

| | |
|--------------------|----------------------|
| Styrelsen | 2021-02-26 |
| Handling nr | 12.4 |
| Handläggare | Marcus Eidmar |
| Daterad | 2021-02-05 |
| Reviderad | |

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Sverigeförhandlingen: Brunnsbo – Linné, val av älvförbindelse

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att rekommendera regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att besluta att älvförbindelsen mellan Lindholmen till Linnéplatsen ska vara enligt tunnelalternativet,
- att rekommendera regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att besluta att regionens återstående medel från objektavtal linbanan på 364 mnkr (2019 års penningvärde) inom ramen för Sverigeförhandlingen överförs till objekt Brunnsbo – Linné, samt
- att rekommendera regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att besluta att kostnadsramen för program Brunnsbo – Linné fastställs till 6 136 mnkr (2019 års penningvärde), förutsatt att Göteborgs Stads och Statens kvarvarande medel från objektavtal linbanan överförs till objekt Brunnsbo – Linné.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Roger Vahnberg / Camilla Holtet

BAKGRUND

Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Staten har genom Sverigeförhandlingen gemensamt ingått avtal om storstadsåtgärder i Göteborg inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag. Avtalet, innefattar ”Ramavtal 7 – Storstad Göteborg” med bilagor samt tillhörande objektavtal för fyra kollektivtrafikobjekt, varav ett är objektavtal för spårväg och citybuss Norra Älvstranden, centrala delen (Brunnsbo – Linné). Objektet är framtaget som prioriterade objekt i arbetet med Målbild Koll2035.

Kollektivtrafikobjektet omfattar halva den så kallade innerstadsringen (stadsbana). Denna är avgörande för att korta restiderna mellan viktiga tyngdpunkter och målpunkter, avlasta de mest centrala delarna av Göteborg och öka robustheten och pålitligheten i spårvägssystemet. Den behövs även för att hantera ett kraftigt ökat resande på Norra Älvstranden. Utbyggnaden av bostäder och verksamheter inom Älvstaden kräver en omedelbar kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken på Norra Älvstranden och på sikt även på Backaplan.

Programmet Brunnsbo – Linné delas upp i tre projekt/delsträckor:

Projekt **Frihamnen – Lindholmen**,
med spårläggning i egen bana.
(Trafikstart 2025)

Projekt **Brunnsbo – Hjalmar
Brantingsplatsen**, som innehåller
spåranläggning i gata, körbar för buss
med möjlighet till el-laddning/eldrift.
(Trafikstart 2029)

Projekt **Lindholmen – Linnéplatsen**,
med spåranläggning i tunnel
alternativt bro över älven med
eventuell bussgata. (Trafikstart 2035)



SAMMANFATTNING

Västtrafiks styrelse föreslås besluta att rekommendera regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att besluta att förbindelsen mellan Lindholmen till Linnéplatsen ska vara en tunnel. Västtrafik ser att tunnelalternativet jämfört med broalternativen medför:

- **Bättre stadsbanekvaliteter för den framtida innerstadsringen och högst resenärsnytta.** Tunnelalternativet ger sammantaget bäst förutsättningar för kollektivtrafikens fortsatta utveckling utifrån Målbild Koll2035.
- **Mindre påverkan på stadsbyggnad och på framtida exploatering.** Tunnelalternativet ger minst konkurrens om ytanspråk med framtida stadsbyggnad och exploatering både på Lindholmen, på Masthuggskajen och på Stigbergstorget/Bangatan.
- **Mindre påverkan på riksintressen och specifikt på riksintresset sjöfart.** Den öppningsbara 12 meters bron innebär avsevärd påverkan på riksintresset sjöfart. Även en 27 meters bro skulle påverka möjligheterna att använda hamnanläggningarna i innerhamnarna. Tunnelalternativet medför viss begränsad påverkan under byggtid men det sker ingen permanent påverkan på farleden eller fartygsrörelserna i Göteborgs innerhamn efter byggnationen.
- **Mindre påverkan på stadsmiljön, på verksamheter och boende samt på riksintresset kulturmiljö.** Genom att välja tunnelalternativet med dess mindre ytanspråk ovan mark minskar tekniska risker och osäkerheter kopplat till kritiska passager av befintliga fastigheter. Dock innebär även tunnelalternativet ett antal kritiska passager, byggnadstekniska risker liksom hantering av byggstörningar. Även påverkan på riksintresset kulturmiljö begränsas, bland annat på Stigberget.

Det som lyfts fram i Göteborgs Stad trafikkontorets förstudie bekräftas och förstärks av remissinstansernas synpunkter. Tunnelalternativet förordas i samtliga av de 40 inkomna remissvar som tar ställning i valet av alternativ.

Flera av remissinstanserna har uttryckt oro över att utformningen av Lindholmsförbindelsens anslutning till Linnéplatsen medför barriäreffekter och risk för negativ påverkan på riksintressen för friluftsliv och kulturmiljö. Trafikkontoret har tagit fram ett nytt principförslag som minskar såväl barriäreffekter som påverkan på riksintressen genom att spåret korsar det befintliga gång- och cykelstråket till Slottsskogen i ett tråg.

Vad avser tunnelprojektets tid, kostnad och innehåll uppskattas kostnaden för att genomföra program Brunnsbo – Linné till sammanlagt 6 030 mnkr, varav tunnel mellan Lindholmen – Linnéplatsen beräknas till 4 548 mnkr. (Alla belopp i denna styrelsehandling avser 2019 års prisnivå där annat ej anges.) Förutsatt att parterna i Sverigeförhandlingen beslutar att omfördela resterande medel från det avslutade objektavtal linbanan på 1 026 mnkr så uppgår kostnadsramen för programmets alla delar till 6 136 mnkr, vilket också föreslås utgöra programmets kostnadstak.

Eventuella ytterligare överskridanden av kostnadstaket får hanteras genom besparingar inom ramen för programmet. Västtrafik föreslår också att styrelsen beslutar att Västra Götalandsregionens återstående medel i objektavtal linbanan på 364 mnkr överförs till program Brunnsbo – Linné.

För samtliga objekt i Sverigeförhandlingen ska ett genomförandeavtal godkännas av kommun- och regionfullmäktige. Genomförandeavtalet för program Brunnsbo – Linné via Lindholmen kommer att färdigställas efter att kostnadsramen för programmet har fastställts.

I Målbild Koll2035 beskrivs att Lindholmsförbindelsen ska trafikeras av spårväg och citybuss. Förstudien för Lindholmsförbindelsen visade att tunnelalternativet har bäst stadsbanekvaliteter och därmed högst resenärsnytta. Förstudien visade också på stora utmaningar med att trafikera broalternativen med buss, bland annat genom att buss i spårvagnsspåret medför sämre stadsbanekvaliteter på innerstadsringen samt större påverkan på stadsmiljön på Lindholmen och Stigberget.

Sammantaget bidrar tunnelalternativet bäst till att uppfylla de övergripande målen med Målbild Koll2035 och tillhörande kvalitetsmål ur resenärsperspektivet. En tunnel ger en kapacitetsstark kollektivtrafik som innebär att kvalitetsmål som restid, turtäthet, pålitlighet, komfort och stadsutveckling uppsatta i Målbild Koll2035 kan uppnås.

Den samhällsekonomiska analysen visade att Lindholmsförbindelsen är lönsam med enbart spårväg oavsett vilket alternativ som väljs.

Enligt den tidplaneanalys som trafikkontoret låtit genomföra bedöms tunneln kunna tas i bruk under 2036. En översyn av tidplanen kommer att göras inom ramen för genomförandestudien.

Underlag i denna handling är baserat på nedan två PM framtagna av projektet och Göteborgs Stad trafikkontor.

1. PM. ”Sammanfattning av svar på remiss på Lindholmsförbindelsens förstudie”
2. PM. ”Rekommendation att välja tunnelalternativet för Lindholmsförbindelsen”

EKONOMISK ANALYS

Program Brunnsbo – Linné, där projekt Lindholmen – Linnéplatsen ingår, finansieras via Sverigeförhandlingens Ramavtal 7 - Storstad Göteborg. Den tilldelade ramen inom Sverigeförhandlingen uppgår till 4 800 mnkr i prisnivå 2016–01. Medelstilledningen inom Sverigeförhandlingen kompenseras med konsumentprisindex (KPI). En uppräknad ram uppgår till 5 110 mnkr.

Inom Styrelsen för Sverigeförhandlingen har frågan lyfts att överföra återstående medel från linbanan till program Brunnsbo-Linné. Återstående medel för linbanan uppgår till 1 026 mnkr. Statens andel av återstående medel för linbanan uppgår till 261 mnkr, Göteborg Stads andel är 401 mnkr och Västra Götalandsregionens andel uppgår till 364 mnkr. Orsaken till att Västra Götalandsregionens summa är lägre än Göteborgs Stads är att regionen beslutat köpa in ytterligare en färja med sina kvarvarande medel från linbanan, för att möta behovet av utökad kapacitet över älven.

Den primära anledningen att omfördela medlen är att säkerställa genomförandet av Lindholmsförbindelsen i sin helhet. Den tilldelande ramen för projektet tunnel mellan Lindholmen – Linnéplatsen uppgår till 3 515 mnkr. Kostnaderna för projekt Lindholmen – Linnéplatsen beräknas enligt successivkalkyleringsmetoden till 4 548 mnkr. I kostnaden innefattas osäkerhet och risk som är bedömd till ca 542 mnkr samt en ny principutformning för anslutning i markplan till den framtida hållplatsen på Linnéplatsen.

Den ursprungliga kostnadsbedömningen för sträckan Lindholmen – Linnéplatsen gjordes i ett tidigt skede utifrån den kunskap som fanns då. Den nya kostnadsbedömningen är gjord utifrån dagens förutsättningar med en ökad kunskap om projektets utmaningar. Kostnader som påverkar bedömningen är bland annat fastighetsinlösen, detaljplanekostnader, ny principutformning av Linnéplatsen samt projektets riskreserv.

Om beslut fattas att tillföra programmet medel från linbanan innebär det att ramen för program Brunnsbo - Linné justeras från 5 110 mnkr till 6 136 mnkr. Kostnaden för programmet beräknas till ca 6 030 mnkr. Kostnaderna inkluderar beräknade osäkerheter och risk. Beslut om riskreservens andel av den totala budgeten görs i samband med att genomförandestudien är klar och då investeringsbeslut om projektgenomförande fattas.

Västrafik föreslår att 6 136 mnkr (2019 års prisnivå) utgör programmets kostnadstak och att eventuella överskridanden därefter får hanteras genom besparingar inom ramen för programmet. Av nedanstående tabell framgår förslag till ekonomisk ram och kostnader för program Brunnsbo – Linné.

Programkostnad Brunnsbo-Linné, alternativ tunnel (2019 års prisnivå).

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Ekonomisk ram | 5 110 mnkr |
| Tillkommande ram | 1 026 mnkr |
| Justerad ekonomisk ram | 6 136 mnkr |
| <hr/> | |
| Grundkostnad | 5 290 mnkr |
| Osäkerhet och risk | 740 mnkr |
| Summa | 6 030 mnkr |

Även om staten inte beslutar omfördela resterande medel till program Brunnsbo – Linné på 261 mnkr så föreslår Västtrafik att styrelsen beslutar att Västra Götalandsregionens återstående medel på 364 mnkr överförs till programmet. Göteborgs Stads och Västra Götalandsregionens representanter i Sverigeförhandlingens styrelse är överens om att parternas resterande medel från linbanan ska omfördelas till program Brunnsbo – Linné.

Om Västra Götalandsregionen och Staden beslutar omfördela resterande medel från linbanan till programmet, men inte staten, så bör respektive fullmäktige istället fatta beslut om att sätta programmets kostnadstak till 5 875 mnkr. Förändring av beslutssats får i så fall ske vid behandling till regionstyrelsen, om staten meddelar sitt beslut efter behandling i Västtrafiks styrelse. Bedömningen är att staten kommer kunna fatta beslut om eventuell överföring av kvarvarande medel under kvartal 1 år 2021.

Skulle staten inte godkänna överföring av kvarvarande medel så kommer det att behöva göras vissa besparingar inom ramen för programmet Brunnsbo – Linné som kommer att påverka omfattningen av infrastruktursatsningen. Kostnadstaket kommer då att uppgå till 5 875 mnkr för program Brunnsbo – Linné medan kostnaderna beräknas till 6 030 mnkr. Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till möjliga besparingar i dialog med tjänstepersoner från Västtrafik och Västra Götalandsregionen.

Om samtliga parter i Sverigeförhandlingen beslutar att överföra kvarvarande medel från objektavtal linbanan så ska överföringen bekräftas av parterna genom tilläggsavtal till gällande ramavtal i Sverigeförhandlingen.

Kostnad för drift och underhåll

Programmet har i förstudien beräknat Lindholmsförbindelsens drift- och underhållskostnad till ett årligt genomsnitt av ca 26 mnkr per år i prisnivå 2019. Kostnaden innefattar då inte trafikering. Drift- och underhåll av anläggningarna bekostas av Västra Götalandsregionen enligt banavgiftsavtalet mellan Västtrafik och Göteborgs Stad trafikkontoret. Den nya principutformningen av Linnéplatsen bedöms ha en marginell påverkan på drift- och underhållskostnader.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Bakgrund

Lindholmsförbindelsen är en spårförbindelse med hög kapacitet och korta restider, så kallad stadsbana, i halva den planerade innerstadsringen. Den knyter samman Lindholmen med Linnéplatsen via hållplats Stigberget, och ska fungera som en tvärlänk med goda resenärskvaliteter som överbryggat de naturgivna barriärerna Göta älv och Stigberget. Åtgärden är en förutsättning för att utveckla spårvägssystemet på Hisingen för att möta den pågående stadsutvecklingen på Norra Älvstranden samt öka robustheten i dagens spårvägssystem.

Remissinstanserna har tagit ställning till tre alternativa utformningar mellan Lindholmen – Linnéplatsen och ett alternativ ska väljas ut för fortsatt genomförandestudie som är en fördjupad utredning inför investeringsbeslut. De tre alternativ som studerats i förstudien är följande:

- Tunnel från Lindholmen och hela vägen till Linnéplatsen.
- Öppningsbar bro på 12 meter – motsvarande höjd som Hisingsbron – från Lindholmen till Stigberget med tunnel från Stigberget till Linnéplatsen.
- Ej öppningsbar bro på 27 meter från Lindholmen till Stigberget med fortsatt sträckning ovan mark längs Bangatan till Djurgårdsplatsen där sträckningen går över till tunnel till Linnéplatsen.

Trafiknämnden remitterade 2020-08-27 förstudien med trafiknämndens yrkanden och yttranden till 35 remissinstanser. I remissen formulerades följande frågeställningar för remissinstanserna att ta ställning till:

- *Hur påverkar de olika alternativen er verksamhet?*
- *Vilket alternativ förespråkar ni?*

Remissinstansernas synpunkter

En sammanställning av inkomna remissvar och förordat alternativ framgår av nedanstående figur:

| Antal | Remissinstans | Tunnel | Bro | Inget förordande/ Avstår från yttrande |
|-------|---|--------|------|---|
| 19 | Kommunala nämnder och bolag | 12 | | 7 |
| 3 | Statliga och regionala myndigheter | 3 | | |
| 14 | Kommuner/myndigheter/intressenter längs Göta Älv och Väneren | 10 | | 4 |
| 4 | Intressenter som berörs av sträckningen samt intresseorganisationer | 3 | 1(*) | |
| 6 | Övriga intressenter (inte formella remissinstanser) | 3 | 1 | 2 |

(*): *Cykelfrämjandet förordar tunnel enbart i kombination med separat cykelbro mellan Lindholmen - Stigberget.*

Tunnelalternativet förordas av samtliga 40 inkomna remissvar som tar ställning i valet av alternativ. Cykelfrämjandet förutsätter en gång- och cykelbro i samma läge.

Samtliga *kommunala nämnder och bolag* som har förordat ett alternativ förespråkar tunnelalternativet. De menar bland annat att broalternativen inte kan rekommenderas då det leder till svårlösta frågeställningar och intressekonflikter inom Göteborgs Stad som kommer att innebära stora kostnader, betydande tidsfördröjningar i planeringen samt medföra risker för kompromisslösningar som kan minska nyttan av investeringen.

De *statliga och regionala myndigheterna* Sjöfartsverket, Trafikverket och Länsstyrelsen förordar samtliga tunnelalternativet. Trafikverket menar att en tunnel har bäst förutsättningar för hög kollektivtrafikeffektivitet och kapacitet samt påverkar riksintressen i minsta möjliga mån. Sjöfartsverket förordar ”tunnel då den har i särklass minst påverkan på riksintressena” och pekar på svårigheten att hantera de risker och målkonflikter mellan sjöfarten och kollektivtrafiken som uppkommer med öppningsbara kollektivtrafikbroar över Göta älv.

Samtliga *kommuner/myndigheter/intressenter längs Göta älv och Vänern* som förespråkar ett alternativ framhåller tunnelalternativet utifrån påverkan på riksintresset sjöfart. Remissinstanserna pekar bland annat på att den förhandling i miljödomstolen som kommer att krävas vid ett val av en öppningsbar bro kommer att bli komplicerad, ta tid och resurser i anspråk och att det är osäkert om ett utfall kommer att ge de förutsättningar för kollektivtrafik över bron som krävs för att uppfylla Målbild Koll2035.

Av *intressenterna som berörs av sträckningen samt intresseorganisationer* förordar Stena Line, Gotenius varv samt Västsvenska Handelskammaren tunnelalternativet. Stena Line menar att den verksamhet som Stena Line bedriver måste flytta till annat läge innan byggnationen påbörjas även av en tunnel, på grund av risk för påverkan på den operativa fartygs- och hamnverksamheten. Cykelfrämjandet förordar tunnel under förutsättning att den kombineras med en gång-och cykelbro i samma geografiska läge. Om inte detta är möjligt förordas alternativet öppningsbar bro på 12 meter.

Av de *övriga intressenterna* är det enbart Naturskyddsföreningen som menar att broalternativet är att föredra utifrån att en bro ger möjlighet att trafikera med alla hållbara transportslag. Alexanderssons fastigheter, Tibergs Möbler samt bostadsrättsföreningen Lindholmsdockan menar att broalternativen inte är rimliga utifrån den stora negativa påverkan som byggnationen får på närmiljön. (B)id Stigberget samt Spårvägssällskapet Ringlinjen tar inte ställning i frågan om bro eller tunnel.

Parallellt med remissen har dialog hållits med boende och verksamma längs med sträckan Lindholmen-Linnéplatsen samt med övriga intresserade medborgare. Dialogen visar att tunneln föredras i de flesta fall.

Remissinstanserna lyfter också vissa frågeställningar som de menar är viktiga att belysa och beakta för trafikkontoret i den fortsatta projektplaneringen. De frågeställningar som lyfts är bland annat följande:

- Planerna på en gång- och cykelbro
- Framtida utformning av Linnéplatsen
- Projektets kostnadsram
- Påverkan på sjöfartstrafiken under byggnation
- Behov av en samhällsekonomisk analys.

Flera remissinstanser har tryckt på behovet av en gång- och cykelförbindelse över Göta älv. Förutom val mellan bro eller tunnel kommer trafiknämnden föreslå fatta ett inriktningsbeslut för en framtida gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj där kommunfullmäktige uppdrar åt trafiknämnden att fortsätta planera för en gång- och cykelbro med vissa inriktningar.

Vad avser Linnéplatsens framtida utformning har trafikkontoret under hösten tagit fram en ny principutformning för Lindholmförbindelsens anslutning i markplan till den framtida hållplatsen på Linnéplatsen. Detta har gjorts utifrån synpunkter från bland annat stadsbyggnadskontoret och park- och naturförvaltningen. Principlösningen innebär mindre påverkan på riksintressena kulturmiljö samt friluftsliv och att barriäreffekterna begränsas vid entrén till Slottsskogen.

Kostnaden för att genomföra program Brunnsbo – Linné via Lindholmen uppskattas till 6 030 mnkr medan den tilldelade ramen uppgår till 5 110 mnkr. Förutsatt att parterna i Sverigeförhandlingen beslutar omfördela resterande medel från objektsavtal linbanan på 1 026 mnkr så uppgår den ekonomiska ramen för programmets alla delar till 6 136 mnkr. Kostnaderna för projekt Lindholmen – Linnéplatsen uppskattas till 4 548 mnkr av de 6 030 mnkr.

Inom ramen för förstudien har en utredning genomförts för att tydliggöra vilken påverkan som kan förväntas av byggnationen av tunnel under Göta älv på sjöfarten på farleden och på användningen av Stigbergskajen vid det södra tunnelpåslaget. Vad gäller påverkan på Stena Lines verksamhet ser trafikkontoret att det finns möjliga lösningar att hantera byggnationen av bergtunnelpåslaget vid Stigbergskajen samtidigt som Stena Line fortsatt bedriver sin verksamhet. Ovanstående kommer att fördjupas i en påverkansstudie för att öka kunskapen och identifiera verksamhetsbehov så att effekten av åtgärder för att begränsa byggnationens verksamhetspåverkan kan säkerställas.

Vad avser den samhällsekonomiska analysen var inte denna färdigställd när förstudien skickades på remiss. Denna är nu avslutad och visar att samtliga tre alternativ är samhällsekonomiskt lönsamma.

Remissinstanserna har också tryckt på behovet av fortsatt dialog i det fortsatta arbetet. Så kommer också att ske, blanda annat inom ramen för den fortsatta genomförandestudien samt detaljplanarbetet.

Västtrafiks bedömning

Västtrafik ser att tunnelalternativet jämfört med broalternativen medför:

Bäst stadsbanekvaliteter för den framtida innerstadsringen och högst resenärsnytta.

Tunnelalternativet ger sammantaget bäst förutsättningar för kollektivtrafikens fortsatta utveckling utifrån Målbild Koll2035.

Frågan om val av alternativ har också behandlats i projektstyrelsen för Brunnsbo – Linné som består av tjänstepersoner från Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Projektstyrelsen beslöt 2020-12-04 rekommendera trafiknämnden och Västtrafiks styrelse att förbindelsen mellan Lindholmen till Linnéplatsen ska vara en tunnel. Slutligt beslut fattas i kommunfullmäktige och regionfullmäktige.

Mindre påverkan på stadsbyggnad och på framtida exploatering. Genom val av tunnelalternativet minskar konkurrerande ytanspråk med framtida stadsbyggnad och exploatering både på Lindholmen, på Masthuggskajen och på Stigbergstorget/Bangatan.

Mindre påverkan på riksintressen och specifikt på riksintresset sjöfart. Den öppningsbara 12-meters bron innebär avsevärd påverkan på riksintresset sjöfart. Även en 27 meters bro skulle påverka möjligheterna att använda hamnanläggningarna i innerhamnarna. Tunnelalternativet medför viss begränsad påverkan under byggtid men det sker ingen påverkan på farleden eller fartygsrörelserna i Göteborgs innerhamn efter byggnationen.

Mindre påverkan på stadsmiljön, på verksamheter och boende samt på riksintresset kulturmiljö. Genom att välja tunnelalternativet med dess mindre ytanspråk ovan mark minskar också tekniska risker och osäkerheter kopplat till kritiska passager av befintliga fastigheter. Dock kvarstår ett antal kritiska passager, byggnadstekniska risker liksom hantering av byggstörningar med tunnellösningen. Flera berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare menar att broalternativen skulle medföra oacceptabel påverkan på byggnader. Även påverkan på riksintresset kulturmiljö begränsas, bland annat på Stigberget.

Projektets tid, kostnad och innehåll

Trafikkontoret har låtit analysera förutsättningarna att klara tidplanen för projekt Lindholmen-Linnéplatsen då mål för trafikstart angetts till 2035 i Sverigeförhandlingen. Bedömningarna har gjorts på en övergripande nivå, innan beslut om alternativ fattats och utan att i detalj studera varje aktivitets bakomliggande förutsättningar. Enligt tidplaneanalysen bedöms tunneln kunna tas i bruk under 2036. En fördjupad tidplaneanalys kommer att genomföras inom ramen för genomförandestudien.

Vad gäller kostnad ser Västtrafik att projekt Lindholmen – Linnéplatsen ryms inom ramen för program Brunnsbo – Linnés ram, förutsatt att resterande medel från objektavtal linbanan i Sverigeförhandlingen omfördelas till program Brunnsbo - Linné. Den nya ramen föreslås också utgöra programmets kostnadstak vilket innebär att eventuella överskridanden av kostnadstaket får hanteras genom besparingar inom ramen för programmet. Om Västra Götalandsregionen och Staden beslutar omfördela resterande medel från linbanan till programmet, men inte staten, så bör respektive fullmäktige istället fatta beslut om att sätta programmets kostnadstak till 5 875 mnkr. Skulle staten ej godkänna överföring av kvarvarande medel så kommer det att behöva göras besparingar inom ramen för program Brunnsbo – Linné som kommer att påverka omfattningen av infrastruktursatsningen.

Vad avser projektets innehåll ser Västtrafik att tunnelalternativet sammantaget är den lösning som bäst uppfyller Målbild Koll2035 och resenärs kvaliteterna restid, turtäthet, pålitlighet och robusthet.

//