



---

## Handling 2020 nr 56

# Avslut av projekt linbana samt ställningstaganden om alternativa kollektivtrafiklösningar till linbanan

Till Göteborgs kommunfullmäktige

### Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker yrkande från S och D den 11 mars 2020 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Stadsledningskontorets förslag till beslut under punkt 1-7 i tjänsteutlåtandet tillstyrks:
  - 1) Projekt linbanan i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 2016-11-10 § 9, ärende Planeringsinriktning för Linbana över älven år 2021, förklaras avslutat.
  - 2) Stadsdirektören får i uppdrag att i styrelsen för Sverigeförhandlingen förhandla fram tilläggsavtal som innebär avslut av objektavtal Linbana centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen inom Sverigeförhandlingen Ramavtal 7 – Storstad Göteborg, samt genomföra nödvändiga justeringar av ramavtalet. Kommunstyrelsen får mandat att fatta beslut om tilläggsavtal för justeringar av ramavtal samt avslut av berört objektavtal.
  - 3) Trafiknämnden får i uppdrag att, utifrån sin roll som planavtalspart, begära avslut hos byggnadsnämnden för de sex pågående detaljplanerna avseende linbanans sträckning, torn och stationer, som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
  - 4) Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med trafiknämnden, analysera konsekvenserna av att linbaneprojektet avslutas, samt värdera hur pågående detaljplaner inom linbanans influensområde påverkas. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden ska därefter återkomma med en rapport till kommunstyrelsen som innehåller förslag på åtgärder som bör vidtas med anledning av det nedlagda projektet.
  - 5) Trafiknämnden får i uppdrag att medverka i Västtrafiks fördjupade utredning av alternativa kollektivtrafiklösningar, under förutsättning att regionstyrelsen tar beslut om att utredningen ska genomföras, och återkomma till kommunfullmäktige med förslag till genomförande.
  - 6) Trafiknämnden får i uppdrag att, i samverkan med berörda nämnder och bolag samt Västra Götalandsregionen, skyndsamt återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inriktningsbeslut samt genomförandeavtal för objekt spårväg och citybuss Frihamnen-Lindholmen.

- 7) Trafiknämnden får i uppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken.
2. Stadsledningskontorets förslag till beslut under punkt 8 i tjänsteutlåtandet, att besvara trafiknämndens hemställan 2019-12-12 § 461 punkterna 1-4, avstyrks.
3. Kommunstyrelsen beslutar att hemställa till Västra Götalandsregionen att Målbild Koll2035 genomgår textredigering så att det tydliggörs att linbaneprojektet är avslutat och inte längre är del av målbilden.
4. Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige antecknar trafiknämndens förslag till inriktning för trafiklösningar som ersättning till linbaneförslaget:
  - a) Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget.
  - b) Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundbyområdet.
  - c) Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.
  - d) Utformning av stadsbana i Lindholmsallén utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.
  - e) Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss.
  - f) Ny gång- och cykelbro över älven, med ett utredningsalternativ som även inkluderar busstrafik.

----

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Daniel Bernmar (V) yrkade bifall till yrkande från V den 21 februari 2020 och avslag på stadsledningskontorets förslag, yrkande från SD den 26 februari 2020 och yrkande från S och D den 11 mars 2020.

Blerita Hoti (S) och Martin Wannholt (D) yrkade bifall till yrkande från S och D den 11 mars 2020 och avslag på stadsledningskontorets förslag och yrkande från SD den 26 februari 2020.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade bifall till yrkande från SD den 26 februari 2020.

Ordföranden Axel Josefson (M) yrkade bifall till stadsledningskontorets förslag och avslag på yrkande från V den 21 februari 2020, yrkande från SD den 26 februari 2020 och yrkande från S och D den 11 mars 2020.

Vid omröstning i huvudvotering beträffande Axel Josefsons och Blerita Hotis samt Martin Wannholts yrkande röstade Helene Odenjung (L), Hampus Magnusson (M), Emmyly Bönfors (C) och ordföranden Axel Josefson (M) för bifall till Axel Josefsons yrkande.

Blerita Hoti (S), Martin Wannholt (D), Marina Johansson (S), Jessica Blixt (D) och Jonas Attenius (S) röstade för bifall till Blerita Hotis och Martin Wannholts yrkande.

Daniel Bernmar (V), Karin Pleijel (MP), Grith Fjeldmose (V) och Jörgen Fogelklou (SD) avstod från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutade med fyra röster mot fem att bifalla Blerita Hotis och Martin Wannholts yrkande.

Jörgen Fogelklou (SD) reserverade sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Elisabet Lann (KD) antecknade följande till protokollet: Om jag hade haft rätt att rösta hade jag röstat för bifall till Axel Josefsons yrkande.

Representanterna från M, L, KD och C antecknade som yttrande en skrivelse från den 10 mars 2020.

Karin Pleijel (MP) antecknade som yttrande en skrivelse från den 25 februari 2020.

Göteborg den 11 mars 2020  
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

**Yttrande**

(M) (L) (KD) (C)

2019-03-10

## **Yttrande angående – Avslut av projekt linbana samt ställningstaganden om alternativa kollektivtrafiklösningar till linbanan**

### **Yttrandet**

Alliansen står bakom tjänsteutlåtandet och är fullt inställda på att avsluta projektet linbana. Målbild Koll2035 inkl. tillhörande handlingsplan, är en vision mellan fyra parter, Göteborgs kommun, Partille kommun, Mölndals kommun och Västra Götalandsregionen (Västtrafik) om hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035. Alla parter är överens om målbilden, och revideringar av densamma måste godkännas av alla parter i respektive fullmäktige. Vi ser inte att någon annan instans har mandat att ändra målbilden, då något sådant mandat ej gavs i samband med beslut om Målbild koll2035. Stadsledningskontoret föreslår i sitt förslag att Trafiknämndens hemställan till Kommunstyrelsen och VGR gällande revidering av Målbild koll2035, utifrån avslut av projektet linbana, ska hanteras genom att ändring istället sker i den tillkommande handlingsplanen – där det dessutom kommer finnas mer underlagsmaterial på vad de alternativa lösningarna i stråket kan vara. Genom att peta i formuleringar riskerar vi nu att tidsplanen för projektet skjuts framåt, att arbetet tappar fart och att extra administration skapas.

## **Yrkande angående avslut av projekt linbanan samt ställningstaganden om alternativa kollektivtrafiklösningar till linbanan**

Förslag till beslut i Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige:

1. Stadsledningskontorets förslag till beslut under punkt 1-7 i tjänsteutlåtandet tillstyrks:

- 1. Projekt linbanan i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 2016-11-10 §9, ärende Planeringsinriktning för Linbana över älven år 2021, förklaras avslutat.*
- 2. Stadsdirektören får i uppdrag att i styrelsen för Sverigeförhandlingen förhandla fram tilläggsavtal som innebär avslut av objektavtal Linbana centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen inom Sverigeförhandlingen Ramavtal 7 – Storstad Göteborg, samt genomföra nödvändiga justeringar av ramavtalet. Kommunstyrelsen får mandat att fatta beslut om tilläggsavtal för justeringar av ramavtal samt avslut av berört objektavtal.*
- 3. Trafiknämnden får i uppdrag att, utifrån sin roll som planavtalspart, begära avslut hos byggnadsnämnden för de sex pågående detaljplanerna avseende linbanans sträckning, torn och stationer, som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.*
- 4. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med trafiknämnden, analysera konsekvenserna av att linbaneprojektet avslutas, samt värdera hur pågående detaljplaner inom linbanans influensområde påverkas. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden ska därefter återkomma med en rapport till kommunstyrelsen som innehåller förslag på åtgärder som bör vidtas med anledning av det nedlagda projektet.*
- 5. Trafiknämnden får i uppdrag att medverka i Västtrafiks fördjupade utredning av alternativa kollektivtrafiklösningar, under förutsättning att regionstyrelsen tar beslut om att utredningen ska genomföras, och återkomma till kommunfullmäktige med förslag till genomförande.*
- 6. Trafiknämnden får i uppdrag att, i samverkan med berörda nämnder och bolag samt Västra Götalandsregionen, skyndsamt återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inriktningsbeslut samt genomförandeavtal för objekt spårväg och citybuss Frihamnen-Lindholmen.*
- 7. Trafiknämnden får i uppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken.*

2. Stadsledningskontorets förslag till beslut under punkt 8 i tjänsteutlåtandet, att besvara Trafiknämndens hemställan 2019-12-12 § 461 punkterna 1-4, avstyrks.
3. Kommunstyrelsen beslutar att hemställa till Västra Götalandsregionen att Målbild Koll2035 genomgår textredigering så att det tydliggörs att linbaneprojektet är avslutat och inte längre är del av målbilden.
4. Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige antecknar Trafiknämndens förslag till inriktning för trafiklösningar som ersättning till linbaneförslaget:
  - a. Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget.
  - b. Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundbyområdet.
  - c. Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.
  - d. Utformning av stadsbana i Lindholmsallén utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.
  - e. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss.
  - f. Ny gång- och cykelbro över älven, med ett utredningsalternativ som även inkluderar busstrafik.

### **Yrkandet**

Linbaneprojektet behöver stoppas och avslutas då nyttorna inte står i rimlig relation till kostnaderna, samt att Göteborg generellt behöver prioritera att utveckla de existerande kollektivtrafikslagen.

**Yttrande**  
2020-02-25

(MP)

## Yttrande angående – avslut av projekt linbana

### Yttrande

I det läge som uppstått är det mycket viktigt att det görs både en ordentlig konsekvensanalys och en fördjupad utredning av alternativen till linbanan.

Konsekvenserna av att linbaneprojektet avslutas behöver klargöras, bland annat hur det påverkar de detaljplaner som finns utefter banans sträckning. Det alternativa förslag som presenterats av Västtrafik med färjor och bussar löser inte transportbehovet lika väl som den ursprungliga linbanan, restiden blir betydligt längre på vissa sträckor och alternativet medför ändå en förhållandevis hög kostnad. Dessutom kan konsekvenserna av en omfattande busstrafik stå i motsättning till en hållbar trafik- och trängselsituation och till stadens målsättningar för stadsutvecklingen längs med älvstranden.

Det är mycket viktigt att nu få en klar bild av vad alternativen till linbanan verkligen kommer att innebära och kosta. Vid beslutet i trafiknämnden att lägga ner projekt linbana så jämfördes en mycket grundlig utredning för linbanan med en alternativutredning som togs fram i skyndsamt takt. Det är först när en mer grundlig utredning av alternativen till linbanan tagits fram som vi kan avgöra vilket alternativ som är bäst, både som kollektivtrafiklösning och för en önskad stadsutveckling.

Miljöpartiet hoppas att alla partier i kommunstyrelsen är öppna för att göra en ordentlig jämförelse och bedömning av alternativen när vi fått mer fakta och underlag.

Utredningen om linbanan är gedigen och den försvinner ju inte bara för att vi saknar pengar att genomföra projektet. Däremot uppstår ett problem om detaljplanearbetet för de områden där linbanan skulle gått, planerar bort möjligheten till att återuppliva linbanan.

Allt utredningsmaterial om linbanan i olika varianter finns nu att tillgå som jämförelse mot andra förslag, om linbanan genom framtida finansiering åter skulle bli aktuell. En genomförd bedömning av en möjlig extern finansiering (via exploatering, EU-bidrag, statsmiljöavtal) fann inga alternativa externa finansieringslösningar.

De ekonomiska förutsättningarna i Sverigeförhandlingarna har visat sig vara orealistiska. Göteborgs utveckling är beroende av kollektivtrafiklösningar som binder samman centrala staden med norra Älvstranden och Lundby. Ekonomiska förutsättningar för att genomföra kollektivtrafikutbyggnaden i Koll 2035 behöver skapas och delvis omförhandlas med berörda parter. Frågan om finansiering är helt avgörande för att skapa en bra kollektivtrafik över älven. Det är avgörande för att nå en hållbar trafikutveckling, för näringslivet och för att möjliggöra en nära och sammanhållen stad.

Tillsammans med Västra Götalandsregionen och andra parter behöver vi både kortsiktiga och strategiska, långsiktiga lösningar för kollektivtrafikförbindelser mellan Hisingen och fastlandet. I bägge fallen är det nödvändigt med ett helhetsgrepp både för effektivt resande och kostnadseffektiva investeringar.

Huvudinriktningen på lång sikt ska vara att prioritera spårvagnsförbindelse Brunnsbo - Linné via Lindholmsförbindelsen över eller under älven till Stigberget. Den bör om möjligt tidigareläggas. Det är viktigt att den och övriga projekt i Koll2035 får full finansiering.



Yrkande

(V)

2020-02-21

## Yrkande angående avslut av projekt linbana samt ställningstaganden om alternativa kollektivtrafiklösningar till linbanan

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Projektet linbana över älven förklaras inte avslutat.
2. Trafiknämnden får i uppdrag att utifrån kostnad och nytta föreslå kommunstyrelsen och kommunfullmäktige ett av följande alternativ:
  - *förenklad 3-stationslösning med utbyggnadsmöjlighet i enkelt stål*
  - *förenklad 4-stationslösning i enkelt stål*
3. Trafiknämnden får i uppdrag att gå vidare med en fördjupad genomförandestudie för det av ovanstående alternativ som kommunfullmäktige beslutar.
4. Stadsdirektören får i uppdrag att i styrelsen för Sverigeförhandlingen förhandla fram nödvändiga justeringar av avtalet för att hantera kostnadsökningen och att sträckan Västra Ramberget – Wieselgrensplatsen eventuellt skjuts på framtiden.

### Yrkandet

Vänsterpartiet är positiva till att bygga linbanan över Göta Älv. Vi vill hålla nere investeringskostnaden och möjliggöra en utbyggnad till Wieselgrensplatsen – antingen redan från början eller i framtiden.

Därför föreslår vi att bygga antingen *förenklad 3-stationslösning med utbyggnadsmöjlighet i enkelt stål* för 2,2 miljarder eller *förenklad 4-stationslösning i enkelt stål* för 2,8 miljarder. Båge alternativen sträcker sig mellan Järntorget, Lindholmen och Västra Ramberget (Campus Lundby). 4-stationslösningen fortsätter sen till Wieselgrensplatsen, medan 3-stationslösningen möjliggör en framtida utbyggnad dit.

Trafiknämndens uppdrag om att halvera kostnaden från 4,1 miljarder har nästan uppfyllts med 3-stationslösningen. Även med 4-stationslösningen har man lyckats minska kostnaderna med 1,2 miljarder. Den årliga drift-, underhålls- och trafikeringskostnaden har dessutom minskat från 113 till 37 respektive 47 miljoner. Detta frigör 76 respektive 66 miljoner kronor per år för Region Västra Götaland, vilket är i samma storleksordning som projektets hela kapitaltjänstkostnad på 68 miljoner per år.

2,2 miljarder är inte en orimlig kostnad för en fast kollektivtrafikförbindelse över Göta Älv, Hamnbanan och Lundbyleden med en kapacitet på 1000 resenärer per timme och riktning. Att kostnaden har dubblats från de ursprungliga uppskattningarna på 1,1

miljarder beror framför allt på att dessa uppskattningar var alltför optimistiska och helt exkluderade flera stora kostnader.

600 miljoner till för att dessutom få en fast kollektivtrafikförbindelse mellan Wieselgrensplatsen, Campus Lundby och Lindholmen är inte heller en orimlig kostnad.

### **Alternativ till linbanan**

Linbanans viktigaste uppgift är att lösa kollektivtrafiken fram till år 2035, när en ny spårvägsförbindelse mellan Stigberget och Lindholmen kan vara på plats. Det enda realistiska alternativ till linbana som presenterats för denna tidsperiod är att sätta in fler färjor och bussar.

Jämfört med linbanan skulle detta alternativ:

- bli sämre för resenärerna med fler byten och i flera fall dubblerade restider,
- ge sämre avlastning av viktiga kollektivtrafikstråk som Lindholmsallén och Hisingsbron (t.ex. 5 gånger lägre avlastning av Hisingsbron) och
- ge sämre stadsmiljö och fler trafikstörningar vid både Pumpgatan och Lindholmen, där de nya busslinjerna föreslås att dras ända fram till färjelägena vid kajkanten.

En tidig uppskattning visar också en investeringskostnad för alternativet på upp till 1,4 miljarder, vilket t.o.m. är högre än de tidiga uppskattningarna för linbanan.

Yrkande  
2020-02-26



## Ärende 2.1.2

# Yrkande – Avslut av projekt linbana samt ställningstaganden om alternativa kollektivtrafiklösningar till linbanan

## Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Projekt linbanan i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 2016-11-10 §9, ärende *Planeringsinriktning för Linbana över älven år 2021*, förklaras avslutat.
2. Målbild Koll2035 med tillhörande handlingsplan revideras utifrån nya inriktningar för trafiklösningar istället för linbaneprojektet. Revideringen görs i samverkan med Västra Götalandsregionen (VGR)
3. Berörda nämnder och bolag får i uppdrag att omarbeta detaljplanerna för de områden som berörs av tidigare planering för linbaneprojektet.
4. Göteborgs stad tillsammans med Västra Götalandsregionen inleder en omförhandling med staten avseende storstadsavtalet i Sverigeförhandlingen i relevanta delar.
5. Följande inriktning ska gälla för trafiklösningar som ersättning till linbaneförslaget.
  - a. Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget.
  - b. Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundbyområdet.
  - c. Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.
  - d. Utformningen av stadsbanan i Lindholmsallén ska även ge god framkomlighet för bussar.
  - e. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss.
  - f. Ny gång- och cykelbro över älven, med ett utredningsalternativ som även inkluderar busstrafik.

## Yrkandet

SD har under en längre tid varit kritiska till linbaneprojektet. Det började med ett yrkande redan KS 2016-10-05 ” *För det första behöver ansvars- och finansieringsfördelningen klargöras.... Det är viktigt att veta för att kunna överblicka de ekonomiska konsekvenserna för staden.* ”

I budget 2019 skrev SD ” *Ett av Göteborgs stads största skandalprojekt är Linbaneprojektet. Hur är det möjligt att man prioriterar detta framför en fast spårvägslinje mellan Masthugget och Lindholmen?*”

I budget 2020 skrev SD ” *Sverigedemokraterna motsätter sig starkt linbanan. Staden har redan ödslat mer än 130 miljoner kronor i utredningskostnader på ett projekt som beräknas kosta fyra miljarder kronor att bygga. Flera deltagare har med gott omdöme redan dragit sig ur detta starkt kritiserade projekt.*”

I yrkande i Park- och Naturnämnden 2019-04-15 angående detaljplan Linbana mellan Västra Ramberget så skrev vi ” *SD anser att hela Linbaneprojektet är ogenomtänkt, olönsamt och ger en negativ inverkan på stadsbilden. Istället för en linbana bör man tidigarelägga en fast spårvägsförbindelse mellan Masthugget och Lindholmen.*”

SD anser att det beslut som Trafiknämnden tog 2019-12-12 §461 2367/15 i stora delar även bör ligga till grund för beslut i KS, med tillägget att linbaneprojektet nu är avslutat och begravt för gott.

De invändningar och omskrivningar som finns i SLK:s förslag till beslut ska således inte ingå i detta yrkande. Däremot delar SD i stora delar de faktiska omständigheterna som beskrivs i texten i ”Beskrivning av ärendet”

Vi vill även göra medskicket att samtliga dessa förbindelser har påverkan på sjöfarten. Utredningarna bör även innefatta konsekvensanalyser om detta.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-02-03

Diarienummer 1401/19

Handläggare

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

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

## Avslut av projekt linbana samt ställningstaganden om alternativa kollektivtrafiklösningar till linbanan

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Projekt linbanan i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 2016-11-10 §9, ärende *Planeringsinriktning för Linbana över älven år 2021*, förklaras avslutat.
2. Stadsdirektören får i uppdrag att i styrelsen för Sverigeförhandlingen förhandla fram tilläggsavtal som innebär avslut av objektavtal Linbana centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen inom Sverigeförhandlingen Ramavtal 7 – Storstad Göteborg, samt genomföra nödvändiga justeringar av ramavtalet. Kommunstyrelsen får mandat att fatta beslut om tilläggsavtal för justeringar av ramavtal samt avslut av berört objektavtal.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att, utifrån sin roll som planavtalspart, begära avslut hos byggnadsnämnden för de sex pågående detaljplanerna avseende linbanans sträckning, torn och stationer, som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
4. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med trafiknämnden, analysera konsekvenserna av att linbaneprojektet avslutas, samt värdera hur pågående detaljplaner inom linbanans influensområde påverkas. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden ska därefter återkomma med en rapport till kommunstyrelsen som innehåller förslag på åtgärder som bör vidtas med anledning av det nedlagda projektet.
5. Trafiknämnden får i uppdrag att medverka i Västtrafiks fördjupade utredning av alternativa kollektivtrafiklösningar, under förutsättning att regionstyrelsen tar beslut om att utredningen ska genomföras, och återkomma till kommunfullmäktige med förslag till genomförande.
6. Trafiknämnden får i uppdrag att, i samverkan med berörda nämnder och bolag samt Västra Götalandsregionen, skyndsamt återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inriktningsbeslut samt genomförandeavtal för objekt spårväg och citybuss Frihamnen-Lindholmen.
7. Trafiknämnden får i uppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken.
8. Trafiknämndens hemställan 2019-12-12 § 461 punkterna 1-4, anses besvarade med de förslag till hantering och beslut som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Sammanfattning

Stadsledningskontoret föreslår i föreliggande ärende att projekt linbanan (även benämnd stadslinbanan) avslutas. Linbanan ingår i storstadsavtalet för Sverigeförhandlingen, där stadsdirektören föreslås få i uppdrag att i styrelsen förhandla ur linbanan ur gällande avtal, genom ett tilläggsavtal som ska underställas kommunstyrelsen för beslut.

Ärendet svarar också på de hemställningar trafiknämnden beslutade att skicka till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige vid nämndens sammanträde 2019-12-12 § 461, om alternativa trafiklösningar som ersättning till linbanan. Stadsledningskontoret föreslår att Trafiknämnden får i uppdrag att medverka i Västtrafiks fördjupade utredning av alternativa kollektivtrafiklösningar.

Trafiknämnden får också i uppdrag skyndsamt återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inriktningsbeslut samt genomförandeavtal för delobjekt spårväg och citybuss Frihamnen-Lindholmen, samt att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken.

Mot bakgrund av linbaneprojektets avslut behöver en konsekvensanalys genomföras rörande påverkan på detaljplaner. Stadsledningskontoret föreslår därför att byggnadsnämnden och fastighetsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med trafiknämnden, analysera konsekvenserna av att projekt linbanan avslutas, samt värdera hur nu pågående detaljplaner inom linbanans influensområde påverkas.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

Totalt uppgår de upparbetade kostnaderna för projekt linbanan enligt trafikkontoret till cirka 138 mnkr, där trafiknämndens andel avser cirka 64 mnkr. Resterande del av kostnaderna bärs av Västra Götalandsregionen respektive staten. Trafikkontoret har, i enlighet med god redovisningssed, bokfört förgäveskostnaderna under år 2019. Dessa kostnader blir en del av trafiknämndens värdering av sitt utgående eget kapital 2019-12-31 och hanteras då inom ramen för stadens bokslutsberedning avseende värdering av nämndens egna kapital.

Avslut av linbaneprojektet medför att det frigörs investeringsutrymme i den långsiktiga investeringsplaneringen och i budgetramarna för år 2020. Trafiknämnden bör synliggöra hur detta utrymme hanteras inom ramen för den ordinarie uppföljningen och förändringen behöver arbetas in i nämndens nomineringsunderlag för budget år 2021.

Trafiknämnden hemställer om en rad ytterligare utredningar och åtgärder som inriktning för den fortsatta planeringen. Merparten av dessa behöver utredas ytterligare innan investeringsvolym och samhällsekonomisk nytta kan bedömas fullt ut.

Stadsledningskontoret kan konstatera att det är viktigt att det fortsatta arbetet utgår från det behov och det ansvar som kollektivtrafikmyndigheten har för att hantera kollektivtrafikutvecklingen i den växande staden. Stadsledningskontoret ser att det efter genomförda utredningar behöver ske en förhandling med Västra Götalandsregionen och eventuellt staten om både omfattning och kostnadsfördelning av de föreslagna investeringarna, innan beslut tas om genomförande.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Både linbanan och de alternativa kollektivtrafiklösningar som anges i föreliggande ärende bidrar till att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik, som leder till minskade utsläpp och minskad trängsel jämfört med att människor väljer bilen. Linbanan hade skapat ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk Järntorget – Wieselgrensplatsen med korta restider och hög turtäthet. De alternativa kollektivtrafiklösningar som anges i föreliggande ärende ger inte samma restider som linbanan i stråket, men når fler målpunkter i staden.

Alternativutredningen föreslår eldrift för de färjor och bussar som föreslås trafikera sträckningen, vilket ger både minskat buller och reducerade utsläpp jämfört med merparten av de fordon som trafikerar området idag. Ärendet innefattar även förslag till åtgärder för förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter, vilket är positivt ur en ekologisk dimension.

## Bedömning ur social dimension

En effektiv kollektivtrafik som knyter samman olika delar av staden är viktigt utifrån en social dimension. Under arbetet med *Målbild Koll2035* togs underlagsrapporten *Målbild Koll2035 stadstrafikens stamnät och det sociala perspektivet* fram för att identifiera viktiga frågeställningar och ge riktlinjer i arbetet med att forma målbilden.

Linbanan hade bidragit till att överbrygga fysiska barriärer och knyta samman olika delar av staden mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen. Åtgärderna i de olika hemställningar som kommit från trafiknämnden innebär att fler målpunkter i staden kan nås, men de ger inte samma effektiva restider som linbanan för sträckan Järntorget-Wieselgrensplatsen.

## Bilagor

1. Protokollsutdrag trafiknämnden 2019-11-28 § 429 ”Etablera linbana i Göteborg”
2. Protokollsutdrag trafiknämnden 2019-12-12 § 461 ”Etablering av linbana i Göteborg”
3. Tjänsteutlåtande trafiknämnden avseende ”Yrkande från (M), (L), (C), (MP), (V), (S) angående att etablera stadslinbanor i Göteborg”, inklusive bilagor.

## Ärendet

Ärendet innefattar förslag till avslut av projekt linbanan mellan Järntorget-Wieselgrensplatsen (även benämnt projekt stadslinbanan) samt att objektet förhandlas ur storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen.

Ärendet svarar också på de hemställningar trafiknämnden beslutade att skicka till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige vid nämndens sammanträde den 12 december 2019, om alternativa trafiklösningar som ersättning till linbanan.

## Beskrivning av ärendet

Stadsledningskontoret har valt att ge en kortare bakgrund av linbaneprojektet nedan utifrån tidigare antagna beslut i kommunfullmäktige om linbanan. Nedan återfinns också en kortare beskrivning om den utredning som presenterades för trafiknämnden hösten 2019 avseende åtgärder för en minskad investeringsvolym för linbanan, samt resultaten av utredningen om alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket. Mer omfattande information om linbaneprojektets bakgrund, utredningen om minskad investeringsvolym för linbaneprojektet samt om utredningen kring alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket återfinns i bilaga 3.

Det föreligger ingen formell tidsbegränsning för behandling av ärendet.

Stadsledningskontoret vill däremot påpeka att det är angeläget att Göteborgs Stad gentemot de andra berörda parterna, Västra Götalandsregionen och staten, kan fatta ett beslut under våren 2020 om omförhandling av storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen och medverkan i den fördjupade utredningen om alternativa kollektivtrafiklösningar.

## Linbaneprojektet

Den 10 november 2016 fattade kommunfullmäktige beslut om ärendet *Planeringsinriktning för Linbana över älven år 2021* (2016-11-10 § 9), som innebar att Göteborgs Stad ska planera för en linbana som:

- a. syftar till att utgöra en tvärlänk som på ett innovativt och resurseffektivt sätt möjliggör en tätare och mer sammankopplad stad.
- b. binder samman Järntorget, Lindholmen, Lundby och Wieselgrensplatsen som en helt integrerad del av stomkollektivtrafiken.
- c. byggs sammanhållet och trafiköppnas i sin helhet senast år 2021, gärna tidigare.
- d. kostar maximalt 1,1 miljarder kronor (2015 års prisnivå) att planera, projektera, bygga och driftsätta.
- e. resenärer som betalat biljett genom Västtrafiks ordinarie biljettsystem kan resa med utan extra biljettkostnad.

Linbanan ingick därefter som ett av fyra kollektivtrafikobjekt i storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen, som antogs av kommunfullmäktige 2017-12-07 § 10. Investeringsvolymen i avtalet sattes till 1,1 mdkr för linbanan (januari 2016-års prisnivå) utifrån inriktningsbeslutet ovan samt dialog mellan stadsledningskontoret och trafikkontoret under förhandlingsarbetet i Sverigeförhandlingen. Fördelningen för investeringsvolymen för objektet i avtalet är att staten bekostar 270 mnkr, Västra Götalandsregionen 415 mnkr och Göteborgs Stad 415 mnkr. Tidplanen i avtalet är fortsatt satt till färdigställande år 2021.



Linbanan ingår även som ett av objekten *Målbild Koll2035 - Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille*, som antogs av kommunfullmäktige 2018-03-22 § 34. *Målbild Koll2035* beskriver hur kollektivtrafikens stornät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035.

Trafikkontoret redovisade i mars 2019 en reviderad kostnadsberäkning för linbana Järntorget – Wieselgrensplatsen. De kostnader som i åtgärdsvalsstudien beräknades till 1 100 mnkr beräknades istället till 2 450 mnkr. Inkluderat de kostnader som tidigare inte beräknats uppgick den totala investeringsprognosen till 4 080 mnkr i 2016 års prisnivå. Möjlig trafikeringsstart sattes då till år 2024.

Trafiknämnden gav därefter trafikkontoret 2019-04-25 § 27 i uppdrag att bland annat studera alternativa utformningar av linbanan med minst en halverad investeringsvolym, jämfört med 4 080 mnkr. Dessutom skulle tidplanen ses över för en möjlig tidigare lagd trafikeringsstart. Trafikkontoret fick också i uppdrag att, tillsammans med Västtrafik, utreda alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket.

Trafikkontoret har därefter studerat tre olika förslag som samtliga är förenklade jämfört med det förslag på 4 080 mnkr som presenterades i trafiknämnden i mars 2019. Ett fyrstationsförslag med sträckning mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen och två förslag med en trestationslösning mellan Järntorget och Västra Ramberget, varav ett av dessa är utbyggnadsbart till Wieselgrensplatsen.

Det förslag som har lägst beräknad investeringsvolym är en trestationslösning med torn av enkelt stål mellan Järntorget och Västra Ramberget utan utbyggnadsmöjlighet. Detta förslag är beräknat till 2 162 mnkr. En trestationslösning uppnår emellertid inte projektets huvudsyfte att fungera som en tvärlänk i kollektivtrafiksystemet genom koppling till Wieselgrensplatsen.

Ett fyrstationsalternativ bedöms kosta 2 827 mnkr med utformning enkelt stål och 3 165 mnkr med fyrkantsprofil. Samtliga beräkningar är gjorda i 2016-års prisnivå.

Utredningen visade att trafikeringsstarten beräknades kunna ske under år 2024 för samtliga alternativ, förutom fyrstationslösning med torn med fyrkantsprofil som beräknades kunna öppna för trafik andra kvartalet år 2025.

### **Alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket**

Västtrafik och trafikkontoret har gemensamt, utifrån uppdrag från regionstyrelsen och trafiknämnden, genomfört en utredning om alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket Järntorget-Wieselgrensplatsen. Stadsbyggnadskontoret och Volvo Group har också deltagit i utredningen. Utredningens huvudalternativ är att skapa två färjeskyttlar över älven – från Rosenlund/Järnvågen till Lindholmen samt från Stenpiren till Pumpgatan. Nya busslinjer etableras från Pumpgatan via Västra Ramberget till Eketrädegatan samt från Lindholmen via Västra Ramberget till Wieselgrensplatsen. Nya bytespunkter skapas vid Rosenlund/Järnvågen, Lindholmen och Pumpgatan. Fram till att nytt färjeläge vid Rosenlund/Järnvågen etableras trafikeras Lindholmen med färja från Stenpiren som idag. Åtgärderna bedöms kunna etableras stegvis mellan år 2021-2027.

Alternativutredningen har även översiktligt undersökt förutsättningarna för en bro över Hamnbanan och Lundbyleden, som förbinder Polstjärnegatan med Inlandsgatan, avsedd för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. En broutformning i enlighet med utredningen

över Hamnbanan och Lundbyleden skulle ge en barriärbrytande effekt och tydligare koppla ihop Lindholmen med Lundby, dels för kollektivtrafikresenärer men även för gång- och cykeltrafik. Bron skulle kunna bidra till ökad robusthet i kollektivtrafiksystemet och minska restiderna mellan Lundby och Lindholmen med cirka två minuter. Den uppskattade investeringsvolymen baseras på en dubbelriktad bro för busstrafik, gång och cykel. Bron bedöms kosta mellan 430 mnkr och 870 mnkr.

En bro för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik över Hamnbanan och Lundbyleden kräver emellertid ytterligare utredningar för att säkerställa nytta, investeringsvolym och genomförbarhet.

De föreslagna åtgärderna i alternativutredningen uppskattas ha en total investeringsvolym på 1000 - 1440 mnkr, inklusive brolösningen över Hamnbanan och Lundbyleden. Då alternativutredningen togs fram i skyndsamt takt behöver kalkylerna och genomförbarheten av förslagen säkerställas i en fördjupad utredning.

Avseende nyttor så uppnår de föreslagna åtgärderna i alternativutredningen inte samma restider som linbanan i stråket Järntorget – Wieselgrensplatsen. Den föreslagna trafikeringen i alternativutredningen når emellertid fler målpunkter än linbanan.

Restider	A. Dagens utbud	B. Huvudalternativ 2021–2025, båt via Stenpiren	C. Huvudalternativ från 2025, båt via Järnvågen	D. Stads- linbanan
Järntorget – Lindholmen	<b>10 min</b> (spv 2min, byte 2min, båt 6min)	<b>10 min</b> (spv 2min, byte 2min, båt 6min)	<b>5 min</b> (båt)	<b>4,5 min</b>
Järntorget- Västra Ramberget	<b>20 min</b> (spv 5min, byte 3min, spv 8min, byte 2min, buss 2min)	<b>19 min</b> (spv 1min, byte 2min, båt 6min, byte 2min, buss 8min)	<b>15 min</b> (båt 5min, byte 2min, buss 8min)	<b>8,5 min</b>
Järntorget - Wieselgrensplatsen	<b>16 min</b> (spv)	<b>22 min</b> (spv 1min, byte 2min, båt 6min, byte 2min, buss 11min)	<b>18 min</b> (båt 5min, byte 2min, buss 11min)	<b>12,5 min</b>

**Tabell 1** Översiktlig restidjämförelse från Järntorget till de andra hållplatserna för linbanan

Noteringar:

- Restider är hämtade från respektive utredning.
- Starthållplats är Järntorget (A, B, D) eller Järnvågen (C). Restider förutsätter byten utan störningar.
- Tider för promenader till/från färjeläge eller station tillkommer.
- Turtätheten är beroende av aktuell trafikering och påverkar medelväntetiden på hållplats.
- Framtida Lindholmsförbindelse eller möjlig framtida bro över Lundbyleden/Hamnbanan är ej inräknad.

Ytterligare jämförelser av nyttor mellan linbanan och de föreslagna investeringarna i utredningen om alternativa kollektivtrafiklösningar återfinns i trafikkontorets tjänsteutlåtande i bilaga 3.

## **Beslut i trafiknämnden november/december 2019 samt beslut i Västtrafiks styrelse november 2019**

Den 28 november 2019 §429 fattade trafiknämnden beslut om att vidarebefordra ärendet gällande projekt Linbanan (bilaga 1) till kommunstyrelsen/kommunfullmäktige med följande ställningstaganden:

- a. Arbetet med projekt Linbanan förklaras som avslutat.
- b. Projekt Linbanans hittills upparbetade kostnader kostnadsförs och redovisas för innevarande år.

Den 12 december 2019 § 461 fattade trafiknämnden ytterligare beslut i ärendet (bilaga 2) utifrån följande:

1. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen att föreslå Västra Götalandsregionen (VGR) att Målbild Koll2035 med tillhörande handlingsplan revideras utifrån nya inriktningar för trafiklösningar istället för linbaneprojektet (enligt punkt 5 nedan).

2. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att uppdra till berörda nämnder och bolag att omarbeta detaljplanerna för de områden som berörs av tidigare planering för linbaneprojektet.

3. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att Göteborgs Stad tillsammans med Västra Götalandsregionen inleder en omförhandling med staten avseende storstadsavtalet i Sverigeförhandlingen i relevanta delar.

4. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att följande inriktning ska gälla för trafiklösningar som ersättning till linbaneförslaget:

- a. Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget.
- b. Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundbyområdet.
- c. Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.
- d. Utformning av stadsbana i Lindholmsallén utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.
- e. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss.
- f. Ny gång- och cykelbro över älven, med ett utredningsalternativ som även inkluderar busstrafik.

5. Trafikkontoret ges i uppdrag att inom kort redovisa preliminärt utredningsbehov, kostnader och tidplan för genomförande av:

- a. Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget med erforderliga investeringar i färjelägen mm, i samverkan med VGR/Västtrafik.
- b. Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundby, med erforderliga investeringar i hållplatser mm, i samverkan med VGR/Västtrafik. I detta förslag skall även alternativ för olika typer av trafikering av en ny passage över Lundbyleden samt hamnbanan finnas med.
- c. Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.

- d. Utformning av stadsbana i Lindholmsallén med utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.
- e. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss inom ramen för revidering av Målbild Koll2035 i samverkan med VGR/Västtrafik.
- f. Ny gång- och cykelbro över älven.

Stadsledningskontoret redogör för bedömning och förslag till hantering av respektive hemställan under avsnittet *Stadsledningskontorets bedömning*.

Västtrafiks styrelse fattade 28 november 2019 beslut om att föreslå regionstyrelsen att fatta beslut om omedelbart avslut av projekt linbanan, att Västra Götalandsregionen tillsammans med Göteborgs Stad inleder omförhandling med staten avseende storstadsavtalet för Sverigeförhandlingen, samt att rekommendera regionstyrelsen att ge Västtrafik i uppdrag att fortsätta utreda och förbereda införandet av alternativa kollektivtrafiklösningar i enlighet den alternativutredning som nu genomförts. Regionstyrelsen väntas ta beslut i frågan under februari/mars 2020.

### **Sverigeförhandlingen**

Linbanan är ett av fyra kollektivtrafikobjekt på totalt 7 mdkr i storstadsavtal Göteborg inom Sverigeförhandlingen och benämns i avtalet som ”Linbana centrum Järntorget – Wieselgrensplatsen”. Utifrån inriktningsbeslutet samt dialog mellan stadsledningskontoret och trafikkontoret under förhandlingsarbetet i Sverigeförhandlingen sattes investeringsvolymen till 1,1 mdkr (januari 2016-års prisnivå) i avtalet med Sverigeförhandlingen. Fördelningen för investeringsvolymen för objektet i avtalet är att staten bekostar 270 mnkr, Västra Götalandsregionen 415 mnkr och Göteborgs Stad 415 mnkr. De övriga tre kollektivtrafikobjekten har en annan fördelning av investeringsvolymen där fördelningen är att staten bekostar 50 procent, Västra Götalandsregionen 25 procent och Göteborgs Stad 25 procent.

Den statliga medfinansieringen är kopplat till ett bostadsåtagande inom ett givet influensområde kopplat till linbanans dragning, där Göteborgs Stad åtagit sig att det ska färdigställas 4 500 bostäder till och med år 2030.

Avtalet med Sverigeförhandlingen är uppdelat i ett övergripande ramavtal, som anger principer och skrivningar som gäller för samtliga objekt. Till ramavtalet finns också finansieringsbilagan kopplad, där de ekonomiska ramarna och fördelningen mellan parterna för linbanan anges, samt en övergripande beskrivning av linbanan som objekt. Till ramavtalet finns fyra underliggande objektavtal, ett för vardera kollektivtrafikobjekt som ingår i storstadsavtalet för Göteborg. I objektavtalet för linbanan anges mer specifika förutsättningar kring objektets genomförande inom ramen för avtalet.

I storstadsavtalet ingår också åtta stycken cykelstråksobjekt på totalt 241 mnkr, där staten medfinansierar investeringarna i cykelstråken till 25 procent. Dessa cykelstråk är kopplade till de olika objektavtalen, där två av cykelstråken; Nya Allén och Övre Husargatan-Sprängkullsgatan, ingår i objektavtalet för linbanan.

Ramavtalet i Sverigeförhandlingen innefattar en klausul om ändrade förutsättningar (§ 15 ramavtal), som bland annat anger att om en förändring av en väsentlig förutsättning inträffar, exempelvis kopplat till kostnadsökningar, äger endera part rätt att säga upp det berörda objektavtalet till upphörande. Idag finns en styrelse tillsatt för storstadsavtal Göteborg i Sverigeförhandlingen, där regeringskansliet, Västra Götalandsregionen och

Göteborgs Stad finns representerade. I styrelsen sker uppföljning av avtal samt är forumet för eventuella omförhandlingar av det ingångna avtalet. Göteborgs Stads ledamot i styrelsen är stadsdirektören. Eventuella justeringar i ramavtal och objektavtal ska bekräftas av samtliga parter genom tilläggsavtal.

## Stadsledningskontorets bedömning

I enlighet med trafiknämndens ställningstagande den 28 november 2019 föreslår Stadsledningskontoret att linbaneprojektet avslutas. De beräkningar som nu presenterats av trafikkontoret för de alternativa utformningarna av linbanan har fortsatt mycket stora avvikelser i investeringsvolym i förhållande till de 1,1 mdkr kommunfullmäktige angett som ram i tidigare fattade beslut i ärenden *Planeringsinriktning för Linbana över älven år 2021* (2016-11-10 § 9) och *Sverigeförhandlingen – avtal storstadsåtgärder* (2017-12-07 § 10).

Med den etablering av bostäder och arbetsplatser som sker i stråket Järntorget – Wieselgrensplatsen ser stadsledningskontoret ett behov av att det skyndsamt tas fram alternativa kollektivtrafiklösningar för att lösa resandebehovet. För Göteborg och Västra Götaland i stort är det Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet. Västra Götalandsregionens äger Västtrafik AB. De planerar och bedriver den kollektivtrafik som utförs i Västra Götaland. Detta innebär att det grundläggande är Västra Götalandsregionens ansvar att planera samt besluta om hur kollektivtrafiken ska utvecklas, samt tillgodose de behov som finns för kollektivtrafiken i Göteborg.

Avseende ovanstående hemställningar från trafiknämnden har stadsledningskontoret gjort följande bedömningar:

- 1. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen att föreslå Västra Götalandsregionen (VGR) att Målbild Koll2035 med tillhörande handlingsplan revideras utifrån nya inriktningar för trafiklösningar istället för linbaneprojektet.***

Målbild Koll2035 antogs av kommunfullmäktige 2018-03-22 § 34 och av regionfullmäktige den 10 april 2018. För närvarande arbetar tjänstemannaorganisationerna i Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun med att ta fram *Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035*. Handlingsplanen ska tas fram i enlighet med beslut om nytt samverkansavtal för stadstrafikforum som antogs av kommunfullmäktige 2018-12-20 § 12. Handlingsplanen kommer att läggas fram till kommunfullmäktige för beslut under våren/sommaren 2020.

Linbanan ingår i *Målbild Koll2035*. Även om linbanan nu föreslås avslutas som projekt anser stadsledningskontoret inte att det utgör grund för en större revidering och att målbilden som helhet ska tas upp i respektive fullmäktige för nya beslut. Som framgår nedan bedömer stadsledningskontoret därtill att ett flertal objekt behöver utredas ytterligare, tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten, innan kommunfullmäktige ställer sig bakom att objekten ska gälla som ny inriktning i förhållande till *Målbild Koll2035*, dess handlingsplan och som alternativa trafiklösningar till linbanan.

En fördjupad utredning av Västtrafik och trafikkontorets utredning om alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket kommer att finnas med i det förslag till *Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035* som kommunfullmäktige ska ta ställning till

under våren/sommaren 2020. En analys om förutsättningarna för att kunna genomföra föreslagna investeringar i *Målbild Koll2035* till år 2035 kommer också att finnas med i kommande handlingsplan.

***2. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att uppdra till berörda nämnder och bolag att omarbeta detaljplanerna för de områden som berörs av tidigare planering för linbaneprojektet.***

Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämndens hemställan, som vänder sig till berörda nämnder och bolag, istället ska hanteras genom att trafiknämnden som planavtalspart får i uppdrag att begära avslut hos byggnadsnämnden av de sex pågående detaljplanerna avseende linbanans sträckning, torn och stationer. Vid behandling av begäran av avslut av pågående detaljplaner med koppling till linbanan är det viktigt att dialog förs med andra intressenter som kan komma att påverkas av ett avslut av pågående detaljplaner.

De aktuella detaljplanerna är:

- Detaljplan för linbana mellan Järntorget och Lindholmen (station och torn) inom stadsdelarna Masthugget och Lindholmen
- Detaljplan för linbana mellan Lindholmen och Västra Ramberget (station och torn) inom stadsdelarna Lindholmen och Rambergsstaden
- Detaljplan för linbana mellan Västra Ramberget och Wieselgrensplatsen (station och torn) inom stadsdelarna Rambergsstaden och Brämaregården
- Ändring av detaljplaner för linbana mellan Järntorget och Lindholmen (linan) inom stadsdelen Lindholmen
- Ändring av detaljplaner för linbana mellan Lindholmen och Västra Ramberget (linan) inom stadsdelarna Lindholmen och Rambergsstaden
- Ändring av detaljplaner för linbana mellan Västra Ramberget och Wieselgrensplatsen (linan) inom stadsdelarna Rambergsstaden och Brämaregården

Stadsledningskontoret vill påpeka att ett avslut av linbaneprojektet får konsekvenser för pågående spårplan i Lindholmen då vändslingan för sträckan Frihamnen-Lindholmen, som krävs innan Lindholmsförbindelsens färdigställande, för närvarande ligger inom till detaljplanen för linbanestationen vid Lindholmen. Pågående spårplan kommer därmed att behöva utökas så att den även omfattar vändslingan.

Stadsledningskontoret bedömer att en vidare konsekvensanalys behöver genomföras. Längs med den föreslagna linbanans influensområde har flera detaljplaner vunnit lagakraft och är under byggnation. Dessa detaljplaner möjliggör byggnation av mer än 4 500 bostäder och minst 1 miljon kvadratmeter verksamhetsyta (BTA).

Förutom redan antagna och lagakraftvunna detaljplaner pågår planarbeten och programarbete på Lindholmen med inriktning mot en mycket hög exploatering. I antagna och pågående detaljplaner i området finns cirka 4 200 tillkommande boende och cirka 9 700 tillkommande arbetsplatser och studerande. En trolig bedömning är att dessa tillkommer successivt fram till 2028. Utöver detta omfattar pågående programarbete ytterligare utbyggnad med cirka 4 400 boende och cirka 14 000 arbetsplatser fram till år

2040. Detta belyser ytterligare behovet av att skyndsamt ta fram åtgärder för att åstadkomma en effektiv kollektivtrafik i de områden som står inför en hög exploatering.

Stadsledningskontoret föreslår därför att byggnadsnämnden och fastighetsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med trafiknämnden, analysera konsekvenserna av att projekt linbanan avslutas, samt värdera hur nu pågående detaljplaner inom linbanans influensområde påverkas. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden ska därefter återkomma med en rapport till kommunstyrelsen som innehåller förslag på åtgärder som bör vidtas med anledning av det nedlagda projektet. Kommunstyrelsen får sedan utifrån rapporten värdera vilka förslag till åtgärder som eventuellt ska föras vidare till kommunfullmäktige för beslut. Fastighetsnämnden är berörda utifrån att de tecknar genomförandeavtal med exploatörer samt har det övergripande ansvaret för exploateringsekonomi med tillhörande frågor. Trafiknämnden är berörda utifrån samverkan inom staden i detaljplanearbetet, samverkan med Trafikverket samt uppdraget om den fördjupande utredningen om alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket.

***3. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att Göteborgs Stad tillsammans med Västra Götalandsregionen inleder en omförhandling med staten avseende storstadsavtalet i Sverigeförhandlingen i relevanta delar.***

Stadsledningskontoret bedömer att den betydande fördyringen av investeringsvolymen för linbanan, i förhållande till de 1,1 mdkr som anges i storstadsavtal Göteborg i Sverigeförhandlingen, innebär att kriterierna är uppfyllda för att aktivera klausulen i §15 i ramavtalet för att säga upp och avsluta objektavtal Linbana centrum Järntorget - Wieselgrensplatsen.

Stadsledningskontoret föreslår att stadsdirektören, som Göteborgs Stads ledamot i styrelsen för storstadsavtal Göteborg, får i uppdrag att i styrelsen förhandla fram ett tilläggsavtal för att genomföra nödvändiga justeringar i ramavtalet mot bakgrund av ett avslut av projekt linbanan, avsluta objektavtal Linbana centrum Järntorget - Wieselgrensplatsen samt det bostadsåtagande som ingår i objektavtalet. Stadsdirektörens mandat utgår ifrån vad som anges i föreliggande tjänsteutlåtande. Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen får mandat att för Göteborgs Stad fatta beslut om tilläggsavtal för justeringar av ramavtal samt avslut av objektavtal.

Av det totala bostadsåtagandet på 45 680 färdigställda bostäder, till och med år 2035 (där de 4 500 bostäder som kopplats till linbanan skulle vara färdigställda år 2030), har Staden i styrelsen per november 2019 rapporterat att totalt 3 554 bostäder hittills har färdigställts. Hittills har staden enbart rapporterat färdigställda bostäder inom influensområdet som helhet för bostadsåtagandet, ej uppdelat per objekt. Staden har därmed ej rapporterat några bostäder specifikt för linbanan som objekt ännu. Staden har aviserat i styrelsen att uppdelningen per objekt ska påbörjas under kommande år.

Det influensområde som är kopplat till bostadsåtagandet för linbanan är överlappande med de andra objekten i avtalet, vilket innebär att samtliga färdigställda bostäder inom influensområdet kan rapporteras till något av de andra tre kollektivtrafikobjekten som kvarstår i avtalet.

I kommande omförhandling ska de två cykelstråksobjekt som ingår i objektavtalet för linbanan; Nya Allén och Övre Husargatan-Sprängkullsgatan, kvarstå som objekt i Sverigeförhandlingen, även när objektavtal linbanan avslutats. Stadsledningskontoret bedömer att möjligheten är mycket god till att istället koppla cykelstråken till objektavtalet för Spårväg och citybuss Norra Älvstranden – centrala delen.

Stadsledningskontoret ser att det kan finnas möjligheter att förhandla in ett nytt objekt längre fram, men att de alternativ som nu föreslås inte är tillräckligt utredda för att kunna fatta ett beslut om investering och förhandla in i Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen medfinansierar enbart objekt som är strukturbildande och som leder till att tillgängligheten, kapaciteten och robustheten i kollektivtrafiksystemet ökar. Sverigeförhandlingen medfinansierar inte fordon.

Om ett nytt objekt ska förhandlas in i Sverigeförhandlingen, som ersättning till linbanan, får stadsdirektören ges ett förnyat uppdrag att förhandla in aktuellt objekt i styrelsen för Sverigeförhandlingen i samband med ett inriktningsbeslut för objektet, efter genomförd utredning. En samsyn med Västra Götalandsregionen om att förhandla in ett nytt objekt bör förankras innan frågan lyfts med staten i styrelsen för Sverigeförhandlingen.

***4. Trafiknämnden hemställer till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att följande inriktning ska gälla för trafiklösningar som ersättning till linbaneförslaget.***

***a. Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget. samt***

***b. Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundbyområdet.***

Som ovan beskrivet innefattar utredningen om alternativa kollektivtrafiklösningar i stråket två elhybridfärjor över älven – från Rosenlund/Järnvägen till Lindholmen samt från Stenpiren till Pumpgatan, samt nya busslinjer från Pumpgatan via Västra Ramberget (Volvo Lundbyområdet) till Eketrägatan och från Lindholmen via Västra Ramberget (Volvo Lundbyområdet) till Wieselgrensplatsen.

Stadsledningskontoret gör bedömningen att de förslag som förs fram i alternativutredningen bidrar till ökad kapacitet för kollektivtrafiken i stråket Järntorget-Wieselgrensplatsen, vilket är viktigt mot bakgrund av etableringen av nya arbetsplatser och bostäder i stråket. Stadsledningskontoret vill samtidigt påpeka att de föreslagna alternativa kollektivtrafiklösningarna i stråket inte når samma effektiva restider, turtäthet och avlastning av Hisingsbron som linbanan. Stadsledningskontoret vill i detta sammanhang lyfta fram att det i grunden är kollektivtrafikmyndigheten som ska bära ansvaret för att tillgodose de kollektivtrafikbehov som kommer att finnas i stråket framöver.

Stadsledningskontoret föreslår att trafiknämnden ska medverka i Västtrafiks fördjupade alternativutredning, under förutsättning att regionstyrelsen tar beslut om att utredningen ska genomföras, och återkomma till kommunfullmäktige med förslag till genomförande. Stadsbyggnadskontoret har deltagit i den nu framtagna utredningen och bör också medverka i kommande utredningsarbete. Stadsledningskontoret ser att det efter genomförd utredning behöver ske en förhandling med Västra Götalandsregionen och eventuellt staten om både omfattning och kostnadsfördelning av de föreslagna investeringarna, innan beslut tas om genomförande.



Stadsledningskontoret ser att kommande utredning behöver säkerställa tidplan för möjlig etablering av färjeläge vid Järnvågen, då nuvarande underlag uppger ett spann på mellan år 2025 till tidigast år 2027. Möjligheterna till ett temporärt färjeläge i området, innan utbyggnaden av Masthuggskajen har färdigställts, bör också studeras.

Stadsledningskontoret ser att en brolösning över Hamnbanan och Lundbyleden kan vara en god lösning för att långsiktigt kunna uppnå en effektiv kollektivtrafik i stråket. Trafiknämnden ska säkerställa att den fördjupade utredningen innefattar vidare utredning om nytta, investeringsvolym och genomförbarhet kring en brolösning över Hamnbanan och Lundbyleden för kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Den fördjupade broutredningen bör också innefatta framtagande av kostnader för en spåranläggning/förberedelse för en framtida spåranläggning på bron.

### ***c. Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.***

Lindholmsförbindelsen är en del av objekt "Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, centrala delen" (Brunnsbo-Lindholmen-Linnéplatsen) inom ramen för storstadsavtal Göteborg i Sverigeförhandlingen. Lindholmsförbindelsen, som bro över eller tunnel under Göta älv, ingår i den sista deletappen mellan Lindholmen-Linnéplatsen, som enligt avtalet ska vara färdigställd år 2035. I enlighet med ramavtalet (§ 7.4) är det möjligt för kommun och region att träffa en överenskommelse om att tidigarelägga finansiering och objekt. Statens planerade utbetalningstakt påverkas dock ej av en överenskommelse om tidigareläggning.

Stadsledningskontoret bedömer att möjligheterna till och konsekvenser av en tidigareläggning av Lindholmen-Linnéplatsen behöver utredas av trafikkontoret och att ett konkret förslag till reviderad tidplan m.m. behöver finnas framme innan kommunfullmäktige bör fatta ett inriktningsbeslut om en tidigareläggning.

Enligt ovan gav trafiknämnden den 12 december 2019 trafikkontoret i uppdrag att inom kort redovisa preliminärt utredningsbehov, kostnader och tidplan för genomförande av bland annat en tidigareläggning av Lindholmsförbindelsen. Om trafiknämnden efter genomförd utredning bedömer att en tidigareläggning är möjlig och lämplig att genomföra för deletapp Lindholmen-Linnéplatsen får trafiknämnden återkomma till kommunfullmäktige med en ny hemställan om tidigareläggning.

Stadsledningskontoret ser att trafikkontoret behöver klargöra om det finns skillnader i möjligheterna till en tidigareläggning av Lindholmsförbindelsen i valet mellan bro eller tunnel. Om det finns olika potential för en tidigareläggning, beroende på val av bro eller tunnel, bör ett eventuellt beslut om tidigareläggning först fattas i samband med en sammanvägning av övriga nyttor och konsekvenser i valet mellan bro eller tunnel. Trafikkontoret beräknar att ett inriktningsbeslut om bro eller tunnel för Lindholmsförbindelsen ska kunna tas upp för beslut i kommunfullmäktige under år 2021.

Utredning och eventuellt beslut om tidigareläggning bör genomföras i nära samverkan med Västra Götalandsregionen.

**d. Utformning av stadsbana i Lindholmsallén utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.**

Spårväg och citybuss i Lindholmsallén ingår i deletapp Frihamnen-Lindholmen i Sverigeförhandlingens objekt Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, centrala delen (Brunnsbo-Lindholmen-Linnéplatsen).

I *Målbild Koll2035* finns två spårvägskoncept:

**Stadsbana** knyter ihop längre stråk med ett mycket stort resande, erbjuder direktresor till City och kör normalt på egen bana med planskilda korsningar – separerad från annan trafik – och har längre mellan hållplatserna.

**Spårvagn** knyter ihop stråk med ett stort resande och erbjuder direktresor till City. Spårvagn kör på egna banor, men i stadsmiljö där det är trångt kan de köras i blandtrafik med Citybuss.

Citybusskonceptet har samma uppdrag som spårvagn, men trafikerar normalt stråk med något lägre resandeunderlag. Konceptet kan sammanfattas med ”tänk spårvagn – kör buss”, vilket innebär att körvägarna ska vara stabila över tid precis som spårvagnsnätet och att den upplevda kvaliteten ska vara densamma. Citybuss är ett mer sammanhållet koncept med högre kvalitetskrav för resenären än vad dagens Stombuss erbjuder.

I *Målbild Koll2035* finns stråket Frihamnen-Lindholmen-Linnéplatsen utpekad som stadsbana. I objektsbeskrivningen för Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, centrala delen, i samband med kommunfullmäktiges beslut om Sverigeförhandlingen storstadsavtal Göteborg, angavs delen Frihamnen-Lindholmen som ”spåranläggning egen bana (intilliggande citybusstråk)”.

Inom projektet Lindholmen-Frihamnen, som leds av trafikkontoret i nära samverkan med Västtrafik, pågår arbete med att ta fram en genomförandestudie som beräknas vara klar andra kvartalet 2020. Inom ramen för genomförandestudien ingår det bland annat att ta fram ett trafikförslag och utforma Lindholmsallén på ett sådant sätt där både spårvägen och citybuss har hög prioritet och god framkomlighet.

Spårvägsutformningen som planeras är spårväg med stadsbanekvaliteter i form av egen bana. Planskildhet ingår emellertid inte i planeringen och den budgetram som finns. Nuvarande analyser i pågående genomförandestudie visar att det kommer behövas två körfält i vardera riktningen för framkomligheten för bussen. Vidare analyser inom genomförandestudien kommer visa om det är blandtrafik eller ett separat busskörfält som är aktuellt, samt konsekvenser för framkomligheten för dessa alternativ.

I storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen finns det avsatt 1 mdkr (prisnivå januari 2016) till deletapp Frihamnen-Lindholmen. Vid en indexreglering av kostnadsramen i Sverigeförhandlingen (KPI i enlighet med avtalet) till 2019-års prisnivå blir den givna ramen i avtalet 1076 mnkr. Enligt den succesivkalkyl som projektorganisationen utförde under hösten 2019 uppskattades kostnaden för deletappen Lindholmen-Frihamnen till 1065 mnkr i 2019-års prisnivå. Projektet bedömer därmed att den givna ramen i avtalet med Sverigeförhandlingen ej lämnar något utrymme för ytterligare kostnader i projektet, som exempelvis stadsbana utformad med planskildhet i Lindholmsallén.

Enligt avtalet med Sverigeförhandlingen ska deletappen Frihamnen-Lindholmen vara färdigställd år 2022. För närvarande beräknar projektorganisationen att deletappen kan vara färdigställd under år 2024.

Med den etablering av arbetsplatser och bostäder som sker i området och vid Volvo Lundbyområdet är det nödvändigt att säkerställa en god prioritet och framkomlighet för kollektivtrafiken i Lindholmsallén. Stadsledningskontoret vill påpeka att om Västtrafik och staden går vidare med förslaget i alternativutredningen med busstrafik till Pumpgatan så ökar kapacitetsbehovet för buss ytterligare i Lindholmsallén.

Stadsledningskontoret ser det som bekymmersamt att tidpunkten för färdigställande för närvarande är försenad med två år. Trafikkontoret behöver tillsammans med berörda förvaltningar och bolag, samt Västra Götalandsregionen, säkerställa att tidplanen inte förskjuts ytterligare.

För närvarande pågår en dialog mellan trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret avseende utformning av Lindholmsallén på kort och på lång sikt, utifrån pågående detaljplanearbete. Ett förslag som finns är att kommande detaljplan ska innebära en tillfällig markanvändning med tidsvillkor till år 2035. Detta innebär i praktiken att nuvarande förslag till utformning i Lindholmsallén enbart ska gälla till år 2035 då Lindholmsförbindelsen är färdigställd och busstrafiken eventuellt kan minskas mot bakgrund av ökade möjligheter till spårvägstrafik med Lindholmsförbindelsen. Förslaget innebär att efter 2035 ska det norrliggande bussläget flyttas för att anlägga en parkyta i stråket. Fördelen med att anlägga parkyta bedöms vara ytterligare möjligheter till exploatering i området. Trafikkontoret och Västtrafik gör bedömningen att förändringen kommer att innebära försämrad framkomlighet för citybusstrafiken efter år 2035.

Västra Götalandsregionen, som part i avtalet med Sverigeförhandlingen, och Västtrafik har formellt i projektstyrelsen meddelat att de ser ovanstående lösning efter år 2035 som ett avsteg från avtalet med Sverigeförhandlingen som de ej kan acceptera. Västra Götalandsregionen och Västtrafik tydliggör också att de inte avser medverka till framtagande av en anläggning som enbart har planstöd under cirka tio års tid, som sedan ska förändras på ett sätt som innebär försämringar för citybusstrafiken. De påpekar också att eventuella förändringar efter år 2035, när Lindholmsförbindelsen är färdigställd, fortsatt måste se till kollektivtrafikens behov vid denna tidpunkt. Stadsledningskontoret gör bedömningen att pågående detaljplanearbete behöver säkerställa en långsiktig lösning med god framkomlighet för spårväg- och citybusstrafiken, som Västra Götalandsregionen som part i avtalet med Sverigeförhandlingen kan acceptera.

Enligt storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen för respektive objekts genomförande. I kommunfullmäktiges beslut om storstadsavtal Sverigeförhandlingen pekades trafiknämnden ut som ansvariga för framtagande av genomförandeaftalen för objekten, i samverkan med berörda nämnder och bolag samt Västra Götalandsregionen.

I enlighet med storstadsavtalet för Sverigeförhandlingen samt trafiknämndens hemställan bedömer stadsledningskontoret att kommunfullmäktige efter avslutad genomförandestudie bör få möjlighet att ta ställning till objektets slutliga utformning, inför genomförande av objektet. Stadsledningskontoret föreslår därför att trafiknämnden får i uppdrag att, efter avslutad genomförandestudie, skyndsamt återkomma till

kommunfullmäktige med ett genomförandeavtal samt inriktningsbeslut för delobjekt Frihamnen-Lindholmen. I genomförandeavtal för objektet samt inriktningsbeslut ska objektets innehåll, utformning, avgränsningar, budget, tidplan och process för genomförande preciseras. Detta ska genomföras i samverkan med berörda nämnder och bolag, samt Västra Götalandsregionen.

***e. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss.***

Gropegårdslänken anges i *Målbild Koll2035* som en möjlig koppling mellan spårvägen till Länsmansgården och Norra Älvstranden via Gropegårdsgatan. I *Målbild Koll2035* gjordes bedömningen att nyttan fram till år 2035 inte motiverade investeringen. I målbilden framförs att Gropegårdslänken kan vara aktuell på längre sikt för att öka robustheten och erbjuda fler resmöjligheter från Biskopsgården och Länsmansgården mot västra innerstaden och västra Göteborg.

Stadsledningskontoret bedömer att avvecklingen av linbaneprojektet kan aktualisera behovet av Gropegårdslänken i ett tidigare skede än vad som angavs i *Målbild Koll2035*. Effekterna av och investeringsvolym för Gropegårdslänken behöver dock utredas.

Stadsledningskontoret ser det som nödvändigt att det i första hand är kollektivtrafikmyndigheten, Västra Götalandsregionen, som behöver initiera en utredning av Gropegårdslänken och bedriva en sådan utredning i samverkan med staden. Stadsledningskontoret föreslår därför att trafiknämnden får i uppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken. Hemställan behöver beakta att förstärkt busstrafik till Gropegårdsgatan ingår i utredningen om alternativa kollektivtrafiklösningar, som ska fördjupas om beslut tas av regionstyrelsen och kommunfullmäktige.

För att uppnå ett effektivt sammanhållet kollektivtrafiksystem i Göteborg och i arbetsmarknadsregionen är det viktigt att en nära samverkan finns mellan Staden och Västra Götalandsregionen, där det finns samverkansforum på politisk nivå inom ramen för såväl Stadstrafikforum som genom Göteborgsregionens kommunalförbund i det delregionala kollektivtrafikerådet. Stadsledningskontoret ser dock att det ytterst åligger Västra Götalandsregionen att leda arbetet med att utforma kollektivtrafiksystemet utifrån det trafikeringsansvar och den rådighet att besluta kollektivtrafikens bedrivande i Göteborg som finns hos kollektivtrafikmyndigheten. Stadsledningskontoret bedömer därför att om Västtrafiks styrelse för närvarande ej önskar att prioritera en utredning kring Gropegårdslänken så bör trafikkontoret inte genomföra utredningen på egen hand.

***f. Ny gång- och cykelbro över älven, med ett utredningsalternativ som även inkluderar busstrafik.***

Trafikkontoret har sedan år 2017 tagit fram fyra rapporter som presenterats för trafiknämnden om en ny gång- och cykelbro över Göta älv. Först gjordes en sammanställning av inom stadens organisation önskade kopplingar över Göta älv mellan Älvsborgsbron i väster och Marieholmsbroarna i öster. Detta resulterade i en bild med cirka 25 olika kopplingar som var både önskade färjeförbindelser och broar. Efter denna sammanställning valdes fem lägen ut för att fördjupat studera nyttorna med en gång- och cykelbro i dessa lägen. I denna nyttoanalys var alla studerade broar placerade mellan Älvsborgsbron och Hisingsbron. Resultatet av nyttoanalysen visade att de tre broarna ”i mitten”, i utredningen benämnda Stigberget, Järnvågen och Packhusplatsen, ansågs ha störst nytta.

År 2018 togs en kostnadsbedömning fram för konstruktionskostnaden av gång- och cykelbroar i fem olika lägen, som alla var analyserade i tidigare nyttoanalys. Beroende på val av läge bedömdes konstruktionskostnaden för en gång- och cykelbro till mellan 380 och 560 mnkr. Dessa beräkningar inkluderar inte markinlösen, marksanering, avancerad gestaltning, anslutande infrastruktur, detaljplan- och produktionsomkostnader.

Trafikkontoret har även genomfört en juridisk bedömning av möjligheten att söka miljötillstånd för tidigare prövad gång- och cykelbro över Göta älv, som visar att borttagandet av Frihamnsområdet från riksintresset Göteborgs Hamn innebär viss lättnad i prövningsformaliam. Sjöfartens förutsättningar för säker passage är dock fortfarande en central fråga att beakta vid framtagandet av tillståndsansökan.

I Göteborgs Stads budget för 2020 framgår det följande; ”Ökad framkomlighet över älven är avgörande för Göteborg när Älvstranden byggs ut med den nya stadsdelen Karlastaden och de tiotusentals nya arbetsplatser som planeras på främst Lindholmen och Masthuggskajen. Därför ska planeringen av en ny gång- och cykelbro över älven prioriteras”.

Trafikkontoret utreder för närvarande var en gång- och cykelbro, mellan Älvsborgsbron och Hisingsbron, skulle kunna uppföras inom en inte alltför avlägsen framtid, samt vilka omvärldsfaktorer som påverkar valmöjligheter för placeringen. Utifrån att trafikkontoret för närvarande utreder frågan och ska återkoppla resultatet till trafiknämnden ser stadsledningskontoret att trafiknämnden får återkomma till kommunfullmäktige när pågående utredningsarbete är i en fas som kräver inriktnings- och genomförandebeslut i kommunfullmäktige. Utifrån både investeringsvolym och eventuell påverkan på stadsutveckling och riksintressen är frågan om en ny gång- och cykelbro över Göta älv ett ärende av principiell beskaffenhet som kräver ett inriktningsbeslut i kommunfullmäktige.

Vad gäller ett alternativ som inkluderar busstrafik så har möjlighet till kollektivtrafik inte inkluderats i de utredningar som gjorts de senaste åren om ny gång- och cykelbro över Göta älv, utan kollektivtrafik över älven har fokuserats till Hisingsbron och Lindholmsförbindelsen. Om ett alternativ som inkluderar busstrafik ska tas fram så krävs ett omtag i pågående utredningsarbete, som kommer att ha betydande påverkan på tidplanen för att ta fram ett förslag till en ny gång- och cykelbro över älven. Alternativet är att en sådan utredning får bedrivas som en separat utredning.

Stadsledningskontoret gör därtill bedömningen att behovet av ytterligare en bro med möjlighet till busstrafik över älven behöver definieras av kollektivtrafikmyndigheten. Stadsledningskontoret ser därmed att en utredning om en bro för buss-, gång- och cykeltrafik behöver genomföras i samverkan med Västra Götalandsregionen. Trafiknämnden bör därmed rikta en eventuell hemställan till Västtrafiks styrelse avseende en gemensam utredning om en bro för busstrafik över älven. Om Västtrafiks styrelse för närvarande ej önskar att prioritera en utredning om en buss-, gång- och cykelbro över älven så bedömer stadsledningskontoret att trafikkontoret inte bör genomföra utredningen på egen hand.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Stadsutveckling

Stadsdirektör

## Etablera linbana i Göteborg

### § 429, 2367/15

#### Beslut

1. Trafiknämnden vidarebefordrar ärendet gällande projekt Linbanan till kommunstyrelsen/kommunfullmäktige med följande ställningstaganden:

- a. Arbetet med projekt Linbanan förklaras som avslutat.
- b. Projekt Linbanans hittills upparbetade kostnader kostnadsförs och redovisas för innevarande år.

2. Trafiknämnden bordlägger punkt 2, 3 och 4 i yrkandet från (D) och (S) (protokollsbilaga 3, § 429).

#### Handlingar

Yrkande (MP) och (V) (protokollsbilaga 1, § 429)

Yrkande (M), (L) och (C) (protokollsbilaga 2, § 429)

Yrkande (D) och (S) (protokollsbilaga 3, § 429)

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2019-11-28

#### Yrkanden

Karin Pleijel (MP) och Gertrud Ingelman (V) yrkar bifall till yrkande från (MP) och (V).

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall till yrkandet från (M), (L) och (C).

Henrik Munck (D) yrkar bifall till punkt ett i yrkande från (D) och (S).

Henrik Munck (D) och Blerita Hoti (S) yrkar att trafiknämnden bordlägger punkt 2, 3 och 4 i yrkandet från (D) och (S).

#### Propositionsordning

Yrkandet från (MP) och (V) och yrkandet från (M), (L) och (C) ger samma förslag till beslut. Ordförande Toni Orsulic (M) konstaterar att förslag till beslut, punkt 1 i yrkandet från (D) och (S) ger ett liknande förslag till beslut som yrkandena från (MP) och (V) samt (M), (L) och (C). Ordförande Toni Orsulic (M) frågar trafiknämnden om yrkandena kan behandlas som ett förslag utifrån formuleringarna i yrkandena från (MP) och (V) samt (M), (L) och (C). Han finner att trafiknämnden behandlar yrkandena som ett förslag.



Ordförande Toni Orsulic (M) frågar om trafiknämnden kan besluta enligt yrkanden från (MP) och (V), från (M), (L) och (C) samt från (D) och (S). Trafiknämnden beslutar enligt yrkandena.

Ordförande Toni Orsulic (M) frågar om trafiknämnden kan bordlägga punkt 2, 3 och 4 i yrkandet från (D) och (S) enligt yrkande från Henrik Munck (D) och Blerta Hoti (S). Han finner att trafiknämnden bordlägger punkt 2, 3 och 4 i yrkandet från (D) och (S).

## **Protokollsutdrag skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Dag för justering**

2019-12-10

## **Vid protokollet**

### **Sekreterare**

Sara Olsson

### **Ordförande**

Toni Orsulic (M)

### **Justerande**

Karin Pleijel (MP)



## Etablering av linbana i Göteborg

### § 461, 2367/15

#### Beslut

1. Trafiknämnden hemställer till Kommunstyrelsen att föreslå Västra Götalandsregionen (VGR) att Målbild Koll2035 med tillhörande handlingsplan revideras utifrån nya inriktningar för trafiklösningar istället för linbaneprojektet (enligt punkt 5 nedan).
2. Trafiknämnden hemställer till Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige att uppdra till berörda nämnder och bolag att omarbeta detaljplanerna för de områden som berörs av tidigare planering för linbaneprojektet.
3. Trafiknämnden hemställer till Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige att Göteborgs stad tillsammans med Västra Götalandsregionen inleder en omförhandling med staten avseende storstadsavtalet i Sverigeförhandlingen i relevanta delar.
4. Trafiknämnden hemställer till Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige att följande inriktning ska gälla för trafiklösningar som ersättning till linbaneförslaget.
  - a. Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget.
  - b. Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundbyområdet.
  - c. Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.
  - d. Utformning av stadsbana i Lindholmsallén utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.
  - e. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss.
  - f. Ny gång- och cykelbro över älven, med ett utredningsalternativ som även inkluderar busstrafik.
5. Trafikkontoret ges i uppdrag att inom kort redovisa preliminärt utredningsbehov, kostnader och tidplan för genomförande av:
  - a. Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget med erforderliga investeringar i färjelägen mm, i samverkan med VGR/Västtrafik.
  - b. Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundby, med erforderliga investeringar i hållplatser mm, i samverkan med VGR/Västtrafik. I detta förslag skall även alternativ för olika typer av trafikering av en ny passage över Lundby leden samt hamnbanan finnas med.
  - c. Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.
  - d. Utformning av stadsbana i Lindholmsallén med utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.
  - e. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss inom ramen för revidering av Målbild Koll2035 i samverkan med VGR/Västtrafik.



- f. Ny gång- och cykelbro över älven,
6. Trafiknämnden bordlägger yrkandet från (MP) (protokollsbilaga 4, § 461) om att studera station Hagas betydelse för förbindelser över älven på förslag från Blerta Hoti (S).

## Tidigare behandling

Bordlagt TN 2019-11-28 § 429

## Handlingar

Reviderat yrkande (D), (S), (M), (L) och (C) (protokollsbilaga 1, § 461)

Yrkande (MP) och (V) (protokollsbilaga 2, § 461)

Tilläggsyrkande (MP) och (V) gällande gång- och cykelbro över älven (protokollsbilaga 3, § 461)

Tilläggsyrkande (MP) om att studera stations Hagas betydelse för förbindelser över älven (protokollsbilaga 4, § 461)

Yttrande (S) (protokollsbilaga 5, § 461)

Yttrande (M), (L) och (C) (protokollsbilaga 6, § 461)

## Yrkanden

Bordlagt yrkande från (D) och (S) från trafiknämndens sammanträde 2019-11-28 (§ 429) tas tillbaka och ersätts med reviderat yrkande från (D), (S), (M), (L) och (C).

Henrik Munck (D), Blerta Hoti (S) och ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall till reviderat yrkande från (D), (S), (M), (L) och (C).

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

Karin Pleijel (MP) och Gertrud Ingelman (V) yrkar bifall till tilläggsyrkande från (MP) och (V) gällande gång- och cykelbro över älven.

Ordförande Toni Orsulic (M) och Blerta Hoti (S) yrkar avslag till tilläggsyrkande från (MP) och (V) gällande gång- och cykelbro över älven.

Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till tilläggsyrkande från (MP) om att studera stations Hagas betydelse för förbindelser över älven.

Blerta Hoti (S) yrkar bordläggning av tilläggsyrkande från (MP) om att studera stations Hagas betydelse för förbindelser över älven.

## Propositionsordning huvudförslag

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer reviderat yrkande från (D), (S), (M), (L) och (C) (protokollsbilaga 1, § 461) mot yrkandet från (MP) och (V) (protokollsbilaga 2, § 461). Han finner att trafiknämnden beslutar enligt yrkandet från (D), (S), (M), (L) och (C).

Omröstning begärs och ska genomföras.

## Omröstning huvudförslag

Trafiknämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för yrkandet från (D), (S), (M), (L) och (C) (protokollsbilaga 1, § 461).

Nej-röst för yrkandet från (MP) och (V) (protokollsbilaga 2, § 461).

Blerta Hoti (S), Henrik Munck (D), Peter Lintin-Wold (L), Leif Blomqvist (S), Naod Habtemichael (C), Ronny Svensson (S) och ordförande Toni Orsulic (M) röstar ja.

Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) röstar nej.

Med sju ja-röster och två nej-röster beslutar trafiknämnden enligt yrkandet från (D), (S), (M), (L) och (C) (protokollsbilaga 1, § 461).

## Propositionsordning tilläggsyrkande (MP) och (V)

Ordförande Toni Orsulic (M) frågar om trafiknämnden kan besluta enligt tilläggsyrkande från (MP) och (V) (protokollsbilaga 3, § 461) gällande cykel- och gångbro över älven.

Han finner att trafiknämnden avslår tilläggsyrkandet.

Omröstning begärs och ska genomföras.

## Omröstning tilläggsyrkande (MP) och (V)

Trafiknämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för avslag på tilläggsyrkande från (MP) och (V) (protokollsbilaga 3, § 461) gällande cykel- och gångbro över älven.

Nej-röst för bifall till tilläggsyrkande från (MP) och (V).

Blerta Hoti (S), Henrik Munck (D), Peter Lintin-Wold (L), Leif Blomqvist (S), Naod Habtemichael (C), Ronny Svensson (S) och ordförande Toni Orsulic (M) röstar ja.

Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) röstar nej.

Med sju ja-röster och två nej-röster beslutar trafiknämnden att avslå tilläggsyrkandet från (MP) och (V).



## **Propositionsordning tilläggsyrkande (MP)**

Ordförande Toni Orsulic (M) frågar om trafiknämnden kan bordlägga tilläggsyrkande från (MP) studera stations Hagas betydelse för förbindelser över älven. Han finner att trafiknämnden bordlägger tilläggsyrkandet.

## **Protokollsutdrag skickas till**

Kommunstyrelsen

Västra Götalandsregionen

## **Dag för justering**

2019-12-19

## **Vid protokollet**

### **Sekreterare**

Sara Olsson

### **Ordförande**

Toni Orsulic (M)

### **Justerande**

Karin Pleijel (MP)



## Avslut av projekt linbana samt ställningstaganden om alternativa kollektivtrafiklösningar till linbanan

### § 20, 1401/19

#### Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Stadsledningskontorets förslag till beslut under punkt 1–7 i tjänsteutlåtandet tillstyrks:
  - 1) Projekt linbanan i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 2016-11-10 § 9, ärende Planeringsinriktning för Linbana över älven år 2021, förklaras avslutat.
  - 2) Stadsdirektören får i uppdrag att i styrelsen för Sverigeförhandlingen förhandla fram tilläggsavtal som innebär avslut av objektavtal Linbana centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen inom Sverigeförhandlingen Ramavtal 7 – Storstad Göteborg, samt genomföra nödvändiga justeringar av ramavtalet. Kommunstyrelsen får mandat att fatta beslut om tilläggsavtal för justeringar av ramavtal samt avslut av berört objektavtal.
  - 3) Trafiknämnden får i uppdrag att, utifrån sin roll som planavtalspart, begära avslut hos byggnadsnämnden för de sex pågående detaljplanerna avseende linbanans sträckning, torn och stationer, som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
  - 4) Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med trafiknämnden, analysera konsekvenserna av att linbaneprojektet avslutas, samt värdera hur pågående detaljplaner inom linbanans influensområde påverkas. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden ska därefter återkomma med en rapport till kommunstyrelsen som innehåller förslag på åtgärder som bör vidtas med anledning av det nedlagda projektet.
  - 5) Trafiknämnden får i uppdrag att medverka i Västtrafiks fördjupade utredning av alternativa kollektivtrafiklösningar, under förutsättning att regionstyrelsen tar beslut om att utredningen ska genomföras, och återkomma till kommunfullmäktige med förslag till genomförande.
  - 6) Trafiknämnden får i uppdrag att, i samverkan med berörda nämnder och bolag samt Västra Götalandsregionen, skyndsamt återkomma till kommunfullmäktige med förslag till inriktningsbeslut samt genomförandeavtal för objekt spårväg och citybuss Frihamnen-Lindholmen.



- 7) Trafiknämnden får i uppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårdslänken.
2. Stadsledningskontorets förslag till beslut under punkt 8 i tjänsteutlåtandet, att besvara trafiknämndens hemställan 2019-12-12 § 461 punkterna 1–4, avstyrks.
  3. Kommunstyrelsen beslutar att hemställa till Västra Götalandsregionen att Målbild Koll2035 genomgår textredigering så att det tydliggörs att linbaneprojektet är avslutat och inte längre är del av målbilden.
  4. Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige antecknar trafiknämndens förslag till inriktning för trafiklösningar som ersättning till linbaneförslaget:
    - a) Utökad skytteltrafik med elhybridfärjor mellan Lindholmen/Lundbystrand och Skeppsbron/Järntorget.
    - b) Utökad elbusstrafik till/mellan Lindholmen och Volvo Lundbyområdet.
    - c) Tidigareläggning av Lindholmsförbindelse.
    - d) Utformning av stadsbana i Lindholmsallén utredningsalternativ som ger prioritet och god framkomlighet för bussar.
    - e) Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn och/eller buss.
    - f) Ny gång- och cykelbro över älven, med ett utredningsalternativ som även inkluderar busstrafik.

## Handlingar

2020 nr 56.

Tilläggsyrkande från MP och FI den 16 april 2020.

## Yrkanden

Mariya Voyvodova (S) och Henrik Munck (D) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Karin Pleijel (MP) och Stina Svensson (FI) yrkar i första hand bordläggning och i andra hand bifall till tilläggsyrkandet från MP och FI den 16 april 2020.

Johanna Eliasson (V) yrkar bifall till förslaget från V i kommunstyrelsen.

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till förslaget från SD i kommunstyrelsen.

Toni Orsulic (M) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag och att ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde.

## Propositionsordning

Ordföranden ställer först propositioner på dels ärendets bordläggning och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde.



Ordföranden ställer härefter propositioner på kommunstyrelsens förslag samt Johanna Eliassons, Björn Tidlands och Toni Orsulics yrkanden och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits.

Ordföranden ställer därefter propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från MP och FI och finner att det avslagits.

## **Reservation**

Ledamöterna från V reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna yrkandet.

## **Protokollsutdrag skickas till**

Trafiknämnden  
Byggnadsnämnden  
Västra Götalandsregionen  
Stadsdirektören

## **Dag för justering**

2020-04-28

## **Vid protokollet**

### **Sekreterare**

Lina Isaksson

### **Ordförande**

Anneli Rhedin

### **Justerande**

Pär Gustafsson

### **Justerande**

Håkan Eriksson

**Tilläggsyrkande**

(MP, FI)

2020-04-16

## **Tilläggsyrkande angående Handling 2020 nr 56 avslut av projekt linbana**

### **Förslag till beslut**

I kommunfullmäktige:

att trafiknämnden får i uppdrag att tillsammans med Västtrafik genomföra en ordentlig konsekvensanalys och en fördjupad utredning av alternativen till linbanan.

att berörda nämnder och bolag avvaktar med att omarbeta detaljplanerna för de områden som berörs av tidigare planering för linbaneprojektet till dess den fördjupade utredningen är klar.

att trafiknämnden får i uppdrag att påskynda arbetet med att bygga en cykel- och gångbro över älven.

### **Yrkande**

I det läge som uppstått är det mycket viktigt att det görs både en ordentlig konsekvensanalys och en fördjupad utredning av alternativen till linbanan. Konsekvenserna av att linbaneprojektet avslutas behöver klargöras, bland annat hur det påverkar de detaljplaner som finns utefter banans sträckning. Det alternativa förslag som presenterats av Västtrafik med färjor och bussar löser inte transportbehovet lika väl som den ursprungliga linbanan, restiden blir betydligt längre på vissa sträckor och alternativet medför ändå en förhållandevis hög kostnad. Dessutom kan konsekvenserna av en omfattande busstrafik stå i motsättning till en hållbar trafik- och trängselsituation och till stadens målsättningar för stadsutvecklingen längs med älvstranden.

Det är mycket viktigt att nu få en klar bild av vad alternativen till linbanan verkligen kommer att innebära och kosta. Vid beslutet i trafiknämnden att lägga ner projekt linbana så jämfördes en mycket grundlig utredning för linbanan med en alternativutredning som togs fram i skyndsamt takt. Det är först när en mer grundlig utredning av alternativen till linbanan tagits fram som vi kan avgöra vilket alternativ som är bäst, både som kollektivtrafiklösning och för en önskad stadsutveckling.

Miljöpartiet hoppas att alla partier är öppna för att göra en ordentlig jämförelse och bedömning av alternativen när vi fått mer fakta och underlag.

Utredningen om linbanan är gedigen och den försvinner ju inte bara för att vi saknar pengar att genomföra projektet. Däremot uppstår ett problem om

detaljplanearbetet för de områden där linbanan skulle gått, planerar bort möjligheten till att återuppliva linbanan.

Allt utredningsmaterial om linbanan i olika varianter finns nu att tillgå som jämförelse mot andra förslag, om linbanan genom framtida finansiering åter skulle bli aktuell. En genomförd bedömning av en möjlig extern finansiering (via exploatering, EU-bidrag, statsmiljöavtal) fann inga alternativa externa finansieringslösningar.

De ekonomiska förutsättningarna i Sverigeförhandlingarna har visat sig vara orealistiska.

Göteborgs utveckling är beroende av kollektivtrafiklösningar som binder samman centrala staden med norra Älvstranden och Lundby. Ekonomiska förutsättningar för att genomföra kollektivtrafikutbyggnaden i Koll 2035 behöver skapas och delvis omförhandlas med berörda parter. Frågan om finansiering är helt avgörande för att skapa en bra kollektivtrafik över älven. Det är avgörande för att nå en hållbar trafikutveckling, för näringslivet och för att möjliggöra en nära och sammanhållen stad.

Tillsammans med Västra Götalandsregionen och andra parter behöver vi både kortsiktiga och strategiska, långsiktiga lösningar för kollektivtrafikförbindelser mellan Hisingen och fastlandet. I bägge fallen är det nödvändigt med ett helhetsgrepp både för effektivt resande och kostnadseffektiva investeringar.

Huvudinriktningen på lång sikt ska vara att prioritera spårvagnsförbindelse Brunnsbo - Linné via Lindholmsförbindelsen över eller under älven till Stigberget. Den bör om möjligt tidigareläggas. Det är viktigt att den och övriga projekt i Koll2035 får full finansiering.

Det är också viktigt att planeringen skyndas på av en gång- och cykelbro, med eventuell möjlig busstrafik, över älven i närheten av Stenpiren. Vi har ingen tid att förlora att få på plats en ny förbindelse över älven Ledtiderna är långa innan den kan stå klar. Därför vill vi att Trafiknämnden skyndsamt startar arbetet och håller ett högt tempo.