för projekt Citybuss Backastråket. Projektbudget för Citybuss Backastråket är satt till 400 miljoner kronor, varav 40 miljoner kronor är riskreserv, i 2016 års prisnivå, vilket överensstämmer med avtalet i Sverigeförhandlingen. Göteborgs Stads del av ramen uppgår till totalt 100 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.

I augusti 2022 inkom inköpsbeslut för projektering av södra utredningsområdet som ingår i Backastråket, därefter i november 2022 genomfördes upphandlingen av projektering. Projekteringen av södra utredningsområdet startas januari 2023.

Trafikstart är planerad till år 2025. Eftersom det finns en problematik med skyfallshantering i detaljplan Gåsagången, har förseningar aviserats. Detta kommer således påverka citybuss sträckan Norra Litteraturgatan och Skältorpsvägen och det föreligger en risk att utbyggnaden i norra delen av litteraturgatan och Skältorpsvägen försenas.

Under år 2022 har stort fokus lagts på samordning med angränsande projekt och detaljplaner. Utmed sträckan påverkas projektet av flera detaljplaner som är i olika skeden, vilket kan komma att påverka projektets genomförande och tidplan.

## 2.3 Citybuss Norra Älvstranden V och NV (Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget)

Projektets uppdrag är att bygga ett separat kollektivtrafikstråk för Citybuss mellan Lindholmen och Vårväderstorget via Ivarsbergsmotet. Det ska vara möjligt att trafikera med elbussar och sträckan ska förberedas för en möjlig framtida trafikering med spårväg. Projektets budget är 700 miljoner kronor i 2016-års prisnivå enligt avtalet med Sverigeförhandlingen, varav Göteborgs Stad finansierar 175 miljoner kronor.





Stadsledningskontoret

För att förenkla arbetet har sträckan delats upp i två olika etapper, Lindholmen – Ivarsbergsmotet samt Ivarsbergsmotet – Vårvädertorget.

### **Lindholmen – Ivarsbergsmotet (Etapp 1)**

En genomförandestudie för den första sträckan mellan Lindholmen och Ivarsbergsmotet upphandlades under 2020 och blev klar under 2022. Genomförandestudien behöver kompletteras med att inkludera kalkyl för ledningsflytt, parkeringsutredning och gestaltningsutredning. Genomförandestudien för sträckan delades upp i två olika faser för att samordna utformningen av detaljplaner, där ett genomförandebeslut för en första delsträcka för citybuss samt pendelcykelstråk Lindholmen – Eriksberg väntas behandlas i kommunfullmäktige under år 2023.

På del av sträckan är markområdet som behövs för utbyggnaden upplåten till Trafikverkets byggnation av Hamnbanan, vilket förskjuter delar av projektet i tid. Ett avtal är tecknad mellan Trafikverket och staden om återställning av dessa ytor.

### **Ivarsbergsmotet - Vårvädertorget (Etapp 2)**

Under 2022 har projektet påbörjat en upphandling av konsult som skall ta fram en stråkstudie. Syftet med stråkstudien är att utreda möjligheten att bygga samt klargöra för lämpliga sträckningar. Vidare kommer stråkstudien utgöra ett beslutsunderlag för projektets kommande skeden. Stråkstudien förväntas vara klar 2023.

## **2.4 Cykelstråksobjekt**

Storstadsavtal Göteborg i Sverigeförhandlingen omfattar åtta cykelstråksobjekt. Den totala finansieringen uppgår till 241 miljoner kronor i 2016 års prisnivå, där staten medfinansierar objekten med 25 procent av investeringsvolymen. För cykelobjekten med en total investeringsvolym på mer än 50 miljoner kronor betalar staten löpande sin andel under investeringstiden (avser Backaplan – Bräckemotet samt Backaplan – Kärra). För övriga cykelobjekt betalar staten ut medel när respektive cykelobjekt är färdigställt.

### **Tidplan**

Avseende tidplaner ska det första cykelobjektet, Backaplan-Bräckemotet, vara fullt utbyggt och redo att trafikeras under 2023. Sträckan Hisingsbron-Älvsborgsbron planeras också vara färdigställd under 2023, men delar av sträckan behöver senareläggas. Detta beror på att delar av planeringen och byggnation är knutna till etapp Spårväg och Citybuss mellan Frihamnen och Lindholmen samt stråket för Citybuss mellan Lindholmen-Ivarsbergsmotet.

I samband med genomförandestudierna görs också en översyn av tidplanerna för respektive stråk. Fler justeringar av tidplanerna är att vänta.

<b>Objekt</b>	<b>Byggstart i avtal</b>	<b>Enligt avtal färdigställd</b>	<b>Preliminär byggstart</b>	<b>Sträckning färdigställd</b>	<b>Notering</b>
Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)	2020	2023	2022	2024/25	Justerad tidplan
Nya Allén	2024	2026	2024	2026	
Övre Husargatan-Sprängkullsgatan	2023	2026	2023	2026	
Backaplan-Bräckemotet	2020	2022	2021	2023	Justerad tidplan



Stadsledningskontoret

<b>Objekt</b>	<b>Byggstart i avtal</b>	<b>Enligt avtal färdigställd</b>	<b>Preliminär byggstart</b>	<b>Sträckning färdigställd</b>	<b>Notering</b>
Annedalsmotet-Götaplatsen	2020	2025	2022	2026	Justerad tidplan
Stigberget-Saltholmen	2019	2024	2023	2026	Justerad tidplan
Sahlgrenska-Möndal	2022	2023	2022	2023	
Backaplan-Kärra	2023	2027	2023	2027	

## 2.5 Bostadsåtagande

Den statliga medfinansieringen i Sverigeförhandlingen är kopplat till ett bostadsåtagande, där totalt 45 680 bostäder (fr.o.m. december 2017) ska färdigställas t.o.m. år 2035 inom ett givet influensområde för objekten.

Tabell 6 Redovisning av bostadsbyggandet till och med 2022

Kommun	Bostads- åtagande enligt avtal	Bostäder i pågående planerings- process*	Bostäder i hittills antagna detaljplaner	Påbörjade bostäder	Färdigställda bostäder	Förändring från föregående år
Göteborg, Spårväg och Citybusstråk, Norra Älvstranden, centrala delen	36 500	5863	-	2196	9391	2186
Göteborg, Citybuss Backastråket	3340	1220	-	1055	1570	563
Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden västra och Nordvästra	5840	438	-	343	1161	424
Inom fler än ett objekt, ej fördelade	-	4377	-	1671	-	-
<b>Summerat</b>	<b>45 680</b>	<b>11 898</b>	<b>9210</b>	<b>5265</b>	<b>12 122</b>	<b>3173</b>

\*Här ingår detaljplaner som sedan 1 dec 2017 har fått ”Beslut om att starta projektet” i byggnadsnämnden vilket innebär att arbetet med detaljplanen startar upp, direktiv tas fram och fattas beslut om och sedan projektplan.

### Omvärldsfaktorer som påverkar bostadsbyggandet

Världsekonomin har under 2022 präglats av att inflationen har stigit till nivåer som inte setts på decennier. Utvecklingen under 2022 föregicks av en lång period av mycket låga räntor som medförde snabbt stigande skulder och höga priser på bland annat bostäder och kommersiella fastigheter. Dessa förutsättningar har varit en grundläggande förutsättning för de senaste årens höga takt i bostadsbyggandet. Det förklarar även det stora antalet färdigställda bostäder under 2022 och 2023.

När förutsättningarna nu har förändrats innebär det lägre risktagande, högre finansieringskostnader och en tilltagande osäkerhet om framtiden vilket har lett till betydande prisnedgångar på finansiella tillgångar. Fallande bostadspriser, i kombination med högre byggkostnader och ökade finansieringskostnader för byggföretagen, påverkar bostadsinvesteringarna negativt.

Bostadsinvesteringarna minskade det tredje kvartalet 2022 och i prognosen fortsätter nedgången under



Stadsledningskontoret

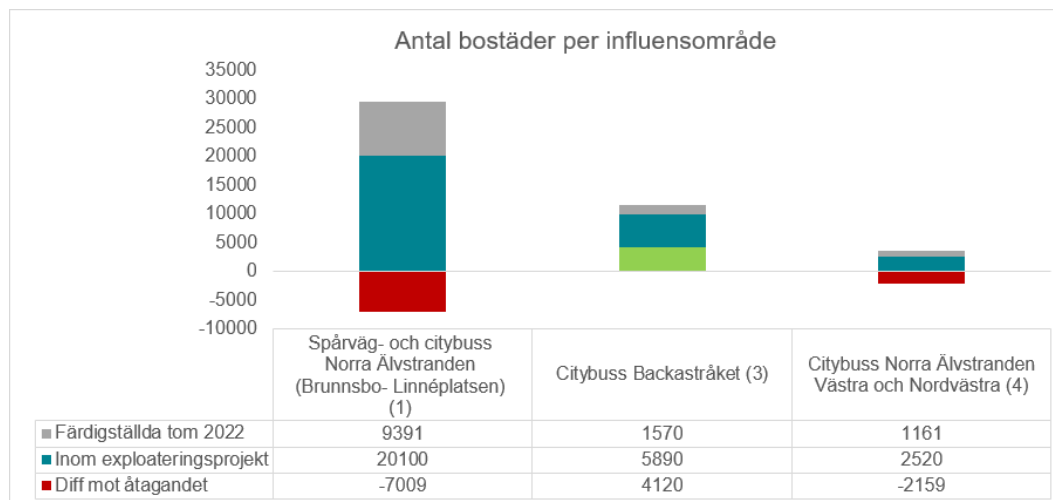
2023. Höga materialpriser i kombination med höga marknadsräntor och lägre bostadspriser förväntas leda till ett kraftigt fall i nyproduktionen.

Även Boverket konstaterar att förutsättningarna för bostadsmarknaden och bostadsbyggandet har försämrats mycket snabbt sedan början av 2022. De förändrade förutsättningarna bedöms resultera i en snabb och mycket kraftig inbromsning av bostadsbyggandet.

### Sverigeförhandlingen

Bostadsåtagandet innebär att det ska färdigställas totalt 45 680 bostäder inom givna influensområden i Göteborg till och med år 2035. Förutsättningarna för att nå bostadsåtagandet för Sverigeförhandlingen kommer att påverkas av situationen på bostadsmarknaden. Det är dock för tidigt att bedöma exakt hur nuvarande marknadsutveckling långsiktigt kommer påverka bostadsmarknaden i Göteborg fram till år 2035.

Till och med 2022 har det färdigställts totalt 12 122 bostäder inom åtagandets influensområden. Av exploateringsportföljens potentiella bostäder (pågående eller lagakraftvunnen detaljplan) ligger cirka 28 500 inom åtagandets influensområden och som, enligt prognos, kan vara färdigställda till och med 2035. Det innebär att staden i dagsläget inte har tillräckligt med potentiella bostäder inom pågående eller lagakraftvunna detaljplaner för att nå åtagandet. Det är framför allt inom influensområdet för objekt ”Spårväg- och citybuss Norra Älvstranden” (Brunnsbo- Linnéplatsen) som prognosen ligger under delmålet för det specifika objektet. Det ska i sammanhanget dock nämnas att nuvarande prognos för exploateringsportföljen generellt ligger till och med år 2030. Mot periodens senare del, dvs 2031-2035, kommer det därmed rimligen succesivt fyllas på mer fler bostäder som kommer finnas inom de projekt vars detaljplaner startas de kommande åren, som kommer att minska differensen i åtagandet för de två objekt som i dagsläget ligger under delmålet för det specifika objektet.



Diagrammet visar nuläget avseende bostäder inom åtagandets tre influensområden.

### 3. Målbild Koll2035

Kommunfullmäktige beslutade den 2018-03-22 § 34 att godkänna ”Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille. Målbilden ska ligga till grund för hur kollektivtrafikens stornät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035.

Målbilden fokuserar på stornätet, det som idag omfattar spårvagns- och stombusstrafik samt expressbussar där de trafikerar storstadsområdet. Stornätet ska utvecklas för att

- stödja en hållbar region- och stadsutveckling,
- underlätta ett enkelt vardagsliv, och
- öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stornät i det sammanhängande storstadsområdet behöver utvecklas för att kunna attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer. En kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik är en förutsättning för ett mer tätbebyggt storstadsområde. Kommunernas översiktsplaner pekade sammanlagt på en utveckling när målbilden togs fram med fler än 800 000 boende och närmare 400 000 arbetsplatser.

Åtgärderna i målbilden var enligt tidiga kostnadsberäkningar bedömda till cirka 25 miljarder kronor i 2015 års prisnivå. Endast objekt inom Sverigeförhandlingen hade en avtalad finansiering om 7 miljarder kronor. För resterande investeringsobjekt saknas finansiering med undantag för hållplatsförlängning för spårvägslinje 5 och 11 samt Engelbrektslänken (se mer nedan under ”Investeringar kopplat till Handlingsplanen 2020 – 2024”). I dagsläget finns ingen uppdaterad kostnadsprognos för genomförandet av målbilden. Det är dock tydligt att genomförandet av målbilden går långsammare än vad som utpekades i målbilden avseende utredningar, finansiering och byggnation. Vilka konsekvenser detta får är anhängigt i vilken takt, var och hur stadsutvecklingen sker.

Att målbilden är antagen i respektive fullmäktige innebär inte ett åtagande att finansiera och genomföra dess utpekade investeringar, utan snarare att staden samt Västra Götalandsregionen, Mölndals stad och Partille kommun är överens om ett gemensamt planeringsunderlag för stadstrafikens utveckling. Vilka konkreta åtgärder som ska prioriteras samt när i tiden de ska genomföras och finansieras behöver utredas vidare i nära samverkan mellan parterna samt berörda förvaltningar och bolag inom staden.

Kommande investeringar som kan bli aktuella för Göteborgs stad och som har koppling till Målbild Koll2035 kommer att behandlas inom ramen för kommunens ordinarie budget- och beslutsprocesser för investeringar och genom eventuella medfinansieringsavtal mellan berörda parter, dvs staden, regionen och staten. Det ekonomiska ansvaret för utökad trafikering ligger hos kollektivtrafikmyndigheten, dvs Västra Götalandsregionen.

För att hålla målbilden relevant behöver den aktualiseras med jämna mellanrum. Det bör lämpligen ske i samband med ex. framtagande av fördjupad översiktsplan, revidering av nationell och regionalinfrastrukturplan eller i samband framtagande av ny handlingsplan för att nå Målbild Koll2035.

### 4. Handlingsplan för att nå Målbild Koll2035

I samband med att Målbild Koll2035 antogs i kommunfullmäktige beslutad parterna att ta fram en plan och prioritering, med hänsyn till ekonomiska och andra förutsättningar, för genomförande av Målbild Koll2035 samt att verka för dess möjliggörande.



Stadsledningskontoret

I februari 2019 tecknades ett nytt samverkansavtal mellan parterna Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun (KF 2018-12-20 § 12, bilaga 2). Enligt avtalet ska Stadstrafikforum bereda och ta fram förslag till handlingsplan och prioriteringar för hur stadstrafiken ska utvecklas.

Handlingsplanen (KF 2020-09-10 § 21) ger en bild över vilka större investeringar och utredningar som planeras att påbörjas och/eller genomföras under tidsperioden 2020 – 2024. Därtill är parterna överens om att det kan finnas behov av att ytterligare utredningar och/eller investeringar att tillkomma under handlingsplanens genomförandeperiod. Ett sådant exempel är utredningen om Gropegårdslänken där kommunfullmäktige beslutade att hemställan skulle ske till Västtrafik om att starta utredning i samband med beslut om att avsluta linbaneprojektet.

### **Investeringar kopplat till Handlingsplanen 2020 - 2024**

De investeringar som ingår i handlingsplanen, utöver de objekt som finansieras inom ramen för Sverigeförhandlingen och Västsvenska paketet, där Göteborgs Stad har ett finansieringsansvar tillsammans med Västra Götalandsregionen är Hållplatsförlängningar av Spårvägslinje 5 och 11 (KF 2020-09-10 § 21) samt Engelbrektslänken (KF 2020-06-16 §). Båda dessa investeringar finansieras genom den gemensamma potten för spårinvesteringar till en sammanlagd kostnad av 212 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Potten för spårinvesteringar är överenskommen mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen. Överenskommelsen regleras i avtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad (KF 2028-12-20 § 11). Avtalet beskriver att parterna ska finansiera en gemensam pott på 600 miljoner kronor för spårvägsutbyggnad till och med år 2034. Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad bidrar med 300 miljoner kronor vardera till potten, och investeringarna hanteras inom ramen för stadens ordinarie investerings- och budgetprocesser.

Hållplatsförlängningar syftar till kraftigt ökad kapacitet inom spårvägen genom att kunna trafikera med längre spårvagnar. Hållplatsförlängningar för linje 5 och 11 kommer att slutföras under 2024. Hur övriga hållplatser inom spårvägsnätet ska hanteras kopplat till längre spårvagnar kommer behöva hanteras gemensamt och förhandlas mellan Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad samt Mölndals stad.

Engelbrektslänken har en beslutad projektbudget om 210 miljoner kronor fastställd samt en utanpåliggande riskreserv om 50 miljoner kronor i 2019 års prisnivå. Projektet har även erhållit statlig finansiering via Stadsmiljöavtal om 88 miljoner kronor. Projektet har genomfört en uppdaterad kostnadsbedömning som visar på ökade kostnader vilka kommer att behöva hanteras gemensamt mellan Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad under 2023. Projektet bedömer att trafikstart kan ske i december 2025.

### **Utredningar kopplade till Handlingsplanen**

Handlingsplanen omfattar ett stort antal utredningar i syfte att nå Målbild Koll2035. Av 15 utpekade utredningar har 8 genomförts, 3 pågår och 4 har ännu inte startats. Utredningarna genomförs tillsammans mellan Västra Götalandsregionen/Västtrafik, Göteborgs Stad samt Mölndal och Partille. För utredningar kopplat till den statliga infrastrukturen är även Trafikverket en part. Kostnaderna för att genomföra utredningarna fördelas mellan de olika parterna beroende av utredningens utformning och innehåll.

Två nyckelinvesteringar som är av särskilt stor vikt för genomförandet av Målbilden är Spårväg i Alléstråket samt Metrobuss.

För spårväg i Alléstråket är en förstudie färdigställd av trafikkontoret i enlighet med handlingsplanen. En successivkalkyl har genomförts och en behovs- och nyttoanalys har tagits fram. Utifrån synpunkter på förstudien under remissförfarandet från flera av förvaltningarna i Göteborgs Stad har en



#### Stadsledningskontoret

alternativstudie genomförts under andra halvåret 2022 vilket har påverkat tidplanen för fortsatt utredningsarbete. För närvarande pågår ett arbete inom stadsbyggnadsförvaltningen gällande ställningstagande för val av alternativ. Om förslaget landar i att gå vidare med projektet i enlighet med förstudien, spårväg i Parkgatan, så kan en gemensam beslutsprocess inom Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad starta genom ställningstagande i Stadstrafikforum med gemensamma beslut om avsiktsförklaring och inriktningsbeslut i Kommunfullmäktige och Regionfullmäktige för spårväg i Alléstråket. Först därefter kan arbetet med genomförandestudien (GFS) för spårvägen i Alléstråket starta. Inom Västsvenska paketet har 60 miljoner kronor från beviljats för denna genomförandestudie. Det är i nuläget osäkert när GFS kan komma att påbörjas. I jämförelse med tidigare ambitioner kopplat till Målbilden är genomförande av GFS för spårväg i Alléstråket förskjutet framåt i tiden med omkring två år. Spårväg i Alléstråket är angeläget för att avlasta Brunnsparken i närtid och för att möjliggöra en stadsutveckling i till exempel sydvästra Göteborg. Det är också ett nyckelprojekt för genomförande av Kanalursprogrammet.

För Metrobuss har en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförts av Trafikverket och Västra Götalandsregionen i nära samverkan med Göteborg, Mölndal och Partille. Efter avslutad ÅVS har en avsiktsförklaring tecknats av parterna i Stadstrafikforum. I denna fastställs ett antal gemensamma slutsatser och ett antal frågeställningar har därefter utretts och belyst ytterligare gällande kompletterande kostnader. Genomförbarhet utifrån fysiska förutsättningar, resandepotential år 2050 samt sammanställning av effekter och påverkan av styrmedel. Trafikverket genomför även en Åtgärdsvalsstudie för Västerleden som förväntas bli färdig under år 2024 (se mer info nedan). Inom ramen för Stadstrafikforum förs dialog om ett mellan parterna gemensamt ställningstagande avseende Metrobuss. Viktiga frågor att hantera inför framtiden är ansvarsfördelning och finansiering för ett stegvis införande av metrobuss. I jämförelse med tidigare ambitioner kopplat till Målbilden är ett införande av metrobuss förskjutet framåt i tiden. För genomförandet av ett stegvis införande av Metrobuss är snarare 2050 än 2035 en mer realistisk tidshorisont. Vilka konsekvenser detta får är avhängigt i vilken takt stadsutvecklingen sker samt hur inpendlingen från kranskommunerna utvecklas.

Flera utredningar och projekt har tillkommit efter att handlingsplanen antogs exempelvis; Från expressbuss till metrobuss, fördjupningar kring några stationslägen har initierats såsom Lisebergs station och Mölndals station samt Trafikverkets utredning i nationell plan kring kapacitetsstark busstrafik i storstadsområdena som har startas upp våren 2023.

#### **Kommande handlingsplan**

Under våren 2023 kommer arbetet med handlingsplan för att nå Målbild Koll2035 2025 – 2029 att starta. Därtill behöver en uppdatering/kalibrering av målbilden ske i förhållande till Göteborgs Stads nya översiktsplan. Handlingsplanen planeras att beslutas av kommunfullmäktige hösten 2024.

Parterna har ett gemensamt ansvar för framdrift av investeringarna utpekade i handlingsplanen. Kommunerna och/eller Trafikverket är väg- och banhållare medan Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar, genom Västtrafik, för fordon och trafikering. Att kommunen är väg- och banhållare innebär inte ett ensidigt finansieringsansvar för de nyinvesteringar för infrastrukturen som föreslås inom målbilden, utan nya överenskommelser och paketalösningar kommer sannolikt behövas mellan berörda parter.

För medel till kommande spårinvesteringar som exempelvis spårväg i Alléstråket och/eller kommande hållplatsförlängningar finns i nuläget 388 miljoner kronor utpekade inom spårvägspotten varav 194 miljoner kronor utgör Stadens del. Utöver dessa medel finns i dagsläget ingen överenskomna om ytterligare medel för investeringar i spårväg. För att komma vidare med ytterligare spårinvesteringar kommer det att krävs politiska beslut och överenskommelse. Detsamma gäller för ett stegvis införande



Stadsledningskontoret

av Metrobuss. Därutöver är det nödvändigt att staten tar ett ökat ansvar för finansiering av investeringarna kopplade till kollektivtrafiken i stadstrafikområdet.

Det kommer därför krävas förhandlingar och överenskommelser mellan parterna samt tillskjutande av medel från flera olika finansieringskällor. Göteborgs kommunstyrelse har tidigare i beslut om ärende ”Ställningstagande inför inriktningsplanering för nationell plan för transportsystemet samt regional infrastrukturplan 2022-2033” (KS 2019-11-06 § 825) framfört att om statens ambitioner om ett ökat bostadsbyggande i kombination med ett hållbart resande ska kunna uppnås så behöver staten tillskjuta betydande medel till medfinansiering av infrastruktur för kollektivtrafik i storstäderna.

Stadsledningskontoret kommer att bereda ett nytt förslag till ställningstagande, inför revidering av nationell och regional plan 2026-2037, för beslut i kommunstyrelsen under hösten 2023.

## 5. Ny järnväg Göteborg – Borås samt befintliga kust-till-kustbanan

Ny järnväg Göteborg – Borås har funnits med i nationell plan för transportinfrastrukturen i flera omgångar, med olika utformning, under det senaste decenniet. Utifrån ett positionspapper som Trafikverket antog 2018 har Trafikverket arbetat utifrån en planläggning för ny järnväg Göteborg – Borås, som innebar en järnväg utformad för 250 km/h med ballasterat spår. Järnvägen skulle vara del av en ny stambana för höghastighetståg mellan Stockholm – Göteborg. För delen Göteborg-Borås pekades Mölndal, Landvetter flygplats och Borås ut som de stationsorter som var aktuella ur ett nationellt perspektiv. Vidare angavs att ytterligare stationsorter endast kunde accepteras om det kunde lösas utan att medföra oacceptabelt stora störningar för den genomgående trafiken, samt om erforderlig medfinansiering fanns.

Under perioden 2020 – 2022 genomförde Trafikverket fyra samrådsomgångar avseende utformningen av järnvägen som besvarades av Göteborgs kommunstyrelse. Sammanfattat framförde Göteborgs kommunstyrelse under samråden följande:

- Göteborgs Stad ställer sig bakom ny järnväg Göteborg – Borås.
- Positiva till förstärkningsalternativet i att kombinera ny järnväg Göteborg – Mölndal – Landvetter flygplats – Borås, med en ny kopplingspunkt mellan Mölndal – Mölnlycke (koppling till och förstärkningar för befintliga kust till kustbanan), för att ytterligare öka pendeltågstrafiken i stråket.
- Viktigt med station under Landvetter flygplats samt centralt stationsläge i Borås.
- Drivit frågan om sträckning via Mölndal. Ger fyrspår Almedal – Mölndal, som också ökar robustheten för järnvägspendlingen längs stråket Göteborg – Varberg/Väst kustbanan.
- Intrångsfrågor vid Ica Maxi i Kallebäck.
- Byggstart 2025-2027

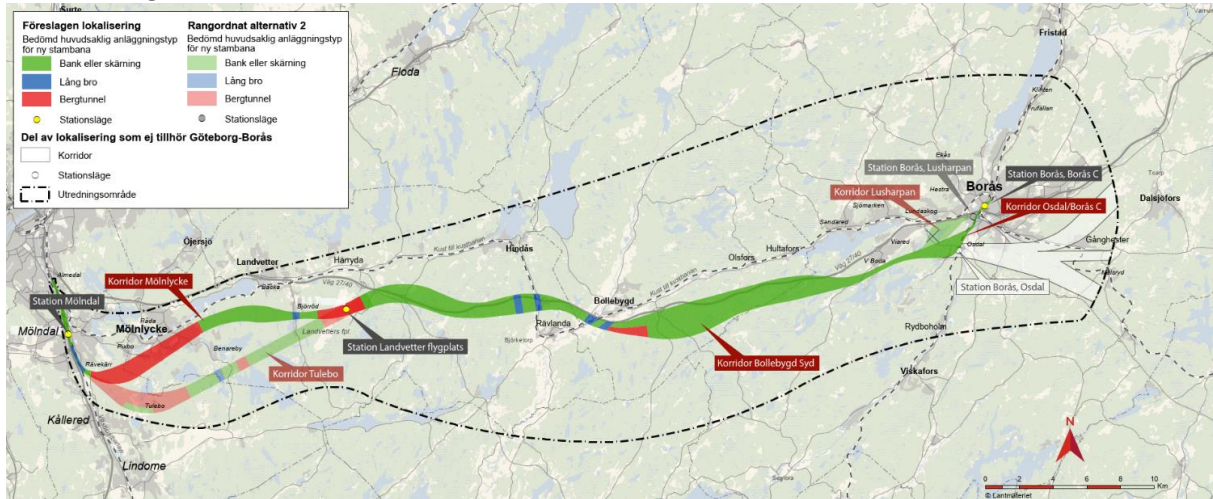
I juni 2022 fastställde dåvarande regeringen den nya nationella planen för transportinfrastrukturen 2022 – 2033. I denna gavs ny järnväg Göteborg – Borås 17,3 miljarder kronor för perioden fram till 2033, där den totala kostnaden angavs vara 43,5 miljarder kronor.

Under hösten 2022 hade Trafikverket framme ett förslag till utformning för ny järnväg Göteborg – Mölndal – Landvetter flygplats – Borås, som de avsåg inlämna till den nya regeringen för tillåtlighetsprövning. Förslaget innefattade ett stationsläge under Landvetter flygplats och centralt stationsläge i Borås.





Stadsledningskontoret



Figur 2, Alternativ som Trafikverket avsåg tillåtlighetspröva

Den 22 december 2022 fattade dock regeringen beslut om att avbryta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg och pausa pågående planeringsarbete för sträckan Göteborg-Borås. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda nya åtgärder för stråket med inriktningen att järnvägen ska förbättra arbetspendling och få en kapacitetsstark koppling till Landvetter på ett mer kostnadseffektivt sätt, utan att trafikstarten försenas.

De förutsättningar som Trafikverket arbetar utifrån regeringsuppdraget är:

- Järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling och förbättra anslutningen till Landvetter flygplats.
- Mer kostnadseffektiv utformning av anläggning än när Göteborg – Borås är del av nya stambanor för höghastighetståg.
- Kostnadseffektivt utöka järnvägskapaciteten i stråket.
- Trafikstarten ska inte försenas.
- Belysa om Kust till kust-banan skulle kunna vara en del i en kostnadseffektiv lösning.
- Utgångspunkt i utformning utan hänsyn till hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till regeringen senast 30 juni 2023. Regeringen väntas sedan under hösten fatta beslut om fortsättningen för projekt ny järnväg Göteborg – Borås.

## 6. Övriga järnvägsstråk in till Göteborg



Figur 3, Järnvägskarta Västsverige, observera att Götalandsbanan inte är byggd.

## 6.1 Västra stambanan

Västra stambanan är av stor vikt för Göteborg, både avseende långväga tågresenärer och pendeltågresenärer i stråket upp mot Alingsås och Skövde, samt för godstransporter till och från Göteborgs Hamn. Trafikverket bedömer att efterfrågan på både resande och godstransporter förväntas öka i stråket, vilket innebär ett ökat behov av trafik med alla kategorier av tåg: snabbtåg, regionaltåg, pendeltåg och godståg. Den största kapacitetsbristen uppstår när olika tågslag blandas med varandra och där hastighetsskillnaderna är betydande, vilket är fallet på Västra stambanan.

Ett sätt att mildra effekterna av kapacitetsbristen är att bygga nya förbigångsspår där snabba tåg kan köra förbi långsamma tåg. Trafikverket har genomfört och genomför för närvarande ett antal kapacitetsförstärkande åtgärder på sträckan Göteborg – Skövde, med en total kostnad om cirka 2,4 miljarder kronor. Det är insatser som ger högre kapacitet och effektivitet samt bättre driftsäkerhet. Det rör sig om ett tiotal åtgärder, med bland annat ett antal förbigångsspår, som sammantaget förbättrar för både gods- och persontrafik. Det finns också ytterligare cirka 800 miljoner kronor i nationell plan för ytterligare kapacitetsförstärkningar längs sträckan Laxå – Alingsås i form av fem nya förbigångsspår, som planeras för byggnation under åren 2028-2033. Nuvarande nationella plan innefattar även cirka 1,6 miljarder kronor för omloppsnära uppställningsspår i Göteborg/Västsverige. Åtgärden möjliggör utökning av fordonsflotta för lokal-, regional- och fjärrtåg.



Stadsledningskontoret

År 2021 färdigställde Trafikverket en Utpekad Bristanalys för Västra Stambanan, som även innefattade en kapacitetsanalys som använts för att identifiera de mest belastade delsträckorna utifrån framtidens behov av resor och transporter. Resultatet visar att den hårdaste belastningen kan förväntas inträffa på följande delsträckor:

1. Sävedalen (infart till Sävenäs rangerbangård och förbindelse till Göteborgs hamn)
2. Olskroken–Alingsås
3. Laxå–Hallsberg
4. Falköping–Skövde

Trafikverkets utpekade bristanalys visar på att bland annat planskildhet Sävenäs och fyrspårsutbyggnad Göteborg – Alingsås bör prioriteras för prövning som åtgärder.

De godståg som ska till och från Sävenäs rangerbangård kör i dag av och på Västra stambanan vid Sävedalen i plan. Eftersom dessa godståg håller en förhållandevis låg hastighet och dessutom är relativt långa innebär det att det tar mycket tid för dem att både komma av och på Västra stambanan. Detta påverkar den övriga trafiken på banan som måste sakta ned eller till och med stanna och vänta in godstågen.

Den föreslagna planskildheten innebär att den korsande tågvägen i plan tas bort och ersätts med en planskild förbindelse och samtidigt minskar konflikterna med övrig trafik på Västra stambanan, genom att godstågen kan hålla en högre hastighet både när de kör av och på Västra stambanan. Åtgärden underlättar även för de godståg som ska till och från Hamnbanan, eftersom de kan köra av och på Västra stambanan redan vid Sävedalen. Detta avlastar Västra stambanan från en stor andel godståg på delen Olskroken–Sävenäs. Kostnaden för åtgärden bedömdes i bristanalysen till cirka 1,65 miljarder kronor i prisnivå 2019-06.

I bristanalysen pekar Trafikverket på att stråket Göteborg – Alingsås är särskilt överbelastat, där därmed fyrspårsutbyggnad Olskroken-Alingsås bör prövas som åtgärd. Den grova kostnadsindikationen i bristanalysen för fyrspårsutbyggnad Olskroken – Alingsås (inklusive planskildhet Sävenäs) visar en kostnad på cirka 17 miljarder kronor. Åtgärden är emellertid inte med i nationell plan 2022-2023.

## 6.2 Väst kustbanan

Förstärkningar för robusthet och kapacitet för tåget på Väst kustbanan in mot Göteborg skulle delvis kunna ske genom en fyrspårsutbyggnad mellan Almedal-Möln dal, inom ramen för projekt ny järnväg Göteborg – Borås. Ytterligare förstärkningsåtgärder och fyrspårsutbyggnad i stråket har utretts inom ramen för ÅVS Varberg – Göteborg (se mer info nedan).

## 6.3 Södra Bohusbanan

Södra Bohusbanan sträcker sig från Göteborg till Uddevalla och är idag en enkelspårig järnväg.

Trafikverket genomförde under 2019 - 2021 en fördjupad utredning avseende kapacitetsförstärkningar för södra Bohusbanan. Utredningen hade som förutsättning att en ny station i Brunnsbo och dubbelspår från Göteborg Kville till Brunnsbo är byggda inom en sexårsperiod, där dock Brunnsbo station idag har ett planerat färdigställande till år 2029-2030. På medellång sikt, inom planperioden 2027–2033, föreslog utredningen att partiellt dubbelspår byggs mellan Brunnsbo och Säve. Förlängning av befintliga mötesstationer i Ytterby, Kode och Stora Höga (ca 1500 meter i vardera änden på befintligt mötesspår) samt mötesspår söder om Stenungsund. Åtgärderna på medellång sikt hade i utredningen en beräknad investeringskostnad på ca 2 800 miljarder kronor.

De föreslagna åtgärderna bedöms nödvändiga för att skapa grundförutsättningar för en utökning av regional tågtrafiken till kvartstrafik under högt trafikperioderna mellan Göteborg och Stenungsund,



Stadsledningskontoret

med bibehållen halvtimmestrafik mellan Göteborg och Uddevalla. De föreslagna åtgärderna på medellång sikt, dvs under planperioden 2027 – 2033, upptogs dock inte som investeringsobjekt i den nationella planen 2022 – 2033.

Avseende ett eventuellt öppnande av station i Säve station så pekar Väststågutredningen på att full dubbelspårsutbyggnad mellan Göteborg – Stenungsund kommer att behövas för att i framtiden kunna öppna stationer i Säve och Jörlanda.

#### 6.4 Norge-Vänerbanan och Göteborg - Oslo

Järnvägssträckan Göteborg-Oslo har idag stora kapacitetsproblem, som bl.a. utgörs av sträckan Halden-Öxnered som idag består av cirka 13 mil (varav cirka 10 mil i Sverige) kapacitetssvagt enkelspår. Restiden med persontåg mellan Oslo-Göteborg är idag cirka fyra timmar. Med full dubbelspårsutbyggnad skapas möjlighet att färdas med tåg mellan städerna på cirka 2 timmar 45 minuter.

Cirka 2700-3000 lastbilar passerar Svinesundsbron varje dygn, där Göteborgs Hamn är av mycket stor betydelse för norsk export och import. Det finns potential att flytta gods från väg till järnväg på sträckan om järnvägskapaciteten förbättras. Idag tar en godstågstransport mellan Oslo-Göteborg cirka 7 timmar. Med full dubbelspårsutbyggnad kan tiden minska till drygt 4 timmar för godstågstransporterna.

Trafikverket och norska Jernbaneverket genomförde en gemensam utredning, som presenterades år 2016, om möjliga åtgärder för förbättrad järnvägskapacitet Göteborg-Oslo. I utredningen föreslogs kapacitetshöjande åtgärder för sträckan Öxnered-Halden innan år 2033. Full dubbelspårsutbyggnad längs hela sträckan Göteborg-Oslo låg emellertid efter 2033.

Göteborgs Stad är medlemmar i STRING-network som sträcker sig mellan Hamburg - Oslo, tillsammans med bland andra Västra Götalandsregionen och Oslo kommune. Ny järnväg Göteborg – Oslo är ett av de prioriterade områdena för organisationens påverkansarbete.

Regeringen gav i juni 2022 Trafikverket i uppdrag att, tillsammans med Jernbanedirektoratet i Norge, genomföra en utredning för ökad kapacitet och tillgänglighet på järnvägen i stråket Göteborg – Oslo. Utredningen pågår för närvarande och ska redovisas till regeringen senast 1 oktober 2023.

### 7. Farledsfördjupning Göteborgs Hamn (Skandiaporten)

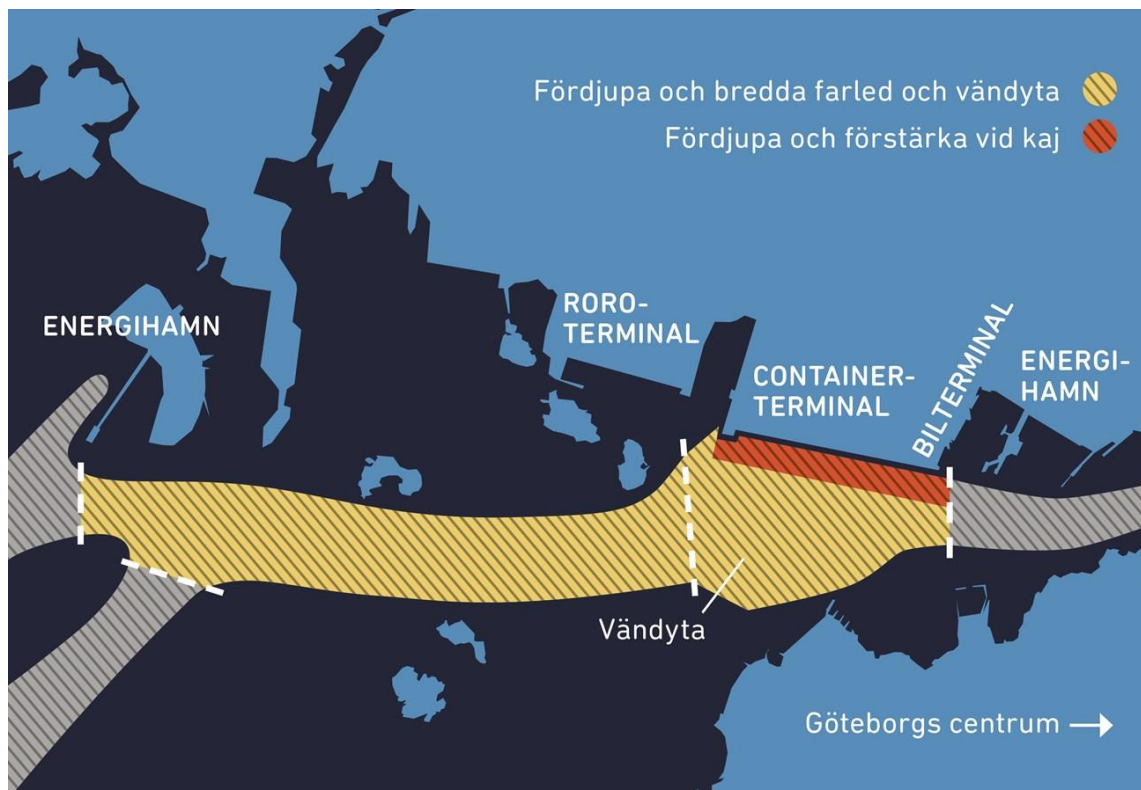
Göteborgs hamn är den enda svenska hamnen som kan ta emot världens största oceangående containerfartyg och därmed erbjuda direkttrafik till andra världsdelar över världshaven. Nära 60 procent av Sveriges containerhandel går via Göteborgs Hamn. Förutsättningen för att ta emot de direktgående containerfartygen är ett djupgående i farled och vid kajer som tillåter att ta emot de containerfartyg som idag och imorgon trafikerar världshaven. Trafikverket, Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB har identifierat en utveckling av containerfartygsflottan som lyfter behovet att fördjupa farleden in till Göteborgs hamns containerterminal. Befintligt farledsdjup begränsar idag möjligheterna att kunna ta emot de största oceangående fartygen vid full last, vilket påverkar hamnens konkurrenskraft och marknadsposition gentemot de globala containerrederierna. För att kunna bibehålla och på sikt utveckla containerverksamheten behöver farleden in till hamnen fördjupas. Dagens maximala djupgående för fartygen är 13,5 meter och fartygens längd och bredd 400x60 m. Projekt Skandiaporten siktar på en farledsfördjupning upp till 17,5 meter och där fartygens längd och bredd kan uppgå till 430x65 m. Med detta anpassas farleden och kajen till den framtida globala containerflottan.

Göteborgs Hamn AB genomför projekt Skandiaporten i samverkan med Trafikverket och Sjöfartsverket. Parterna har undertecknat två på varandra följande avsiktsförklaringar (2019 och 2020) samt ett genomförandeavtal del I (2021). Ett genomförandeavtal del II kommer att tecknas i senare skede.



#### Stadsledningskontoret

Kostnaden för farledsfördjupning och kajåtgärder är uppskattad till 2,5 miljarder kronor i 2017 års prisnivå. Genomförandeavtal del I innebär att staten respektive Göteborgs Hamn AB åtar sig att investera upp till 1 255 miljoner kronor vardera i 2017-års prisnivå, för sin del av investeringen. Respektive part ansvarar för risk utifrån ovanstående ansvarsområde. Den statliga delen, via Trafikverket och Sjöfartsverket, som omfattas av farled och vändyta fram till 50 meter från kaj finansieras via den nationella planen för transportinfrastruktur. Den kommunala delen, via Göteborgs Hamn, som är att härleda till kajkonstruktion (inklusive muddring 0–50 meter från kaj) finansieras i enlighet med beslut i kommunfullmäktige hösten 2020. Medfinansiering från EU är eventuellt möjligt med upp till 30 procent av investeringsvolymen förutsatt att det föreligger en full finansiering av projektet.



Figur 4, område för farledsfördjupning Göteborgs Hamn

Projektet står för närvarande nära byggstart. Göteborgs Hamn AB erhöll lagakraftvunnet miljötillstånd för sina arbeten i oktober 2022 och Sjöfartsverket för sina arbeten i mars 2023. Göteborgs Hamn AB skickade i januari 2023 in ansökan om EU-finansiering, för vilken svar väntas till sommaren 2023. Upphandling av entreprenör är genomförd sedan tidigare.

Sedan 2021 pågår dialog med EU-kommissionen med avseende på eventuell förekomst av statsstöd kopplat till projektet. Göteborgs Hamn AB, Trafikverket och Sjöfartsverket har i flera omgångar inkommit med svar på EU-kommissionens frågor. Dialogen med EU-kommissionen hanteras för Sveriges del genom Regeringskansliet.

Ett slutgiltigt klartecken i frågan om statsstöd är det enda villkor som Göteborgs Hamn AB inväntar innan byggstart kan ske. Sjöfartsverket planerar och genomför under 2023 och 2024 upphandling för statens åtaganden i projektet, och inväntar även regeringens byggstartsbeslut i december 2023.



Stadsledningskontoret

Byggstart är för Göteborgs Hamn AB planerad till sommaren eller andra halvan av 2023 och för Sjöfartsverkets del till hösten 2025. Med denna planering når parterna den gemensamma milstolpen att kunna öppna farleden för trafik med de större fartygen omkring årsskiftet 2026/27 eller i början av 2027.

## 8. Större vägstråk och åtgärdsvalsstudier

### 8.1 ÅVS väg 155 Torslanda – Öckerö

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 155 Torslanda - Öckerö. ÅVS:en var uppdelad i två delar, en för kortsiktiga åtgärder som kan genomföras under åren 2020-2030 (UA1) och en för långsiktiga åtgärder (UA2 och UA3).

De kortsiktiga åtgärderna i UA1 handlade exempelvis om mindre trimningsåtgärder på befintligt vägnät, nya pendelparkeringar för både bil och cykel och bättre synkning för kollektivtrafiken mellan byte färja/buss. Medel har tilldelats från Västsvenska paketet för bl.a. utökning av pendelparkeringsplatser vid Höna-Pinan och Amhult, samt förbättringar för gång- och cykelresenärer vid Amhult.

De långsiktiga åtgärderna som utretts inom ÅVS:en innebar inköp av nya färjor och tillkommande körfält på längs Hjuvixsvägen (UA2), alternativt en fast förbindelse i form av bro eller tunnel mellan Öckerö – Björkö – Hisingen (UA3).

Göteborgs Stad har tillsammans med Öckerö kommun, Västra Götalandsregionen och Trafikverket nått en överenskommelse för stråket Torslanda – Öckerö (väg 155), där parterna fastställer en gemensam inriktning, för att genom en stegvis process åstadkomma en hållbar tillgänglighet i stråket, på såväl kort och medellång sikt som långt bortom 2040. Överenskommelsen, som kommunfullmäktige fattat beslut om 9 juni 2022, bygger på att parterna under den kommande tioårsperioden kraftsamlar för att uppnå en tydlig och bestående omställning till mer klimatsmarta resvanor, så att tillgängligheten och framkomligheten i stråket åtminstone kan ligga kvar på dagens nivå. Parterna behöver samtidigt ha en beredskap för att, vid långsiktiga behov bortom 2040, i tid kunna fatta beslut om en långsiktig inriktning. I praktiken innebär detta att beslut om den långsiktiga inriktningen behöver kunna fattas senast vid årsskiftet 2032/33.

Den långsiktiga inriktningen kan, om det finns framtida behov, komma att gälla eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i befintlig sträckning för väg 155, alternativt som tunnel på Hisingen, och en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen. Den långsiktiga inriktningen ska ha ett tydligt fokus på ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

### 8.2 ÅVS väg 158

Väg 158 är hårt belastad under vissa tider på dygnet. Detta leder bland annat till bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafik såväl som för biltrafik. Trafikbelastningen bedöms dessutom öka till följd av planerad exploatering i kombinationen med att stråket idag omfattas av attraktiva områden att bo och vistas i. Trafikverket har genomfört en ÅVS för väg 158, sträckan Järnbrottsmotet – E6 i Kungsbacka. Huvudsyftet med ÅVS:en är att skapa bättre pendlingsmöjligheter i stråket.

Resultatet av åtgärdsvalsstudien visar på utmaningen att öka andelen resor med hållbara transportmedel genom minskad andel bilresor. För att lösa de övergripande kapacitetsproblemen på längre sikt så bedöms det aktuellt att ytterligare utreda en ny storskalig lösning av kollektivtrafik i stråket. Ett kollektivtrafikreservat längs väg 158 är utpekad i aktuella översiktsplaner.



Stadsledningskontoret

Två namngivna objekt inom Göteborgs Stad har studerats, Askims Stationsväg (ny trafikplats), Askimsbadet (ny cirkulationsplats) men det finns inga medel avsatta i den regionala infrastrukturplanen 2022-2033 för större åtgärder i stråket.

### 8.3 ÅVS Varberg - Göteborg

Det kustnära stråket Varberg-Göteborg är en växande del av regionen både i antalet arbetsplatser och med avseende på befolkningens storlek. Pulsådern i stråket utgörs av E6 och Väst kustbanan, där kollektivtrafiksystemet är uppbyggt kring tågtrafiken på Väst kustbanan och där E6 i kombination med järnvägen bidrar till att skapa förutsättningar för näringslivet i både Västsverige och nationellt. En kraftigt ökande godstrafik i kombination med ökande arbets- och studiependling innebär också att allt fler resenärer och fordon ska samsas om samma infrastruktur.

Trafikverket har tillsammans med de involverade kommunerna, Varberg, Kungsbacka och Mölndal samt Västra Götalandsregionen, Region Halland och Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) studerat bristerna i stråket Varberg-Göteborg inom ramen för en åtgärdsvalsstudie. Brister, behov och mål relaterade till den statliga infrastrukturen identifierats med utgångspunkt i Väst kustbanan och E6 varpå förslag på åtgärder tagits fram. Studien har fokuserat på åtgärder på medellång sikt, utifrån revidering av nationell och regional plan 2022-2033, men också åtgärder på kort sikt (trimningsåtgärder). Studien föreslår även fördjupningsområden på längre sikt, mot år 2050.

De brister som identifierats rör i huvudsak de båda huvudstråken E6 och Väst kustbanan, där kapacitetsbristen på Väst kustbanan är speciellt uppmärksammas. Godstrafiken, som redan idag har problem, riskerar att drabbas än hårdare i konkurrensen med övrig tågtrafik. Detta beroende på att förbigångsmöjligheter, dvs. spår där snabbare tåg kan passera långsammare, saknas. Det har också kunnat konstateras att den bristande kapaciteten på Väst kustbanan till stor del beror på att pendeltågstrafiken till och från Kungsbacka är resurskrävande och att de tåg som vänder i Kungsbacka tar stor kapacitet i anspråk på grund av stationens nuvarande utformning. Brister som blir än mer påtagliga den dag då Väst länken öppnar för trafik och antalet avgångar på Väst kustbanan ökar med ytterligare avgångar till Kungsbacka och Halmstad. Studien har även kunnat konstatera att det finns brister på E6 kopplat till trafikplatserna med avseende på kapacitet och säkerhet. Bristerna bedöms kunna åtgärdas med trimningsåtgärder.

Bland de åtgärder som föreslås är ombyggnation av nuvarande station i Kungsbacka. Studien har även beräknat effekterna av en utökning från två till fyra spår mellan Kungsbacka C och Kungsbacka-Hede, samt utrett möjligheterna för ett nytt förbigångsspår för att hantera långa tåg med lägre hastigheter. Det finns dock inga medel avsatta i Trafikverkets nationella plan 2022-2033 till namngivna åtgärder.

### 8.4 ÅVS E6

Dagens situation på E6 i centrala Göteborg är ansträngd. Trafikverket har genomfört en ÅVS som utrett möjliga framkomlighetsåtgärder i anslutning till E6:an genom Göteborg. Det är primärt vid Kallebäcksmotet som det behövs åtgärder för förbättrad framkomlighet. 2020 öppnades en ny påfart från E6 norrut till väg 40 mot Borås för att öka kapaciteten och framkomligheten. Lösningar för ny vägsträckning från väg 40 västerut mot E6 söderut har studerats men det finns inga medel avsatta i Trafikverkets nationella plan 2022-2033 för åtgärden.

E6:an utgör även en stor barriär i centrala Göteborg, och medför dels att möjligheterna till bostadsexploatering nära leden minskar, dels att möjligheterna att ta sig över leden på ett tillfredsställande sätt är små. Göteborgs Stad har i samband med stadsutveckling i Kallebäck tecknat avtal med exploitör om medfinansiering till en gång- och cykelbro över E6 i Kallebäck.

### 8.5 ÅVS Lundbyleden

Lundbyleden är en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade leder. Den ingår i det nationella stamvägnätet och är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Leden kopplar an mot stora målpunkter såsom Göteborgs hamn, industrier och bostadsområden i Torslanda samt Öckerö kommun



Stadsledningskontoret

och är således en viktig väg för nationell, regional såväl som lokal trafik. Hamnbanan till Göteborgs hamn löper parallellt med Lundbyleden och tillsammans utgör de en påtaglig barriär för befintliga och planerade bostäder och verksamheter i området. Utöver detta transporteras farligt gods på Hamnbanan och delar av Lundbyleden vilket utgör en risk och begränsar på vilket sätt bebyggelse kan uppföras längs sträckan.

Trafikverket har genomfört en ÅVS för Lundbyleden i samverkan med Göteborgs Stad. Det övergripande målet för ÅVS:en är att möjliggöra en stadsutveckling som skapar en sammanhållen stad och samtidigt tryggar en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. ÅVS:en föreslår åtgärder på kort sikt (2020-2030) samt åtgärder på medellång till lång sikt (2031 och framåt). För åtgärder på kort sikt har fokus varit att skapa förutsättningar för att hantera trafikförsörjningen på och i anslutning till Lundbyleden till följd av pågående och beslutade planer i området. Fokus på kort sikt har även varit att minska barriäreffekten av Lundbyleden för fotgängare och cyklister. För åtgärder på medellång till lång sikt har två inriktningsalternativ för Lundbyledens framtida funktion tagits fram, Inriktning 1 – en kapacitetsstark trafikled för regional och nationell trafik med barriäröverbyggande åtgärder och Inriktning 2 – en boulevard med lokal karaktär och med minskad barriärverkan. Inriktningarna har båda en tydlig riktning mot målet/visionen om en sammanhållen stad.

Bland de åtgärder som förslås på kort sikt för att överbygga Lundbyleden och Hamnbanan kan nämnas: Sociodukt Frihamnen-Brämaregården, koppling Wieselgrensplatsen-Gropegårdsgatan/Inlandsgatan-Lindholmen, gång- och cykelbro Lindholmen/Karlastaden-Ramberget/Keillers park. ÅVS:en har inte resulterat i några nya namngivna åtgärder i Trafikverkets nationella plan för perioden 2022-2033 men sedan tidigare pågår planering hos Trafikverket för ombyggnad av Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Ringömotet. Ombyggnaden är en del i Västsvenska paketet och innebär anpassning av Lundbyleden till pågående förtätning med bostäder, handel och verksamheter samt till andra infrastrukturobjekt.

### 8.6 ÅVS Dag Hammarskjölds boulevard

År 2010 beslutade byggnadsnämnden att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att sammanställa planeringsförutsättningar för hur Dag Hammarskjöldsleden kunde göras om till en stadsboulevard. När arbetet presenterades saknades tillräcklig beskrivning av hur bland annat trafikföringen skulle lösas. År 2017 gav därför kommunfullmäktige trafiknämnden i uppdrag att genomföra en ÅVS för Dag Hammarskjölds boulevard, gällande både trafiklösning och stadsutveckling. Till skillnad från ovanstående ÅVS:er, som bedrivits av Trafikverket, så har Göteborgs Stad, genom trafikkontoret, därmed varit huvudman för ÅVS Dag Hammarskjölds boulevard.

I ÅVS:en konstateras att för att möjliggöra en boulevardomvandling och stadsutveckling krävs flera åtgärder som ligger utanför stadens rådighet. Av dessa är den enskilt viktigaste åtgärden genomförande av Målbild Koll2035 men också andra åtgärder gällande kollektivtrafik samt åtgärder långt bortom 2035 såsom exempelvis en möjlig järnväg mellan Kungsbacka och Haga station via Järnbrott. För att genomföra en boulevardomvandling krävs därmed finansiering och samverkan mellan ett flertal berörda aktörer.

I samband med delårsrapporten för mars 2021 beskriver de dåvarande planerande nämnderna att de behöver ”göra gemensamma prioriteringar mellan såväl pågående större stadsutvecklingsprojekt som mellan å ena sidan pågående projekt/existerande mål och uppdrag och å andra sidan tillkommande projekt”. Under hösten 2022 pågick också ett arbete under ledning av stadsbyggnadskontoret om att ta fram en utbyggnadsplanering.

Mot bakgrund stadens begränsade rådighet och nämndernas önskemål om gemensamma prioriteringar mellan stadsutvecklingsprojekt gjorde stadsledningskontoret bedömningen att genomförande av ÅVS Dag Hammarskjöld skulle kunna ingå i en kommande utbyggnadsplaneringen och vägas gentemot andra stadsutvecklingsprojekt. Stadsledningskontoret föreslog därför att stadens skulle avvakta med





Stadsledningskontoret

fortsatt utredning av Dag Hammarskjölds boulevard. Stadsledningskontoret gjorde också bedömningen att staden i nuläget inte ska prioritera att inleda dialog med berörda aktörer om järnväg Kungsbacka – Haga som potentiellt järnvägsstråk, utan fokusera på de prioriterade järnvägsstråk som kommunstyrelsen tidigare pekat ut, som Göteborg – Borås, Västra stambanan och Göteborg – Oslo. I november 2022 fattade kommunfullmäktige beslut, i enlighet med stadsledningskontorets förslag, att avvakta med fortsatt utredning av Dag Hammarskjölds boulevard tills dess att en utbyggnadsplanering, som konkretiserar genomförandet av översiktsplanens mål och inriktning och prioriteringsordningen mellan stadsbyggnadsprojekten, för staden är fastställd.

I stadens budget för 2023 framgår också att stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att i samverkan med stadsmiljönämnden och exploateringsnämnden omvandla Dag Hammarskjöldsleden, Hjalmar Brantingsgatan och Almanacksvägen/Kortedalavägen till stadsmässiga stråk. Framkomligheten för kollektivtrafiken ska fortsatt prioriteras i dessa stråk.

### 8.7 ÅVS E6.20 Västerleden

Under 2022 startade Trafikverket en ÅVS för Västerleden, från Järnbrottsmotet till Röda Stensmotet. ÅVS:en beräknas vara klar i början av 2024. ÅVS:ens övergripande mål är att säkerställa och utveckla vägens funktion som ett attraktivt och hållbart gods- och pendlingsstråk idag och i framtiden samtidigt som planerad stadsutveckling i Södra Mellanstaden kan möjliggöras. Utvecklingen i bebyggelse och transportsystem i stadsdelen ska samordnas och leda till att andelen hållbara och kapacitetsstarka resor och transporter ökar.

Västerleden fyller en viktig funktion på regional och lokal nivå och är också av nationellt intresse då den förbinder södra delen av Göteborg med Göteborgs hamn. Det är en av få möjliga vägar för farligt gods till hamnen. Västerleden är också ett utpekad Metrobusstråk i Målbild Koll2035.

Leden har hög trafikbelastning och i dagsläget uppstår köbildning framförallt i anslutning till Gnistängstunneln som är en flaskhals. Busstrafiken har egna körfält på delar av leden men inte genom tunneln vilket leder till att busstrafiken fastnar med övriga trafik vid köbildning, Gnistängstunneln är systemkritisk för busstrafiken och ett framtida Metrobussystem. Det finns behov av att utveckla attraktiva bytespunkter/stationer vid exempelvis Frölunda Torg och Kungssten.

På Söderleden, mellan Järnbrottsmotet och Åbromotet, har kapacitetsåtgärder genomförts tidigare (t ex. i Sisjömotet). Söderleden har därmed inte samma brister som Västerleden.

Den stadsutveckling som staden planerar i Frölunda, Tynnered och Högsbo är beroende av Västerleden som kommunikationslänk men det finns stora utmaningar i att hantera ledens barriärverkan och hur områdena kring leden kan knytas samman vilket också studeras i ÅVS:en i samverkan med pågående planprogram i området.

### 8.8 ÅVS E6.20 Hisingsleden/Norrleden

Trafikverket genomför en enklare åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Hisingsleden, norra delen samt Norrleden (E6.20), mellan Björlandamotet och Klareberg (exklusive Klarebergsmotet).

Hisingsleden och Norrleden har utretts vid flera tillfällen tidigare. Bland annat tog tidigare Vägverket fram en förstudie med bred förankring för sträckan Vädermotet – Klareberg under 2008/2009 med tillhörande genomförbarhetsstudie (2008). Hisingsleden, södra delen, ink. Halvors länk, mellan Vädermotet – Björlandavägen har byggts ut till 2 +2-väg och är helt färdigställd 2024.

Den pågående studien ska ta hand om befintligt material för den norra delen av Hisingsleden och Norrleden samt uppdatera utifrån nya planeringsförutsättningar. Arbetet har bedrivits i tätt samarbete med Göteborg Stad i samband med Stadens framtagande av planprogram för Säve flygplats. Staden har även försett Trafikverket med annat underlag kopplat till exploatering och annan utveckling i området, bland annat i form av framtagna trafikanalyser för Hisingen.



Stadsledningskontoret

ÅVS:en ska fungera som underlag för beslut om fortsatt hantering avseende åtgärder på Hisingsleden, norra delen samt Norrleden. En avsiktsförklaring avses tas fram med koppling till ett kommande inriktningsbeslut för Sävprogrammet. I dagsläget finns inga namngivna åtgärder på denna del av leden finansierade i den nationella planen för transportinfrastruktur för åren 2022-2033.