

Styrelsen	2020-12-16
Handling nr	16
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2020-11-26
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Inkomna skrivelser till styrelsen

Följande skrivelser har inkommit, ställda till styrelsen:

1. Synpunkt gällande återaktivering av Linbanan i Göteborg (Dnr: 1-1462-20)
2. Synpunkt gällande omställning agenda 2030 och skärgårdstrafik (Dnr: 1-1389-20)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisade svar och ge VD i uppdrag att översända svaren.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Göteborg 16 december 2020

Michael Olsson
Talesperson för näringslivsinitiativet,
Linbanan 2.023
michael.olsson@novargus.se

Synpunkter gällande återaktivering av Linbanan i Göteborg

Västtrafiks styrelse beslutade 28 november 2019 att förorda omedelbart avslut av projekt linbanan. Det finns i beslutsunderlaget angivet ett flertal skäl till att Västtrafik vill avsluta projektet. Förutom kostnaderna för både investering och drift, är Västtrafik bland annat tveksamma till hållplatsutformning, kapacitet, antalet stationer, systemets öppettider, samt tiden och smidigheten vid byten till andra kollektivtrafikslag.

Västtrafiks styrelse ser ingen anledning att ompröva tidigare beslut om linbanan med anledning av inkommen skrivelse ”Stadslinbana PM Göteborgs Stad samt Västtrafik 2020-11-04” från det anonyma näringslivsinitiativet Stadslinbana 2.023.

Denna skrivelse har behandlats av styrelsen för Västtrafik vid sammanträde 2020-12-16, där styrelsen beslöt att ge VD i uppdrag att besvara skrivelsen.

Dag som ovan,
VÄSTTRAFIK AB

Lars Backström
VD

Stina Wärmedal

Bifogade filer: Stadslinbana PM Göteborgs Stad samt Västtrafik 2020-11-04.pdf

Från: Michael Olsson <michael.olsson@novargus.se>

Skickat: den 4 november 2020 10:59

Till: hampus.magnusson@politiker.goteborg.se; johan.zandin@politiker.goteborg.se; ann.catrine.fogelgren@politiker.goteborg.se; mats.ahdrian@politiker.goteborg.se; emmali.jansson@politiker.goteborg.se; toni.orsulic@politiker.goteborg.se; karin.pleijel@politiker.goteborg.se; naod.habtemichael@politiker.goteborg.se; Peter Hermansson <peter.hermansson@vgregion.se>; Per Tenggren <per.tenggren@vgregion.se>

Kopia: henrik.kant@sbk.goteboeg.se; Martin.obo@fastighet.goteborg.se; Lars Backstrom <lars.backstrom@vasttrafik.se>; kristina.lindfors@trafikkontoret.goteborg.se

Ämne: Linbanan 2.023 - Nytt näringslivsinitiativ

Bästa förtroendevalda i Byggnadsnämnd och Fastighetsnämnd, Trafiknämnd och Västtrafiks styrelse med respektive förvaltningsdirektörer.

Mitt namn är Michael Olsson och jag representerar ett näringslivsinitiativ som syftar till att återaktivera Linbanan i Göteborg. Detta brev är ställt till er och det råder sträng affärssekretess men ingen informationssekretess då vi vill vara så öppna och transparenta mot beslutsfattare och ansvariga tjänstepersoner som är möjligt i detta tidiga skede. Vi kommer att informera intressenter i detta ärende allt eftersom och då presentera mer i detalj vilka som står bakom detta näringslivsinitiativ. Beroende på att ärendet är bordlagt och behandlas i byggnadsnämnden den 17 november 2020 följer våra nästa steg utifrån de beslut som tas i ärendet.

Projektet hos oss initiativtagare har fått arbetsnamnet, Linbanan 2.023. Dvs 2.0 för att vi är fast beslutna om att de många år av utredningar och förstudier kommer gå att använda för att realisera en Linbana till jubileumsåret 2023. Linbanans urbana möjligheter är efter många års utredningar och förstudier väl belagda. Linbanan är helt enkelt en effektiv lösning i svårframkomliga områden. Kapacitetsmässigt ger en linbana en lika stor kapacitet som en spårvagnslinje. Linbanan kan överbrygga barriärer, skapa fastighetsvärden och även sammankoppla staden utan att för den delen begränsa sjöfarten i höjddled. Linbanan avlastar Hisingsbron (vilket behövs alla dagar i veckan) och den passar också väl ihop med en framtida Lindholmsförbindelse. Vår genomlysning pekar på att Linbanan behövs i det skede som staden befinner sig i för närvarande där många projekt kommer att färdigställas.

Stadsutvecklingsprojekten framåt i Göteborg är beroende av mobilitetslösningar som på riktigt löser resandebehoven utan att skapa fler barriärer. Utökad färjetrafik och fler broar kommer helt säkert också att behövas i framtiden.

Initiativets budskap och fasta övertygelse är att vägen framåt inte är att lägga ner detaljplanerna för Linbanan. Linbanans betydelse för utvecklingen av Göteborg kan inte nog poängteras oavsett vem som sedan får förtroendet att bygga den. Vi är fast beslutna om att vi kommer kunna erbjuda en lösning där finansiering, byggnation och teknisk drift är hanterade och där även de kostnader som hittills lagts ner i utredningar kan återanvändas. Vi menar också att mycket kompetens för att upphandla och operera en Linbana idag finns hos kommunens förvaltningar och Västtrafik. Låt oss aktivera och använda den kompetensen och få möjligheten att som ett initiativ från det lokala näringslivet bygga en Linbana i urban miljö för Göteborg.

Våga lita på näringslivet, vi kan, vi vill och vi levererar efter stadens specifikationer!

Vi kommer också att informera kommunstyrelsen och regionstyrelsen senare under dagen. Vi ville säkerställa att ni närmast berörda är informerade om detta nya näringslivsinitiativ först.

Bifogat finns en presentation som är framtagen i syfte att orientera er i detta nya näringslivsinitiativ.

Tveka inte att höra av er till mig vid frågor eller andra funderingar.

Michael Olsson

Talesperson för näringslivsinitiativet, Linbanan 2.023

Mobil: 0703-223344

STADSLINBANA 2.023

MICHAEL OLSSON



Bildkälla: Göteborgs Stad, Mynewsdesk

Det lokala näringslivet tar nu ett gemensamt initiativ för att utveckla och färdigställa Göteborgs planer på en stadslinbana.

De fördelar som en väl fungerande linbana tillför den lokala kollektivtrafiken är väl kända. Linbanan är också den förbindelse som kan komma på plats till 2023.

Det behövs nya resmöjligheter både inom de närmaste åren och på längre sikt i en snabbt växande stad.

Stadslinbana 2.023

Initiativet

- Initiatitagarna hanterar finansieringen, byggnationen och den tekniska driften. Rådighet kvarstår hos Västtrafik genom den operativa driften
- Fastighetsutveckling samt funktionsupphandling minskar investerings- och risknivåerna genom hela projektet
- Det nya kollektivtrafikslaget ingår i det befintliga kommunala/regionala kollektivtrafiksystemet

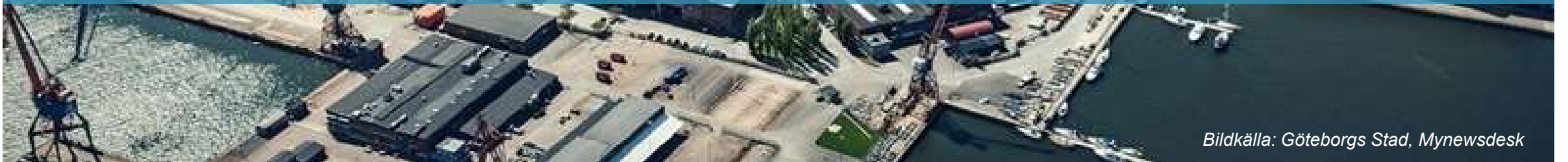


Framtidens kollektivtrafiklösning



STADSLINBANA 2.023

- Överbrygger stora barriärer
- Litet fotavtryck
- Hög turtäthet och kapacitet
- Minimal väntetid
- Tryggt och pålitligt, beprövad teknik
- Möjligt att integrera i urbana miljöer
- Låga kostnader för investering och drift
- Kort byggtid
- Energieffektivt
- Nästan tyst



Stadslinbana 2.023

Initiativtagare:
Det lokala västsvenska
näringslivet

Varför Linbana:
Lösör trafikproblem i 3D snabbare
och mer flexibelt än alternativen

Annan investeringsnivå:
Beprövade upplägg



Detaljplanearbetet:
De utredningar som är
genomförda kan
användas om planen
antas

Hållbarhet:
Flexibel och hållbar lösning som är
genomförbar till en annan
kostnadsbild än tidigare presenterad

Reducerad risk:
Näringslivet hanterar
finansiering samt teknisk drift

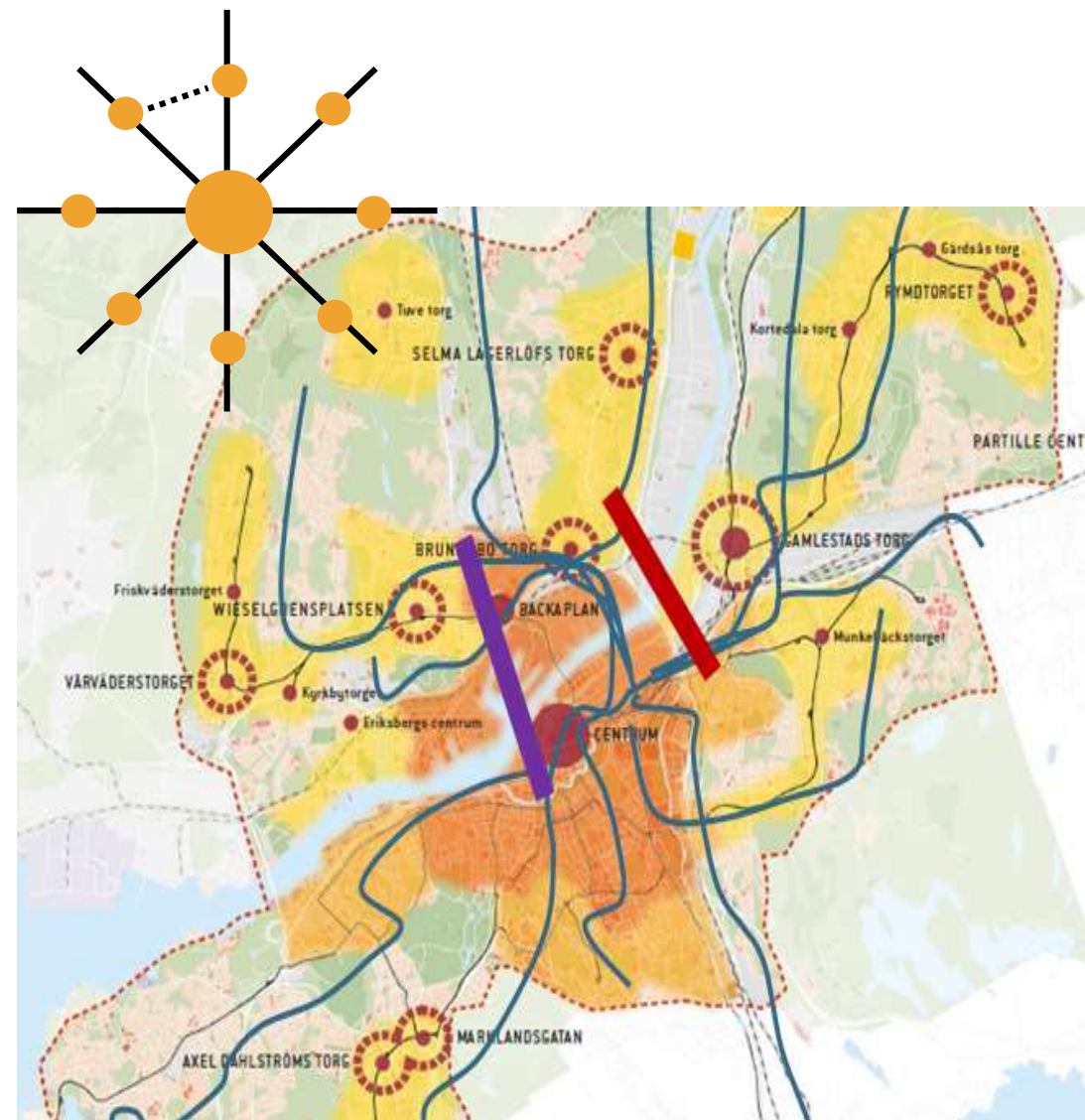
Göteborgarnas eget förslag

- Medborgardialog inför 400-årsjubileet gav idén.
- I första hand en varaktig kollektivtrafiksatsning, men är också en spännande upplevelse för besökare.



Tvärlänk som avlastar centrum

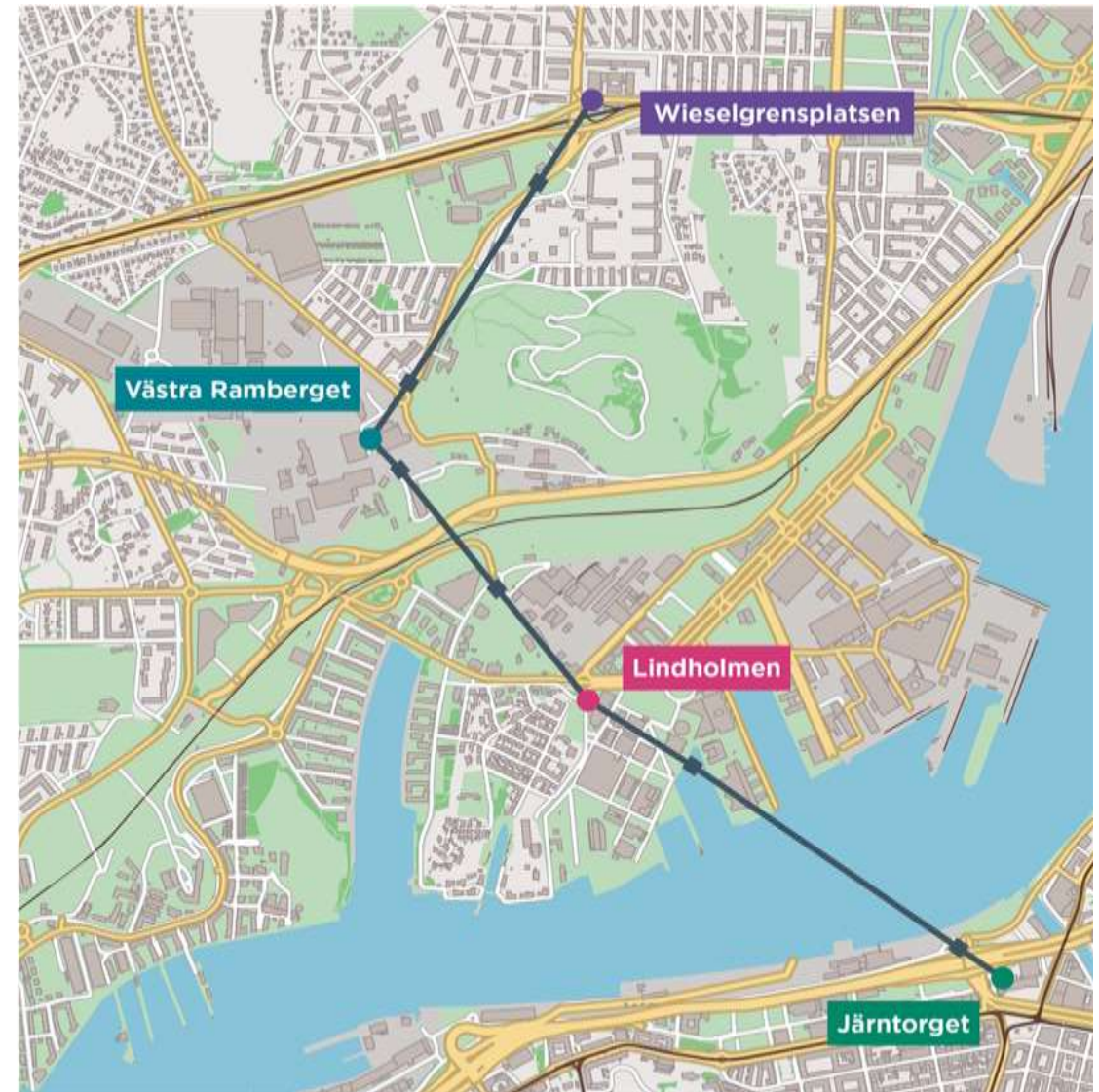
- Dagens kollektivtrafik är som ekrar i ett nav. Allt går in till centrum.
- Vill man resa mellan ekrarna är det ont om alternativ. Ledtiderna för nya alternativ är långa och kostsamma.
- Stadslinbanan bildar en tvärlänk som effektivt avlastar trafikinfarkterna i centrala Göteborg.



Svävar över både vatten och trafik

Göteborg är en delad stad och behöver knytas ihop på tvären. Stadslinbana är ett smart sätt att skapa nya resmöjligheter i Älvstaden som växer med nya bostäder och arbetsplatser på ömse sidor.

- Korsar barriärerna Götaleden, Göta älv, Lundbyleden och Västra Hamnbanan.
- Inga trafikljus, korsningar eller avfarter.
- Tar liten plats i stadsrummet.
- En av världens mest utredda linbanor?



Enkel, snabb och smidig resa

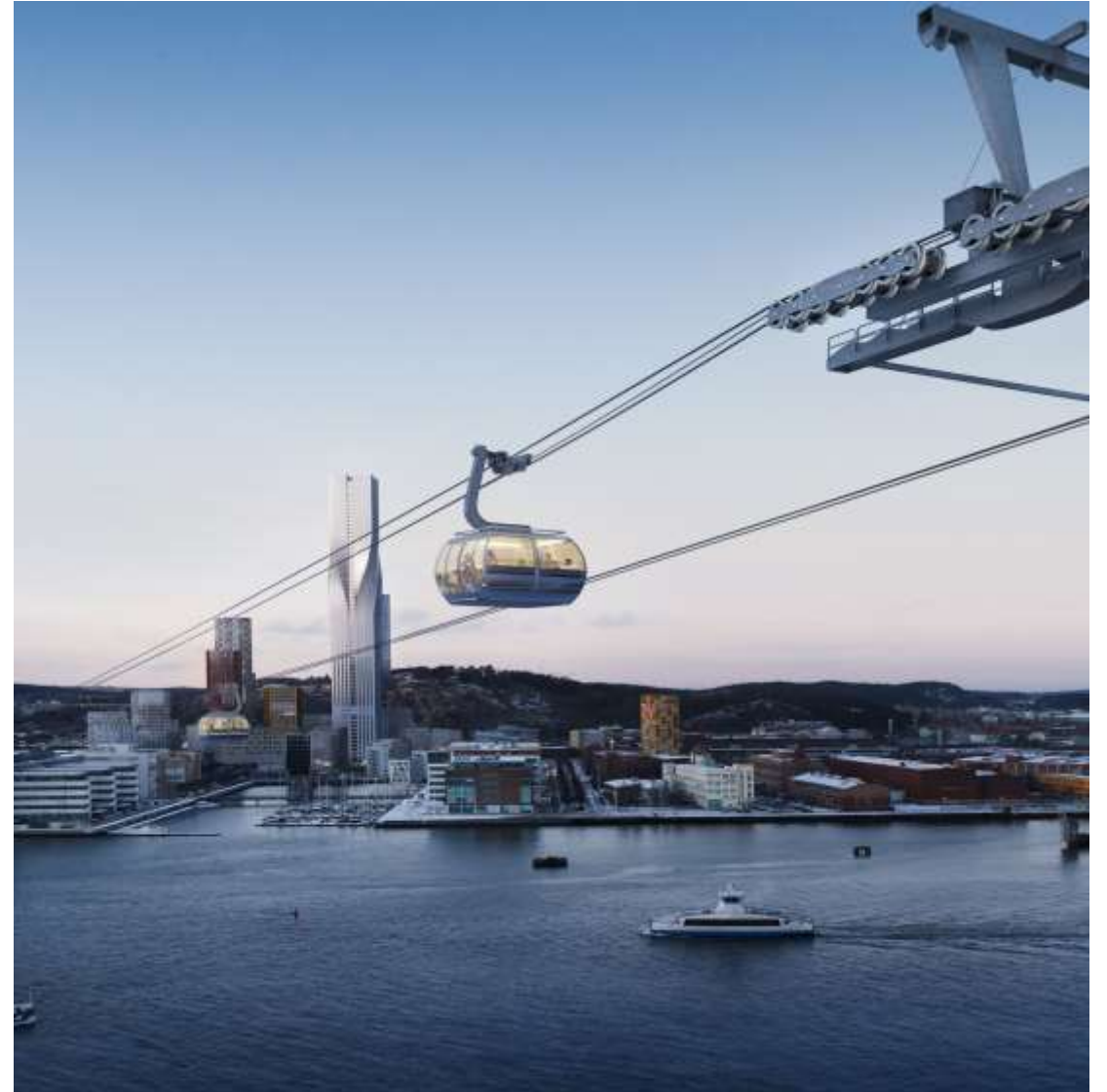
- Hela resan tar ca 12 minuter.
- Toppfart 20 km/h, inga hinder på vägen.
- Ingår i kollektivtrafiken som det senaste kollektivtrafikslaget i Sverige.
- Plats för cykel, barnvagn, rullstol.
- Preliminär trafikstart 2023.



Hur funkar det?

Hög kapacitet

- 2 000 resenärer i timmen i varje riktning.
- Som en spårvagnslinje i 6-minuterstrafik.
- 25 personer per gondol.
- En ny gondol var 45:e sekund.
- Går att bygga ut kapacitet i efterhand.



Stadslinbana 2.023

Linbanans sträckning och kapacitet

- Viktigt att kunna fullfölja existerande detaljplanearbete med tillhörande utredningsunderlag för bästa framdrift.
- Linbanans sträckning och kapacitet blir i paritet med de ursprungliga planerna.
- Linbanan måste ingå som en integrerad del i Västtrafiks kollektivtrafikerbjudande till göteborgarna.



Stadslinbana 2.023

Möjlighet att färdigställa linbaneprojektet redan till jubileumsåret 2023.



Stadslinbana 2.023

Genomförandekapacitet

- Bedömningen är att frågan om Linbanan 2.023 behöver beredas i kommunfullmäktige respektive regionfullmäktige under Q1 2021.
- För att tidsplanen ska fungera med 2023 som målbild är det av yttersta vikt att den nuvarande detaljplanen fullföljs och inte avvecklas innan näringslivet kan presentera det nya initiativet för berörda parter.



Stadslinbana 2.023

En urban
stadslinbana kan
bli verklighet.

Alla pusselbitar
finns på plats!



Stadslinbana 2.023

För ytterligare information,
kontakta:

Michael Olsson

Initiativtagare och talesperson för nya Linbanan

0703-22 33 44

michael.olsson@novargus.se

KORT OM MICHAEL OLSSON:

Göteborgare numera boende i Stockholm. Civ ek från Handels i Stockholm därefter Harvard. Tidigare flera års erfarenhet från chefsroller i stora bolag, främst Electrolux. Idag advisor och co-investor till större internationella familjebolag. Sitter i Göteborgsbaserade bolagsstyrelser.

Huvudägare och ordförande i Funäsdalen Berg & Hotell som nyligen byggt en linbana.



Göteborg 16 december 2020

Carl Bloom
Blåsarsliden 11
471 32 Skärhamn

Omställning angående agenda 2030 och skärgårdstrafik

Tack för att du lyfter frågan om klimatanpassning av färjetrafiken. Det är en viktig fråga för Västtrafik och det är positivt att frågan väcks tidigt i processen då omställning mot elektrifierad trafik tar tid. Det är en omställning som omfattar betydligt mer än bara byte av fordon och innebär utmaningar för alla inblandade aktörer, bland andra kommunen, nätbolag och Västtrafik.

I den miljö- och klimatplan Västtrafik följer finns åtgärder för fartygstrafiken utpekade. Målsättningen är att på korta sträckor skall trafiken utföras elektrifierat och på längre sträckor hybridiserat (kombination av el och flytande biodrivmedel). För att lyckas med denna övergång behöver Västtrafik både samarbete med och stöd av berörda kommuner. Kajer och bryggor ligger inte under Västtrafiks ansvarsområde och kajerna kan eventuellt behöva förses med elanslutning.

Avtalet mellan Tjörns hamnar och Västtrafik löper till 2024. Västtrafik äger inte dessa fartyg utan hyr dem av Tjörns hamnar.

I Västtrafiks arbete inför kommande upphandling av färjetrafiken på Tjörn kommer en förstudie genomföras under 2021. Förstudien syftar till att utreda behov av trafikering och vilka krav som skall ställas på fartyg m m. I förstudien kommer också ägandefrågan av fartyg att hanteras.

Denna skrivelse har behandlats av styrelsen för Västtrafik vid sammanträde 2020-12-16, där styrelsen beslöt att ge VD i uppdrag att besvara skrivelsen.

Dag som ovan,
VÄSTTRAFIK AB

Lars Backström
VD

**Till ledningen för Västtrafik och
Västra Götalandsregionen.**

 västtrafik
Ink. 2020 -10- 23
Dnr 1-1389-20-1
Handl

Skärhamn 2020-10-22

Betr: Omställning inför Agenda 2030 och färjor i skärgårdstrafik.

Tjörns kommun med Tjörns hamnar AB står inför motorbyte på färjor till Åstol, Dyrön samt Härön. Färjetrafiken är en del av den regionala Västtrafiken, därav detta brev. Vi behöver ställa om och jag har skrivit några "inspirationsbrev" till kommunen och Tjörns hamnar AB.

Vad jag förstår, så har del av Älvsnabbentrafiken i Göteborgs ställts om till eldrift. Det borde gå att göra i skärgårdskommunerna också.

Jag ser framemot en omställning i linje med Agenda 2030. Vi har bara tio år på oss. Vi måste börja med de stora omställningarna. Nu!

Med vänlig hälsning



Carl Bloom

Ersättare i styrelsen Tjörns hamnar AB för Miljöpartiet

Bilagor: Kopior av brev till
KS Tjörns kommun samt styrelsen och direktören för Tjörns hamnar.

Carl Bloom Arkitekt SAR/MSA
Blåsarliden 11
471 32 SKÄRHAMN
tel: 0737 472352
epost: carl.bloom@bloomark.se
www.bloomark.se

elfärja

22 oktober 2020 | 10:21 | 31 KB

Från:

Carl Bloom <carl.bloom@bloomark.se>

Till:

janina.liljekvist@tjorn.se

Kopia

Hej Janina!

Bifogar inspirationsbrevet om motorbyte och elfärja, som jag har skickat till vår styrelse, KS och Kommundirektören.

Ärendet om motorbyte var uppe i KS, men de flesta, förutom för vår MP-representant, var oförstående till omställningen för framtiden. Att byta till eldrivna, moderna, funktionsanpassade färjor med wifi, anser jag vara nödvändigt.

Jag kommer att skicka brevet till Västtrafik och Region Västra Götaland som inspirationsinformation för regional omställning i linje med Agenda 2030.

Det finns mycket att göra och att ställa om. Tjörns Hamnar, hoppas jag, kan vara en del i omställningen i linje med målen i Agenda 2030.

bästa hälsningar

Carl

Carl Bloom arkitekt SAR/MSA

Blåsarleden 11

471 32 SKÄRHAMN

Telefon 0737472352

carl.bloom@bloomark.se

www.bloomark.se

2020-10-19

Kopia

Kopia:

VGR

Västtrafik

Kommunstyrelsen Tjörns kommun

Styrelsen och ledningen för Tjörns hamnar AB.

Betr: Omställning inför Agenda 2030.

Jag har förstått att det är dags för motorbyte på en av färjorna. Med detta brev vill jag inspirera till att tänka på klimathotet, vårt oljeberoende och skadliga utsläpp till luft och vatten. Kanske ett motorbyte till elmotor med mycket lägre driftkostnad, kan göras?

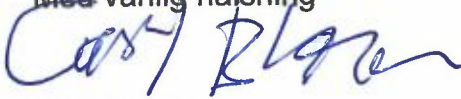
Den korta färjetrafiken till Dyrön och Åstol respektive till Härön är mycket lämplig för eldrift med laddning vid färjelägena.

Göteborg har infört eldrift på Älvsnabbenfärjorna. Det kan vara värt att studera.

I samband med studien för att etablera elstolpar i Källekärr kanske även en studie för provetablering av en eldriven färja kunde göras.

Jag ser framemot att år 2030 har vi ersatt gammalmodiga dieselfärjor med moderna, tillgänglighetsanpassade eldrivna färjor med låg driftkostnad.

Med vänlig hälsning



Carl Bloom

Ersättare i styrelsen Tjörns hamnar AB för Miljöpartiet

Carl Bloom Arkitekt SAR/MSA

Blåsarliden 11

471 32 SKÄRHAMN

tel: 0737 472352

epost: carl.bloom@bloomark.se

www.bloomark.se