

ÖVERENSKOMMELSE OM FÄRDPLAN

Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg bortom 2040.

Version: utkast, daterat 2022-02-24

1. Parter

Västra Götalandsregionen (VGR), org.nr. 232100-0131, Regionens hus, 405 44 Göteborg
Öckerö kommun, org.nr. 212000-1280, 475 80 Öckerö
Göteborgs Stad, org. nr. 212000-1355, Box 2403, 403 16 Göteborg
Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge

2. Bakgrund

Denna överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg bortom 2040, är i huvudsak resultatet av den dialog och det utredningsarbete som genomförts inom *Åtgärdsvalsstudie väg 155, delen Torslanda–Öckerö* samt inkomna yttranden under remissperioden.

Åtgärdsvalsstudien genomfördes av Trafikverket, på uppdrag av Västra Götalandsregionen, under perioden 2018–2021. Resultat, slutsatser och förslag från åtgärdsvalsstudien remitterades under hösten 2021. I december 2021 godkändes Öckerö kommuns yttrande genom beslut i kommunfullmäktige och i januari 2022 Göteborgs Stads yttrande genom beslut i kommunstyrelsen.

3. Syfte och sammanhang med färdplan

Parterna har en gemensam ambition att, baserat på åtgärdsvalsstudiens slutsatser och yttranden inkomna under remissperioden, ta fram och följa en färdplan för att uppnå förbättrade hållbara förbindelser mellan Öckerö och Göteborg. Parterna har därför enats om gemensamma utgångspunkter och intentioner avseende fortsatt planering och samverkan.

Syftet med denna överenskommelse om färdplan är att fastställa en gemensam inriktning för att genom en stegvis process åstadkomma en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg. Med stråket avses väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden till Öckerö kommun. Med en långsiktig inriktning avses en inriktning långt bortom år 2040. Den långsiktiga inriktningen kan, om framtida behov föreligger, komma att avse eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen.

Denna överenskommelse om färdplan förankras i kommunerna genom beslut i kommunfullmäktige Öckerö kommun respektive Göteborgs Stad under första halvåret 2022.

4. Färdplanens övergripande strategi och stegvisa process

Övergripande strategi

Parterna är överens om att genom en stegvis utveckling och utbyggnad kunna skapa en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket längs väg 155 mellan Öckerö och Göteborg.

Parterna har en gemensam vilja, och ser ett gemensamt ansvar, att i samverkan kraftsamla kring åtgärder med syfte att uppnå en tydlig och bestående omställning av resvanor inom ramen för befintligt transportsystem. Parterna anser att potentialen för omställning till mer klimatsmarta resvanor i stråket bör vara betydande, sett i ljuset av de förändringar i resbeteenden som skett under Corona-pandemin, en ökad miljömedvetenhet och förändrade attityder till resande i samhället generellt samt nya och framtida tekniska förutsättningar.

Parterna är överens om att, genom inspel till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, verka för att på medellång sikt (omkring 2028–2032), och i samspel med boendemiljön, kunna genomföra trimningsåtgärder på väg 155 på Hisingen, med fokus på att främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåljustrafiken.

Parterna är eniga i att avvakta beslut om den långsiktiga inriktningen i stråket. Samtidigt är parterna eniga om behovet att skaffa beredskap för att kunna hantera de långa ledtider som föreligger och – vid långsiktiga behov bortom 2040 – i tid kunna fatta beslut om den långsiktiga inriktningen. I detta behöver parterna beakta att de färjor som idag trafikerar färjelederna i stråket har en bedömd teknisk och ekonomisk livslängd till 2040–2045.

För att bedöma det långsiktiga behovet i stråket bortom 2040, är parterna överens om att genom en tät och kontinuerlig uppföljning framarbete ett faktaunderlag för att gemensamt kunna utvärdera utvecklingen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

Parterna är eniga om att det sammantaget mest rimliga alternativet är att eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040 genomförs i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och där en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen ansluter vid Lilla Varholmen. I detta alternativ kan kollektivtrafikeringen samordnas för Öckerö kommun och områdena längs väg 155 på Hisingen, vilket både ur ett resenärs- och kostnadsperspektiv skapar bäst förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Vidare är det endast detta alternativ som möjliggör en stegvis utbyggnad i stråket.

När det gäller beslut om den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040, är parterna överens om att det inte är en utgångspunkt att det ska byggas en fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen samt att beslut om eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på väg 155 på Hisingen förutsätter ett samtidigt beslut om en eventuell fast förbindelse.

Denna övergripande strategi kommer att tillämpas genom den stegvisa process som beskrivs i nedanstående punkter.

- 1. Parterna är överens om att, från och med 2022 och framåt, genomföra en kraftfull satsning på åtgärder för att, inom ramen för befintligt transportsystem, möjliggöra en tydlig och bestående omställning till mer hållbara resvanor.**
I åtgärdsvalsstudiens alternativ UA1 beskrivs omkring 60 åtgärder, med syfte att främja hållbart resande med klimatsmarta alternativ och ett mer effektivt utnyttjande av det befintliga transportsystemet. Exempel på fysiska åtgärder är utökade pendelparkeringar för bil och cykel, medan beteendepåverkande åtgärder kan vara bättre information om möjligheter till resande med kollektivtrafik och cykel.

Omställningen till mer hållbara resvanor kan ske på flera sätt, däribland genom ökat distansarbete som minskar resandet generellt, mer flexibla arbetstider som fördelar ut resandet till fler timmar, ökat kollektivresande, ökad cykelpendling och ökad samåkning. I grunden innebär omställningen att minska ensamresandet med bil under maxtimmarna på morgon och eftermiddag.

Det gemensamma ansvaret för genomförande och finansiering av åtgärderna inom UA1 fördelas naturligt mellan parterna utifrån de områden som parterna har rådighet över. Samsyn finns kring de åtgärder (se bilaga 1), som med redan beslutad finansiering genom Västsvenska paketet är planerade att genomföras under första halvan av 2020-talet.

Framöver behöver kommunernas bebyggelse- och mobilitetsplanering genomsyras av åtgärder som tydligt styr mot en omställning till mer hållbara och klimatsmarta resvanor i stråket. Västra Götalandsregionen kommer genom Västtrafik att erbjuda långvarigt stöd och kunskapsuppbyggnad i kommunernas arbete med hållbart resande samt kunna använda det aktuella stråket som testarena för lösningar som främjar det hållbara resandet. I detta ligger att vinna mer detaljerad kunskap om vilka resmönster som resenärerna i stråket har samt analysera huruvida dagens kollektivtrafikutbud bättre kan anpassas efter dessa resmönster. Vid behov ska justeringar, eller provperioder, i kollektivtrafikutbudet kunna genomföras, förutsatt att regional finansiering kan säkerställas. Gällande förutsättningarna och potentialen för ökad användning av den blå infrastrukturen (transporter på vatten), kan sådana studier initieras och drivas av Öckerö kommun, med kompetensstöd från Västtrafik. Trafikverket och Västtrafik ska specifikt verka för att underlätta det sömlösa resandet med kollektivtrafik till/från Öckerö kommun. Trafikverket ska specifikt verka för att genom optimering av färjetrafikeringen och flödet i färjelägena förbättra trafiksituationen på Hisingen i anslutning till vägfärjornas ankomster och avgångar.

2. Parterna är överens om att gemensamt och över tid följa upp och utvärdera utvecklingen av trafiksituation och resvanor i stråket.

Uppföljningen syftar till att förse parterna med ett faktaunderlag för att gemensamt kunna utvärdera utvecklingen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

Trafikverket ansvarar för uppföljning avseende trafiksituation och Västra Götalandsregionen för uppföljning avseende resvanor. På kort sikt, och därefter med några års mellanrum, ansvarar Västra Götalandsregionen för att utföra en uppdatering av tidigare genomförd resvaneundersökning i stråket. I möjligaste mån ska utvecklingen av trafiksituation och resvanor kunna särredovisas för Öckerö kommun respektive berörda delar av Göteborgs Stad, och uppföljning ske varje år. Basår för utvärdering ska vara 2019.

3. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala planen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2026–2037 identifiera och nå samsyn kring trimningsåtgärder på väg 155 på Hisingen, med fokus på framkomligheten för kollektiv- och blåjustrafiken.

Med stöd av åtgärdsvalsstudiens analyser och resultat ska parterna, för befintlig väg 155 på Hisingen identifiera trimningsåtgärder som kan behöva genomföras för att avhjälpa potentiella flaskhalsar och därigenom främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåjustrafiken. Med detta avses åtgärder som till en rimlig kostnad kan genomföras i ett rimligt tidsperspektiv och som samspelar med boendemiljön.

Trimningsåtgärderna bör kunna beskrivas med utformningsförslag och effektbedömningar för trafiklösningar dels avsedda endast för kollektivtrafik eller för blandtrafik, dels lösningar med konventionell eller reversibel körfältsindelning.

Trimningsåtgärderna bör kunna genomföras på medellång sikt (omkring 2028–2032) och, vid behov, i ett framtida läge bortom 2040 vara möjliga att skala upp, i enlighet med vad som beskrivs i punkt 4.

Erforderliga beslutsunderlag för de identifierade trimningsåtgärderna behöver finnas framtagna inför revideringen av regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland perioden 2026–2037. Formellt beslut för aktuella åtgärder kan tas under förutsättning att en politisk prioritering sker i ordinarie planeringsprocess med revideringen av regional plan för transportinfrastruktur 2026–2037.

4. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 genomföra förberedande studier i syfte att skaffa beredskap för att kunna hantera behov av eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040.

De förberedande studierna syftar till att kunna skaffa beredskap för att hantera de långa ledtider som föreligger avseende beslut, finansiering och det eventuella genomförandet av större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040.

Den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040 ska ha ett tydligt fokus på ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken och i detta dra nytta av att all kollektivtrafik sammanstrålar i ett och samma stråk. Inriktningen är att framkomligheten för kollektivtrafiken ska förbättras mer kraftfullt än motsvarande förbättring för biltrafiken.

Eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på befintlig väg 155 på Hisingen behöver anpassas till områdets karaktär och, i samspel med omgivningen, kunna skapa en långsiktigt acceptabel framkomlighet längs de bebyggda områdena. Skyddsåtgärder avseende farligt gods och buller behöver säkerställas.

Studierna avser att framarbete en utformning, och en eventuell etappindelning, av eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på befintlig väg 155. Utformningen och effektbedömningarna av åtgärderna behöver kunna studeras både i ett scenario där befintlig färjetrafikering bibehålls och i ett scenario med en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen. Under dessa förberedande studier ska finnas möjlighet att fördjupa kunskapen om förutsättningarna för tunnelalternativ på Hisingen. De förberedande studierna bör kunna beskriva utformningsförslag och effektbedömningar för trafiklösningar dels avsedda endast för kollektivtrafik eller för blandtrafik, dels lösningar med konventionell eller reversibel körfältsindelning. Åtgärdernas påverkan på trafikflödena inom Öckerö kommun behöver analyseras. En klimatkalkyl ska tas fram, som för alternativa långsiktiga inriktningar redovisar klimatpåverkan och energianvändning i ett livscykelperspektiv.

Parterna är överens om att behovet och dimensioneringen av den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040 behöver analyseras och bedömas baserat på flera alternativa scenarier och trafikprognoser.

De förberedande studierna genomförs i en partsgemensam samverkan som projektleds av Trafikverket och bör påbörjas under 2028. Erforderliga beslutsunderlag för ovanstående åtgärder behöver finnas framtagna i god tid för att genomföra det som beskrivs i punkt 5 och 6, inför revideringen av regional och nationell plan för transportinfrastrukturen perioden 2034–2045.

5. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 påbörja dialog och studier avseende finansieringsmöjligheterna för den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040.

Dialog och studier avseende finansieringsmöjligheterna för den långsiktiga inriktningens samtliga delar kommer att inledas samtidigt och pågå parallellt. Parterna är införstådda med att eventuella åtgärder på väg 155 på Hisingen behöver prioriteras inom den regionala planen för transportinfrastrukturen och en eventuell fast förbindelse i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

I god tid inför revideringen av den regionala planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 behöver dialog påbörjas mellan i första hand Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad och Öckerö kommun avseende finansieringsmöjligheterna för eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på befintlig väg 155 bortom 2040. Trafikverket kommer inför revideringen av nationell plan för transportinfrastrukturen perioden 2034–2045 att framarbete beslutsunderlag avseende finansieringsmöjligheter för sin del av den långsiktiga inriktningen.

6. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 kunna fatta ett samlat beslut avseende den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040.

Beslutet ska i första hand baseras på det faktaunderlag avseende resultat och förutsättningar som framkommit i hittills genomförda punkter. Parterna är överens om att huvudfrågorna inför beslutet bör inkludera:

- Har en tydlig och bestående omställning av resvanor uppnåtts, så att tillgängligheten och framkomligheten i stråket åtminstone har bibehållits på dagens nivå?
- Bedöms hittills beslutade åtgärder vara tillräckliga för att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket?
- Finns tydliga behov av större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040?
- Finns finansieringsmöjligheter för den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040?

Beslutet behöver fattas i tid inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045. Eventuella avsiktsförklaringar om medfinansiering inför planrevideringarna behöver, utifrån nuvarande information, vara undertecknade senast i kvartal 1, 2033.

Formellt beslut för aktuella åtgärder kan tas under förutsättning att en politisk prioritering sker i ordinarie planeringsprocesser med revideringen av den regionala respektive nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045.

7. Parterna är överens om att dialoggrupper fortsatt ska finnas etablerade, både på politisk nivå och tjänstepersonsnivå.

Västra Götalandsregionen är sammankallande part för dialoggrupp på politisk nivå och Trafikverket för dialoggrupp på tjänstepersonsnivå.

I dialogen förväntas parterna kunna redovisa vilka åtgärder och initiativ som planeras och har genomförts, med koppling till denna överenskommelse. I dialogen redovisas även resultat från uppföljningen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

8. Parterna är överens om att informations- och dialoginsatser gentemot boende i stråket är av stor betydelse.

Parterna ska gemensamt verka för att kommunikation som berör *Färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg bortom 2040*, kan ske utifrån gemensamt framtagna budskap och en gemensam målbild. Kommunikation behöver ske proaktivt och med hög transparens.

9. Förutsättningar för överenskommelsens giltighet.

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

Parterna är införstådda med att ändringar i denna överenskommelse, liksom ytterligare överläggningar angående innehållet i densamma, kan bli nödvändiga. Eventuella ändringar och tillägg till denna överenskommelse gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Om parterna inte kommer överens om att förlänga denna överenskommelse, upphör denna överenskommelse att gälla 2034-12-31.

Överenskommelse om färdplan undertecknad av

Denna överenskommelse om färdplan, med tillhörande bilaga, har upprättats i fyra (4) likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Öckerö kommun
Jan Utbult
Kommunstyrelsens ordförande

Göteborgs Stad
Axel Josefson
Kommunstyrelsens ordförande

Trafikverket
Jörgen Einarsson
Regional direktör

Västra Götalandsregionen
Johnny Magnusson
Regionstyrelsens ordförande