

Godkänd av stadstrafikforum GMP 2021-03-26

Avsiktsförklaring om Metrobuss i Göteborg, Mölndal och Partille

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

§1 Ingående parter

Göteborgs stad, Mölndals stad, Partille kommun, Västra Götalandsregionen och Västtrafik representerade genom Stadstrafikforum GMP samt Trafikverket Region Väst.

§2 Bakgrund

År 2035 kan Göteborg, Mölndal och Partille ha 200 000 fler boende och 100 000 fler arbetsplatser än idag. En snabb, pålitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för att staden ska kunna växa och förtäta. I *Målbild Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille* beskrivs ett antal nya trafikkoncept som tillsammans kan lösa den uppgiften. Målbilden är antagen av respektive fullmäktige i Göteborg, Mölndal, Partille och Västra Götalandsregionen sedan april 2018.

Metrobuss är det trafikkoncept i Målbild Koll2035 som syftar till att binda samman tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter i Göteborgsområdet, liksom stråken från ytterstad och grannkommuner med stadsområdet. Metrobuss innefattar i stadsområdet den så kallade mellanstadsringen, ett antal infartsstråk samt ett par tvärförbindelser längre ut i systemet. Metrobuss är också det trafikkoncept i målbilden som bedöms ha störst potential att flytta över bilresande från ytterområden och kranskommuner till kollektivtrafiken. Utbyggnad av infrastruktur för Metrobuss begränsar sig till stadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille, medan det framtida linjenätet för Metrobuss sträcker sig ut till fler kommuner.

I dagens trafiksystem sker en hög andel av lokala och regionala resor i Storgöteborg med personbil. Detta i kombination med stora vägtrafikflöden, lokala, regionala och nationella funktioner för gods- och persontransporter skapar:

- Trängsel och köbildning i vägnätet, särskilt hög belastning i centrala Göteborg vilket påverkar såväl personbil, gods och kollektivtrafik med restidsfördröjningar.
- Låg luftkvalité
- Klimatpåverkan

Det lokala och regionala kollektivtrafiksystemet i Storgöteborg har svårt att möta nuvarande och framtida resandeefterfrågan med bland annat bristande kapacitet, trängsel och långa restider samt avsaknad av tvärkopplingar. Kapacitetsbrist finns både i fordon och mellan fordon där det är svårt att utöka turtätheten utan att mer genomgripande åtgärder vidtas.

I gällande nationell plan för transportinfrastruktur 2018–2029 är *”Storgöteborg – kapacitetsbrist i regionalt system för kollektiva persontransporter på väg och järnväg”*¹⁾ en så kallad utpekad bristanalys, vilket innebär att Trafikverket har haft i uppdrag att ta fram ett utredningsunderlag med målsättningen att den ska kunna övervägas i nästa planeringsomgång (2022–2033).

¹ Regeringens beslut den 31 maj 2018 om nationell trafikslagsövergripande plan för transport-systemet avseende perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF), bilaga 3. Regeringens skrivelse 2017/18:278 om planen.

Mot bakgrund av detta genomförde parterna under 2019–2020 en gemensam åtgärdsvalsstudie (ÅVS) i syfte att konkretisera hur Metrobuss kan utformas och genomföras. Under maj-november 2020 var ÅVS Rapporten ute på remiss hos berörda parter varvid en rad synpunkter inkom.

När arbetet med ÅVS Metrobuss påbörjades var inriktningen att utredningen skulle leda till att parterna kunde ställa sig bakom ett gemensamt inspel med en eller flera delsträckor till nästa revidering av nationell infrastrukturplan (2022–2033). Under resans gång har det visat sig att flera frågeställningar kring Metrobuss är mer komplexa än vad som förutsågs i ett inledande skede. Det återstår därmed ett antal frågor att klargöra innan parterna kan ställa sig bakom ett genomförande av Metrobuss.

§3 Syfte

Syftet med denna avsiktsförklaring är att fastställa gemensamma slutsatser från ÅVS Metrobuss samt vilka klargöranden som återstår innan parterna i nästa skede kan påbörja diskussion kring finansiering och genomförande av ett Metrobussystem.

Den funktion i kollektivtrafiksystemet som Metrobuss är tänkt att fylla enligt Målbild Koll2035 är av stor betydelse både för stadens och regionens utveckling då den påverkar hela transportsystemet och därmed möjligheterna till exploatering och stadsutveckling i Göteborgsregionen samt är av stor vikt för det nationella transportsystemets utveckling.

Metrobussystemet är även viktigt för en socialt hållbar utveckling då det skapar nya sociala samband mellan Göteborgsregionen och Göteborg stad och ger en mer jämlik tillgång till arbete, bostad, service och utbildning.

De ingående parterna har därmed ett gemensamt uppdrag inom ramen för respektive organisations ansvarsområden att hantera de brister som finns i dagens kollektivtrafiksystem och vidareutveckla systemet inom stadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille.

§4 Stadstrafikforums roll

Genom stadstrafikforum och tillhörande samverkansavtal har parterna åtagit sig att tillsammans verka för ett ökat kollektivt resande och en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i förhållande till bilen. Parternas gemensamt framtagna Målbild Koll2035 ska vara vägledande för stadstrafikforums arbete.

Stadstrafikforums uppgift är att samråda och gemensamt bereda frågor samt ta fram rekommendationer till parternas beslutande organ. Beslut fattas därefter av respektive parts organisation.

Trafikverket Region Väst ställer sig bakom stadstrafikforums åtaganden, med avseende på innehållet i denna avsiktsförklaring.

§5 Parternas ställningstagande

Utifrån slutsatserna i ÅVS Metrobuss är parterna överens om följande förutsättningar för att Metrobussystemet ska ge god effekt och kunna möta framtida resandeefterfrågan:

- Ett genomförande av samtliga trafikkoncept enligt Målbild Koll2035 (Metrobuss, Stadsbana, Spårvagn, Citybuss och Områdestrafik) är avgörande för att uppnå en attraktiv kollektivtrafik och för att överflyttning från bil till kollektivtrafik ska kunna ske.
- Styrmedel och administrativa åtgärder är nödvändiga för att åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik, förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft och få ut den fulla nyttan av ett Metrobussystem. De har även koppling till möjligheterna att utforma ett effektivt transportsystem med minimerade yt-anspråk och miljöpåverkan. Vilka styrande åtgärder som anses lämpliga samt deras effekter och påverkan på såväl invånare som andra samhällsaktörer behöver studeras ytterligare, innan beslut om åtgärder kan fattas.
- Metrobuss angöring av City med god framkomlighet är av central betydelse för hela systemet eftersom en betydande andel av resenärerna har City som målpunkt.
- Söderleden/Västerleden kompletterat med Metrobuss angöring av City samt Landvettervägen ses som lämpliga för utbyggnad i en första deletapp.

Parterna åtar sig att gemensamt genomföra och delta i de utredningar som beskrivs nedan, vilka bedöms som nödvändiga för att i nästa skede kunna ta ställning till finansiering och genomförande av ett Metrobussystem.

a. ÅVS Västerleden

Trafikverket inleder arbetet med ÅVS Västerleden under hösten 2021. Då Västerleden har pekats ut som en lämplig första deletapp för utbyggnad av Metrobuss ser parterna till att samordna och dra nytta av varandras utredningar enligt nedan.

b. Kompletterande kostnader

Vissa kostnader som inte finns upptagna i ÅVS Metrobuss behöver klargöras för att komplettera den övergripande kostnadsbedömningen. Exempel på vad som saknas är kostnader kopplat till stationsmiljö såsom markinlösen, markåtgärder för anslutande gång- och cykelbanor, depåer, driftkostnader, koppling till övrig kollektivtrafik med mera.

Ökad kunskap om samtliga kostnader som en etablering av ett Metrobussystem medför är nödvändiga för att i nästa skede kunna diskutera finansiering och ansvarsfördelning. Dessa kostnader behöver kartläggas och tydliggöras på en systemövergripande nivå.

Trafikverket har under hösten 2020 genomfört en kostnadsbedömning och nyttoanalys för Metrobuss på Västerleden. Denna behöver kompletteras med de kostnader som inte finns med i ÅVS Metrobuss enligt ovan.

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen tar huvudansvar för denna punkt.

c. Genomförbarhet utifrån fysiska förutsättningar

De fysiska förutsättningarna i vägnätet kan påverka genomförbarheten av föreslagen infrastruktur på vissa platser. Kunskapen om hur det skulle påverka Metrobussystemet på systemnivå behöver kompletteras, det vill säga hur Metrobussystemet i sin helhet påverkas om en eller flera föreslagna infrastrukturåtgärder inte går att genomföra.

Göteborgs Stad ansvarar för en översiktlig analys av helheten, medan genomförbarheten av den infrastruktur som föreslås på delsträcka Västerleden studeras mer i detalj inom ramen för Trafikverkets ÅVS Västerleden.

d. Resandepotential år 2050

För att Metrobussystemet ska kunna verifieras behöver det framgå att det är en hållbar lösning även med utblick mot år 2050. Därför behöver resandepotentialen för 2050 bedömas på en systemövergripande nivå samt prövas på delsträcka Västerleden.

I analysen beaktas i möjlig mån även de förväntade långsiktiga effekterna på resandet av Covid-19. Västra Götalandsregionen och Västtrafik är huvudansvarig för denna punkt.

e. Sammanställning av effekter och påverkan av styrmedel

För att klargöra vilka styrmedel och administrativa åtgärder som är lämpliga att genomföra för att få ut fulla nyttan av ett Metrobussystem, behöver effekter och påverkan på invånare och andra samhällsaktörer analyseras och sammanställas.

I analyserna ingår även att studera hur trafiken kan spridas utanför peak-tid, samt hur bussarna kan prioriteras i de fall där Metrobuss inte har egen infrastruktur. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ansvarar gemensamt för denna punkt.

Efter slutförda utredningar enligt ovan avser parterna påbörja diskussion om finansiering och genomförande av erforderliga investeringar och åtgärder för att påbörja utbyggnaden av Metrobuss.

Parterna är vidare överens om att Metrobuss angöring av City behöver säkerställas i samband med en första utbyggnadsetapp. En pågående utredning om Metrobuss angöring av City väntas bli klar under våren 2021.

§6 Tidplan

Utredningsinsatserna påbörjas under 2021 och redovisas under 2022. Åtterrapporering sker löpande till Stadstrafikforum. Målsättningen är att det ska finnas ett överenskommet underlag inklusive finansieringsförslag, i god tid innan nästa nationella och regionala planrevidering, det vill säga under år 2023.

§7 Finansiering

Kostnaden för ÅVS Västerleden (a ovan) bedöms till ca 2 mnkr som finansieras av Trafikverket. Övriga utredningsinsatser (b, c, d och e) bedöms uppgå till sammanlagt ca 2 mnkr och finansieras gemensamt av övriga parter, efter överenskommelse i parternas tjänsteorganisationer.

§8 Samarbetsformer

Utredningarna samordnas inom ramen för arbetet med *Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035* och Trafikverket bjuds in för att tillsammans med övriga parter komma överens om samarbetsformer för det fortsatta arbetet.

§9 Avsiktsförklaringens giltighet

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

Göteborg 210331

Ort och datum

GÖTEBORG 210414

Ort och datum

Ulrika Frick

Ulrika Frick

Västra Götalandsregionen

Toni Orsulic

Toni Orsulic

Göteborgs Stad

Mölnådal 210425

Ort och datum

Partille 210420

Ort och datum

Kristian Vramsten

Kristian Vramsten

Mölnådal stad

Marith Hesse

Marith Hesse

Partille kommun

Göteborg 210401

Ort och datum

Booteby 5/5-2021

Ort och datum

Peter Hermansson

Peter Hermansson

Västtrafik

Jörgen Einarsson

Jörgen Einarsson

Trafikverket