

Styrelsen	2024-10-17
Handling nr	10.4
Handläggare	Torvald Asplund Arne Ekelund
Daterad	2024-09-27
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Avsiktsförklaring rörande spårväg i Allétråket

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att Västtrafik ställer sig bakom fortsatt planering av spårväg i Allestråket samt att Göteborgs Stad påbörjar genomförandestudie och detaljplaner för objektet, samt
- att Västtrafik föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige att ge regiondirektören i uppdrag att teckna avsiktsförklaring kring spårväg i Allétråket enligt bilaga, under förutsättning att Göteborgs kommunfullmäktige fattar likalydande beslut.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

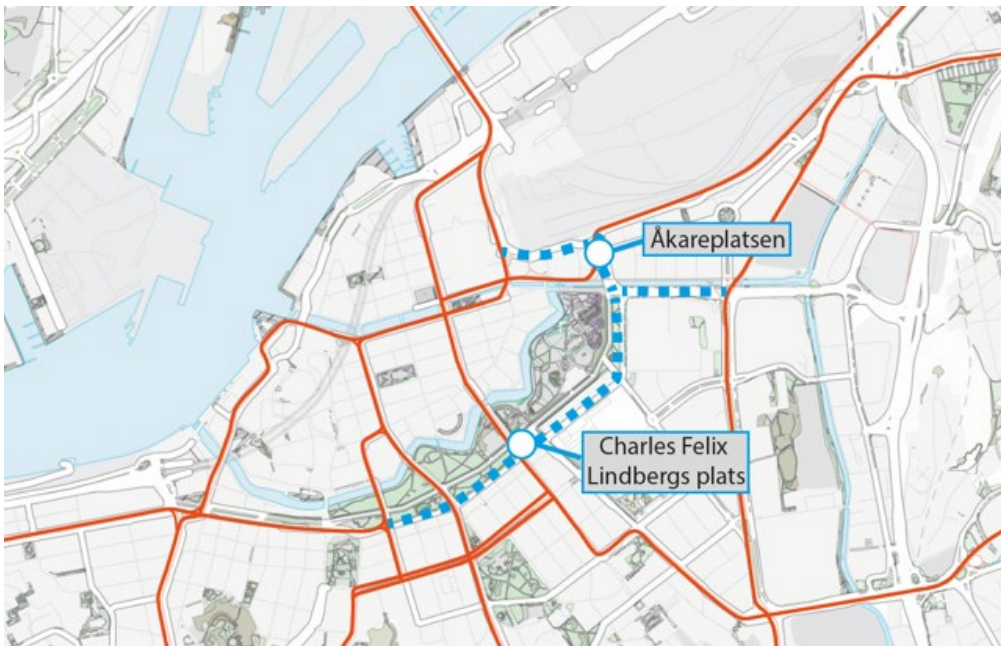
Camilla Holtet

BAKGRUND

Spårvägssystemet i Göteborg är hårt belastat, med fulla vagnar och små möjligheter att utöka trafikeringen under högtrafik. Kapacitetsbristen är en följd av spårvägssystemets uppbyggnad, där nästan samtliga av dagens spår och linjer angör Brunnsparken och Drottningtorget. Det får till konsekvens att kollektivtrafiken blir störningskänslig, och förutsättningarna att omhänderta en växande befolkning och ett ökat resande försämras. Problemet är särskilt stort för resor i öst-västlig riktning - till och från nordöstra Göteborg, östra centrum samt sydvästra Göteborg. Såväl befolkningsprognos som politiska mål om bostadsbyggande och ökat hållbart resande indikerar att efterfrågan på kollektivtrafikresor kommer att bli än större, vilket ytterligare förstärker dagens situation och problem.

Spårväg i Allétråket ingår i Målbild Koll2035¹ och beskrivs i målbilden som en central åtgärd för att avlasta centrala Göteborg. Spårväg i Allétråket är en ny spårvägslänk mellan Hagakyrkan och Åkareplatsen i centrala Göteborg. Syftet är att avlasta flaskhalsarna i kollektivtrafiksystemet vid Drottningtorget och Brunnsparken samt skapa kortare restider genom centrum. Spårväg i Allétråket ökar robustheten i spårvägssystemet och skapar förutsättningar för att omhänderta en växande befolkning i storstadsområdet och ett ökat hållbart resande.

ÄRENDEGENOMGÅNG



Figur 1: Illustration över studerad sträckning av spårväg i Allétråket i förstudien

I förstudien för spårväg i Allétråket antas att spårvägen lokaliseras i Parkgatan, och att biltrafiken i Nya Allén dubbelriktas. Biltrafiken antas få ett körfält i varje riktning, och trevägskorsningar med separata svängfält anläggs. Hållplatser bedöms kunna lokaliseras vid

¹ Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille, april 2018

Avenyn (Charles Felix Lindbergs plats) samt vid Åkareplatsen (efter det att länken är fullt utbyggd).

Det antas att den genomförandestudie som är nästa steg i Göteborgs Stads process för investering, omfattar Parkgatan, Nya Allén, Ullevigatan och Stampgatan samt angränsande gatunät söder om Parkgatan. Att angränsande gatunät inkluderas beror på att anpassning av gator kan behöva ske för att bland annat möjliggöra angöring till fastigheter. Spårvägen bedöms lokaliseras i Parkgatan.

Under 2021 godkände parterna i Västsvenska paketet ett projektavtal för finansiering av nya åtgärder om totalt 300 miljoner kronor (i 2009 års prisnivå). I avtalet ingår genomförandestudie (GFS) samt del av projektering för spårväg i Alléstråket med 60 miljoner kronor, vilket motsvarar ca 100 miljoner kronor i dagens prisnivå. Stadstrafikforum GMP (Göteborg, Mölndal och Partille) gav i mars 2022 parterna i uppdrag att ta fram förslag till avsiktsförklaring kring Spårväg i Alléstråket, se bilaga.

Kostnaden för utbyggnad av hela Allélänken inklusive anslutning till snabbspåret vid Åkareplatsen har bedömts till cirka 1,7 miljarder kronor (2023 års prisnivå) varav den första deletappen fram till Ullevigatan bedöms uppgå till 1,1 miljoner kronor. I kostnadskalkylen ingår förutom byggnation av själva spårvägen även ombyggnad av Nya Allén samt anslutande vägar. Kalkylen omfattar även byggnation av ny spårväg i Ullevigatan. Det är dock värt att beakta att kostnadskalkylen togs fram i ett tidigt skede, där vissa tekniska och genomförbarhetsmässiga förutsättningar fortfarande är oklara. Omfattningen av exempelvis ledningar som kan behöva hanteras är en osäkerhet som behöver studeras närmare under genomförandestudien. Vidare kan hantering av träd som berörs av Allélänken vara en faktor som både kan leda till ökade kostnader och projektföreningen.

Drift- och underhållskostnaderna bedöms, utslaget över spårvägens tekniska livslängd, uppgå till ungefär 4 miljoner kronor per år. Drift- och underhållskostnader kopplade till spåranläggning finansieras, enligt banavgiftsavtalet, av Västra Götalandsregionen.

FINANSIERING

Enligt samarbetsavtal för spårvagnstrafiken har Göteborgs Stad och VGR ett gemensamt ansvar att finansiera framtida spårvägsinvesteringar. För genomförande av spårväg i Alléstråket krävs sannolikt extern medfinansiering.

VGR och Göteborg avser gemensamt söka statlig medfinansiering för spårväg i Alléstråket, se bilagd avsiktsförklaring. Arbete pågår med att ta fram erforderliga underlag för att nominera objektet till Trafikverket för möjlig medfinansiering via Nationell Infrastrukturplan 2026–2037.

Utöver kostnaden för genomförandestudie enligt ovan tillkommer kostnad för framtagande av detaljplan som bedöms uppgå till ungefär 10 miljoner kronor. Denna kostnad föreslås delas lika mellan Göteborgs Stad och VGR genom IKN i enlighet med bilagd avsiktsförklaring.

ÖVERVÄGANDEN

Den genomförandestudie som i och med beslut i fullmäktige i Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad kan påbörjas omfattar ett relativt stort geografiskt område, och projektet kommer för att kunna gå vidare till byggnation komma göra ett antal ställningstaganden. Bland annat kommer ställningstagande om antal hållplatser och lokalisering av dessa behöva tas, samt även beslut om spårvägen i Alléstråket i den första etappen ska anslutas via Stampgatan eller via Ullevigatan. Västtrafik och VGR behöver stå bakom de överväganden och ställningstaganden som görs utifrån ett trafikeringsperspektiv.

//

*Bilaga: Avsiktsförklaring om Spårväg i Alléstråket
(Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad)*

Avsiktsförklaring om Spårväg i Alléstråket

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

- Västra Götalandsregionen, org.nr 232100–0131 med adress SE 462 80 Vänersborg.
- Göteborgs Stad, org.nr 212000–1355 med adress Box 2258, 403 14 Göteborg.

Västra Götalandsregionen (VGR) och Göteborgs Stad är var för sig nedan benämnda "Part" och gemensamt för "Parterna".

Avsiktsförklaringen har behandlats av Stadstrafikforum GMP 2024-09-13.

1. Syfte med avsiktsförklaringen

Genom denna avsiktsförklaring ställer sig Parterna bakom att verka för utbyggnad av Spårväg i Alléstråket på sträckan mellan Hagakyrkan och Åkareplatsen. Avsiktsförklaringen reglerar Parternas ansvar i det fortsatta arbetet med genomförandestudie och detaljplaner för etapp ett, förstudie för etapp två samt parternas avsikt att gemensamt söka statlig eller annan extern medfinansiering för genomförande av investeringen.

2. Bakgrund

Spårväg i Alléstråket syftar till att avlasta de hårt belastade knutpunkterna Brunnsparken och Drottningtorget samt skapa ett kapacitetstillskott i spårvägssystemet för resor till och genom centrala Göteborg. Spårvägens möjlighet att erbjuda hållbara resor är avgörande för att den planerade utbyggnaden och tillväxten enligt stadens översiktsplan ska kunna realiseras. Den stadsutveckling som genomförts, pågår och planeras bygger på att kollektivtrafiksystemet kan hantera ett ökat antal resenärer och för att möjliggöra det är det nödvändigt att Brunnsparken och Drottningtorget avlastas.

Det finns även ett starkt beroende mellan Spårväg i Alléstråket och kanalmursprogrammet, som innefattar upprustning och renovering av kanalmurarna mellan Stora Hamnkanalen och Dämnet (Gårda). En alternativ körväg förbi Brunnsparken och Drottningtorget behövs för programmets genomförande. Utan en alternativ körväg på plats kommer utbudet i spårvägstrafiken behöva minska kraftigt och tillgängligheten till den centrala staden påtagligt försämrats. I kommande skede behöver samordning ske mellan kanalmursprogrammet och genomförandeplaneringen av Spårväg i Alléstråket.

Spårväg i Alléstråket planeras i nuläget att byggas ut i två etapper. För den första etappen mellan Haga och Gamla Ullevi behöver det tas fram en genomförandestudie och detaljplaner med tidigare genomförd förstudie som grund. I den första etappen ingår anslutning till befintliga spår antingen i Stampgatan eller Ullevigatan.

För den andra etappen, Åkareplatsen inklusive koppling till snabbspåret, behöver den förstudie som pågår färdigställas i ett första skede. Den nya spårvägens kapacitetstillskott och nyttor är avhängiga en fullt utbyggd spårvägslänk, med anslutning till snabbspåret vid Åkareplatsen.

3. Tidigare politiska ställningstaganden

Genom Målbild Koll2035 utpekas Spårväg i Alléstråket som en viktig länk i utvecklingen av kollektivtrafiksystemet i storstadsområdet. Målbilden antogs av regionfullmäktige och av respektive kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille under 2018.

I Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 är förstudie och genomförandestudie för Spårväg i Alléstråket med som en prioriterad utredning. Handlingsplanen godkändes av regionfullmäktige och kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille under 2020.

Under 2021 godkände Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgsregionen och Göteborgs Stad inom ramen för Västsvenska paketet ett projektavtal för finansiering av nya åtgärder med start 2021, om totalt 300 miljoner kronor i 2009 års prisnivå. Genomförandestudie för Spårväg i Alléstråket ingår i projektavtalet med en beslutad finansiering om 60 miljoner kronor.

Stadstrafikforum GMP gav i mars 2022 parterna i uppdrag att ta fram förslag till avsiktsförklaring kring Spårväg i Alléstråket.

Översiktsplan för Göteborg antogs av kommunfullmäktige i maj 2022. I översiktsplanen pekas Spårväg i Alléstråket ut som framtida spårväglänk för att avlasta Brunnsparken och öka robustheten. Alléstråket är även utpekat som ett viktigt grönt stråk i staden som därtill ligger i en känslig kulturmiljö.

En teknisk förstudie togs gemensamt fram av Göteborgs Stad trafikkontoret och Västtrafik samt skickades under 2022 på remiss till närmast berörda parter. Efter inkomna remissvar från Göteborgs Stads övriga nämnder genomfördes kompletterande utredningar för att ytterligare genomlysna alternativa åtgärder för att lösa behovet av att i närtid avlasta Brunnsparken och Drottningtorget. Stadsbyggnadsnämnden gav därefter den 23 april 2024 förvaltningen i uppdrag att ta fram inriktningsbeslut för en första etapp av spårväg i Alléstråket.

Behovet av en ny spårväglänk för att avlasta Brunnsparken har även lyfts till Trafikverket i arbetet med framtagande av en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Västra Götalandsregionen har i sitt remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag (april 2024) lyft behovet av behovet av åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik i storstadsområdet Göteborg, där en ny spårväglänk utgör en av åtgärderna. Remissyttrandet har beretts i Beredningen för Hållbar Utveckling (BHU).

4. Omfattning och avgränsning

Åtgärdens första delsträcka omfattar spårväg mellan Hagakyrkan och Gamla Ullevi, med anslutning till hållplats Ullevi Norra, antingen via befintliga spår i Stampgatan eller via nya spår i Ullevigatan. Det motsvarar utredningsområdet inom förstudien. För den första etappen är nästa steg framtagande av genomförandestudie och detaljplan.

Parterna är överens om att anslutningen till snabbspåret vid Åkareplatsen ska studeras vidare inom förstudien Drottningtorget, Åkareplatsen och Kanalstråket innan inriktningsbeslut för den andra etappen av åtgärden kan fattas.

I det fortsatta arbetet definieras och avgränsas projektet Spårväg i Alléstråket till att omfatta de investeringsåtgärder som direkt kan hänföras till anläggandet av en funktionell spårvägsanläggning. Detta ska inkludera allt som behöver anläggas, flyttas, byggas om, eventuella kompensationsåtgärder etcetera som behövs för att få till stånd en spårväg i enlighet med förslaget i förstudien och kommande genomförandestudier. Vad som är nödvändiga funktioner och åtgärder kommer ytterligare konkretiseras och preciseras inför ett genomförandebeslut i region- respektive kommunfullmäktige.

Utöver grundinvesteringen "spårvägsprojektet" kan det finnas behov av följdinvesteringar som inte är nödvändiga för genomförandet av Spårväg i Alléstråket. Dessa ska redovisningsmässigt hanteras utanför spårvägsprojektet även om det finns skäl för att funktionellt hantera ett utrednings- och utbyggnadsskede samordnat. Ansvar för följdinvesteringar som inte direkt går att hänföra till spårvägsprojektet utgår från parternas ordinarie ansvarsområden och gränsdragningsfrågor behöver regleras i kommande genomförandeavtal.

Enligt det banavgiftsavtal som har tecknats mellan parterna betalar VGR genom Västtrafik en årlig avgift till Göteborgs Stad för spåranläggningens förvaltningskostnader (drift, underhåll och kapitalkostnad). Enligt banavgiftsavtalet ska VGR inte belastas för kapitalkostnader i de fall VGR är direkt medfinansierare av investeringar i spårvägsanläggningen. Bedömd årlig drift- och underhållskostnad för spårvägsobjektet kommer att tas fram inom ramen för projektet.

5. Parternas ansvar

Göteborgs Stad ansvarar för att driva arbetet med genomförandestudie och detaljplan. Parterna är medvetna om att det inom ramen för detaljplan görs prövning av objektets genomförbarhet i förhållande till andra intressen och initialt i arbetet med detaljplan behöver frågan om påverkan på riksintresse hanteras. Kommunfullmäktige antar detaljplan.

Göteborgs Stad via stadsbyggnadsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen ansvarar för att ta fram fungerande lösning för spårvägssystemet i etapp två med koppling till snabbspåret vid Åkareplatsen. Detta hanteras inom ramen för förstudie Åkareplatsen, Drottningtorget och Kanalstråket där platserna studeras ur ett helhetsperspektiv. Västtrafik deltar i projektet och bidrar med kunskap om spårvägsanläggningen och kollektivtrafiksystemets förutsättningar och behov. Parterna ansvarar gemensamt för att göra avvägningar mellan olika kollektivtrafikkoncepters behov.

VGR genom Västtrafik ansvarar för att trafikera spårväglänken samt genomföra erforderliga linjeomläggningar för busstrafiken i Alléstråket i samverkan med Göteborgs Stad.

Ekonomi och finansiering

En succesivkalkyl är genomförd i samband med förstudien i januari 2022. Kostnaden för utbyggnad av Allélänken som helhet har bedömdes till cirka 1,7 miljarder, varav etapp ett är kostnadsbedömd till cirka 1,1 miljard kronor i 2024 års prisnivå.

Parterna avser att gemensamt söka medfinansiering med minst 50 % från Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 för genomförande av Spårväg i Alléstråket. Under förutsättning att statlig medfinansiering beviljas är parterna överens om att inleda

förhandlingar gällande hur kostnader för resterande del av investering ska fördelas mellan parterna.

Enligt samarbetsavtal ¹⁾ mellan Parterna avseende spårvägstrafiken ska nyinvestering i spårvägsanläggningen som överstiger avtalad gemensam pott om 600 miljoner kronor förhandlas mellan Parterna. Återstående medel i den gemensamma spårvägspotten är sedan tidigare avsatta till Engelbrektslänken samt kapacitetsförstärkning av spårvägsnätet för 45-meters spårvagnar.

Västsvenska paketet har sedan tidigare beslutad om medfinansiering med 60 miljoner kronor i 2009 års prisnivå (motsvarar ca 100 miljoner kronor i 2024 års prisnivå) för genomförandestudie och del av projektering för Spårväg i Alléstråket.

Parterna avser att dela lika på kostnaden för framtagande av detaljplan, vilken bedöms uppgå till 5–10 miljoner kronor.

När denna avsiktsförklaring tecknas befinner sig projektet i tidigt skede. Inför start av genomförandestudie och detaljplan kommer avtal att tecknas som i detalj reglerar Parternas åtaganden, hantering av förseningar, eventuella tillkommande åtgärder och riskfördelning mm. I ett senare skede, efter genomförandestudie och detaljplan samt då finansiering har säkerställts, tecknas ett nytt avtal för genomförande av objektet.

Tidplan

Arbetet med genomförandestudie och detaljplan kan påbörjas efter att inriktningsbeslut är fattat av Parterna. Projektet befinner sig i tidigt skede och Parterna är medvetna om att det finns risker som gör att tidplanen kan påverkas. Indikation på möjlig tidplan framgår nedan.

- Genomförandestudie och detaljplan - 3 år
- Projektering och byggnation – 5 år
- Bedömningen i nuläget är att etapp ett kan öppnas för trafik 8 år efter kommunfullmäktiges planeringsbeslut.

Etapp två av projektet, med koppling till snabbspåret vid Åkareplatsen, är beroende av andra projekt såsom Bangårdsförbindelsen och Kanalmursrenoveringen. En preliminär bedömning är att etapp två kan genomföras inom perioden 2035–2040.

Organisation och samverkan

Parternas tjänsteorganisationer ansvarar för att tillsätta och bemanna en organisation med gemensam styrgrupp och ta fram rutiner för samverkan efter att beslut om denna avsiktsförklaring har fattats.

6. Avsiktsförklaringens giltighet

Denna avsiktsförklaring undertecknas efter godkännande i Göteborgs kommunfullmäktige samt Regionfullmäktige.

¹ Huvudavtal avseende ansvar för spårvägstrafikens bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals stad, tecknat i juni 2018

Eventuella ändringar och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av bägge parter.

Denna avsiktsförklaring anses inte utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas häri ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Ort och datum

Ort och datum

Håkan Sandahl
Regiondirektör
Västra Götalandsregionen

Eva Hessman
Stadsdirektör
Göteborgs Stad