

Stadstrafikforum GMP möte #20

Onsdag den 17 augusti 2016 kl 15-17 hos VGR på Södra Hamngatan 37-41

Medverkande

Ulrika Frick, VGR, ordförande
Lena Malm, VGR
Johan Nyhus, Göteborg
Henrik Munck, Göteborg
Axel Josefson, Göteborg
Marie Östh, Mölndal
Hans Bergfelt, Mölndal
Stefan Svensson, Partille
Eva Carlsson, Partille

Tjänstemän

Jörn Engström, VGR
Anna Berlin, Göteborg
Per Sahlin, Partille
Ulf Bredby, Mölndal

Delges även

Emma Johansson, Partille

Minnesanteckningar

Ulrika inleder mötet, presentation av mötesdeltagarna görs.

1. Genomgång av remissvar

Den 7 juli skickades en sammanställning av remissynpunkterna ut till mötesdeltagarna. Jörn sammanfattar inkomna synpunkter, se bilaga bildspel.

2. Förslag komplettering och revidering

Jörn går igenom arbetsgruppens förslag till revideringar, förtydliganden och fördjupningsstudier med anledning av inkomna remissynpunkter, se bilaga bildspel.

Rubriken: Är dokumentet en målbild eller ett kollektivtrafikprogram? Våra ingående organisationer har olika nomenklatur, frågan behöver klargöras inför antagandeprocessen.

Vi gör en uppdaterad organisationsbild för målbildsarbetets tjänstemanna-organisationen och skickar ut till Stadstrafikforum.

Arbetsgruppen GMP är överens om att detta är vad som behöver göras för att färdigställa Målbilden. Stadstrafikforum har inga synpunkter på presenterat material i den övergripande form som den nu har.

3. Process och tidplan fram till beslut

Jörn presenterar förslag till reviderad tidplan och betonar behovet av en genomarbetad och väl förankrad beslutshandling. Det har kommit in många kloka och relevanta synpunkter under remissen som vi behöver ta omhand. Stadstrafikforum godkänner förslag till reviderad tidplan.

4. Kommande möten

Jörn och Ulrika föreslår att ett arbetsutskott från Stadstrafikforum bildas eftersom många av frågorna som ska hanteras har fokus på Göteborg. Förslagsvis ingår VGR och Göteborgs Stad. Mötet är positivt. Johan påtalar den förankringsprocess som behöver ske parallellt inom Göteborgs Stad., både politiskt och på tjänstemannanivå.

Medskick till det fortsatta arbetet:

- Strukturen i dokumentet, hur beskriver vi en satsning, förtydliga behovet
- Ta fram ett exempel på hur en sådan redovisning ser ut så att AU kan diskutera detta innan.
- Få fram knäckfrågorna och presentera i AU.

Kommande möten med Stadstrafikforum:

- Torsdag 1 december kl 15-17.
- Torsdag 2 mars kl 15-17.
- Torsdag 30 mars kl 15-17.

Kommande möten med Stadstrafikforum AU:

- Måndag 17 oktober kl 15-17.
- Fredag 20 januari kl 10-12.

Jörn bokar lokal och skickar kallelser.

5. Övriga frågor

Intern och extern kommunikation kring remissen och fortsatt arbete.

Projektet presenterar på VGRs hemsida en förklaring till den förskjutna tidplanen. Mötet beslutade att även anteckningarna från Stadstrafikforum läggs på hemsidan för ökad transparens.

Diskussion, förhållningsätt till remissversionen i Sverigeförhandling, pågående detaljplaner etc.

Mötet konstaterar att remisshandlingens strukturer och infrastrukturåtgärder i huvudsak står sig, samt att målbilden (remissen) behöver synliggöras. Återkoppling till nämnder, förvaltningar och andra organisationer är nödvändig.

Anna Berlin antecknade

Bilaga: bildspel

Stadstrafikforum GMP

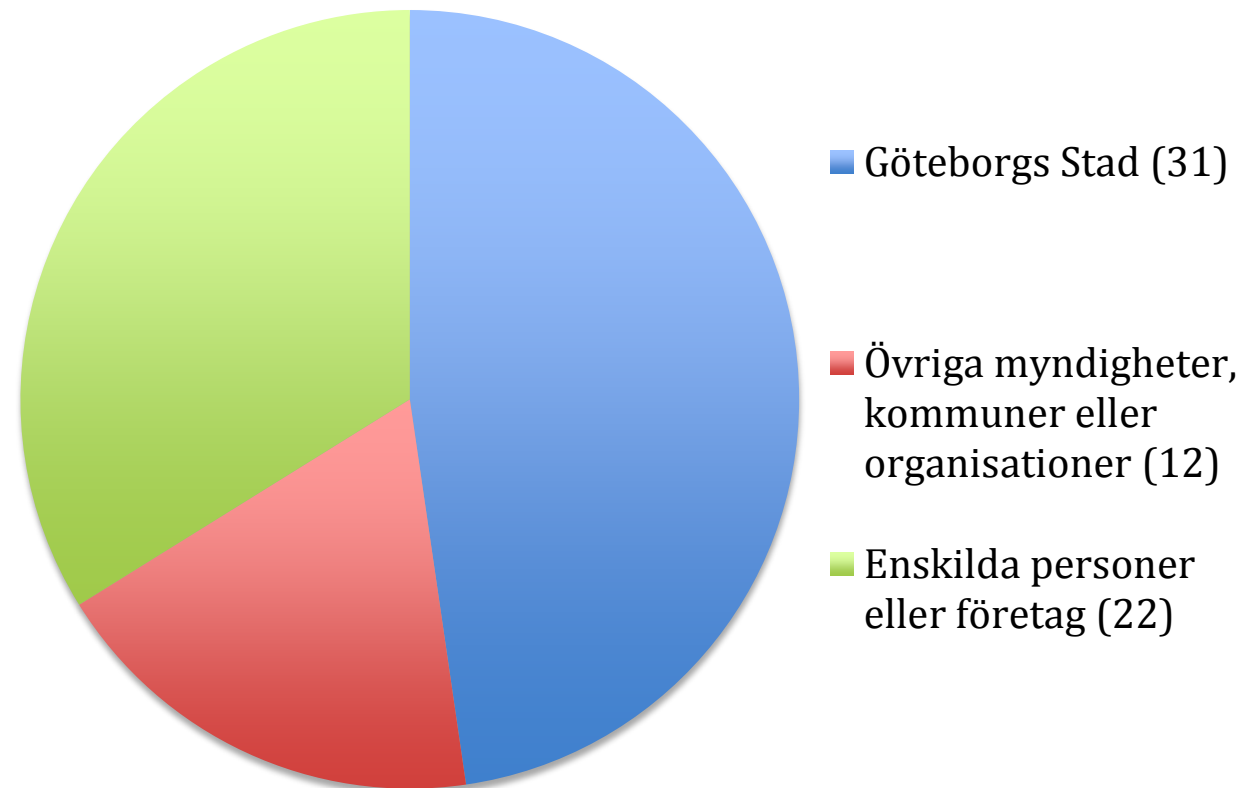
Onsdag 17 augusti 2016

Förslag till dagordning

1. Genomgång av remissvar
2. Förslag komplettering och revidering
3. Process och tidplan fram till beslut
4. Kommande möten
5. Övriga frågor

1. Genomgång av remissvar

- Totalt 65 inkomna remissvar, varav Göteborg står för 31 svar^{*)} från olika nämnder och bolag. De sistnämnda kommer i remissarbetet att behandlas som separata svar.
- Remissvaren är överlag av hög kvalitet och synpunkterna relevanta för målbilden och det fortsatta arbetet.
- Ca hälften av svaren från enskilda personer och företag innehåller mer eller mindre genomarbetade förslag snarare än enstaka synpunkter.



^{*)} Korrigering i diagrammet: 27 av 31 tillfrågade instanser i Göteborg har inkommit med svar

1. Remissvar, forts

- Med undantag för några enskilda personer är remissvaren överlag positiva till att målbilden tagits fram, samt att den;
 - omfattar hela stadsområdet,
 - Involverar kommunerna och VGR,
 - tar ett helhetsgrepp på lång sikt,
 - inkluderar kvalitetsmål,
 - har stämts av i en bred medborgardialog.
- Behovet av att ha något att förhålla sig till är stort.
- De strategiska delarna av målbilden – övergripande mål, kvalitetsmål, människan i staden samt utvecklingsprinciper och struktur – får också ett brett stöd. Det gäller i huvudsak även vilka stråk som behöver förstärkas.

De viktigaste synpunkterna:

Målkonflikter

- Den viktigaste målkonflikten som lyfts upp är den mellan stadsmiljö och stadsutveckling samt framkomlighet i de utpekade prioriterade stråken.
- Att koncentrera tunga linjer till prioriterade stråk är en viktig utvecklingsprincip. Hur stråken ska utformas i olika stadsmiljöer, om det finns bättre val av stråk eller om ambitionen för planskildhet ska höjas är frågor som behöver hanteras.
- Då flera av trafiklederna i nationella vägnätet är klassade som riksintresse för gods, kommer utformning av snabbussnätet att behöva ske i nära samverkan med Trafikverket.

Längre tidshorisont och hantering av osäkerheter

- Flera remissvar pekar på behovet av att se bortom 2035.
- Det finns även fler osäkerheter som behöver hanteras, t ex om befolkningsökningen går snabbare än beräknat, att fler områden bebyggs eller förtätas ytterligare.
- Kommer vi inom 20 år passera brytpunkter som påverkar valet av placering eller trafikslag redan nu, eller göra att vissa av åtgärderna blir temporära? Vad händer om vissa systemkritiska länkar inte kan byggas?
- Målbilden landar liksom K2020 i att det går att bygga vidare på befintliga trafikslag och infrastruktur.
- Utvecklingsprinciper och struktur medger att kapacitet och framkomlighet successivt kan ökas i takt med att resandebeläggningen ökar.

Tydligare koppling mellan åtgärder, brister och mål

- Flera remissvar saknar en tydlig koppling mellan åtgärder och brister; alltså vilka brister eller måluppfyllelse som en åtgärd löser.
- Några önskar se alternativa scenarier för att hantera osäkerheter enligt förra punkten.
- Genom att förtydliga kopplingen blir det enklare att hitta andra lösningar som får samma effekt om huvudalternativet visar sig svårgenomförbart.

Fler och djupare konsekvensbedömningar

- Många remissvar efterlyser mer utförliga konsekvensbedömningar ur ett socialt, barn-, jämställdhets och mångfalds-, kultur- och miljöperspektiv.
- I huvudsak är det åtgärderna som behöver konsekvensbedömas, men man vill också se en mer utförlig redovisning av både positiva och negativa effekter av systemet som helhet.

Mer om åtgärder

- Även om remissvaren överlag är positiva, är det tydligt att åsikterna går isär när det kommer till konkreta åtgärder, prioriteringar och teknikval.
- Flera synpunkter handlar om högre grad av planskildhet, alternativa länkar, mer spårvagn eller BRT, om Lindholmsförbindelsen ska vara bro eller tunnel, osäkerhet kring linbanor etc.
- Flera utredningar behöver initieras för att värdera de förslag som kommit in. Vissa kan vara systempåverkande och behöver bedömas till beslutsversionen, exempelvis duo-spårvagnar genom Västlänken samt Alléstråkets funktion och utformning.
- Ett medskick från fackförvaltningar och SDN är att planeringen för flera områden är inne i kritiska faser och att man därför skyndsamt önskar besked om vad som ska gå var och när.

Förtydliganden och förenklingar

- Flera saker behöver förtydligas och förenklas i dokumentet; relationen till K2020, avgränsningar, begrepp, kartor etc.
- Konkretiseringar och exemplifieringar kan göra dokumentet mer lättillgängligt, men riskerar att skymma helheten.
- En större fråga är på vilken nivå åtgärderna ska konkretiseras (sträckning, teknisk lösning etc), den handlar både om hur långt de hinner utredas, vad som ska anses vara beslutstext etc.

Avgränsningar

- Många synpunkter handlar om avgränsningar, att de behöver förtydligas och motiveras eller vidgas.
- Det gäller geografiska gränser, andra delar av kollektivtrafiken som Kom Nära och båttrafiken, andra trafikslag som cykel, gång och hela resan, fler målpunkter kopplade till rekreation och turism.
- Uppdraget för målbilden är tydligt avgränsat, men det kan vara relevant att förtydliga relationen till andra trafikslag, exempelvis cykelnätet och den regionala kollektivtrafiken som i många fall kommer att samutnyttja målbildens infrastruktur.
- I kommunikationen behöver vi lyfta fram helheten bättre, där målbilden "bara" behandlar den senaste pusselbiten som läggs till K2020, målbild tåg, utbyggnadsplaner, trafikstrategi, cykelprogram etc.

Genomförande, finansiering och organisation

- Det finns ett stort behov av att klargöra hur den fortsatta planeringen, genomförandet och finansieringen ska gå till och hanteras mellan parterna, liksom hur den ska samordnas med stadsutvecklingen.
- Åtgärderna behöver vidare prioriteras och tidsättas.
- I genomförandefrågan ligger även vilken status ett beslutat målbildsdokument har inom och mellan parterna.

2. Förslag till komplettering och revidering

Förtydliganden

- Förenkla rapportens struktur
- Se över definitioner, begrepp och namn
- Tydliggöra vilka brister som ska lösas/funktion som ska uppnås
- Förtydliga kopplingar till regiontrafiken och närområdet utanför GMP (Torslanda, Kungälv, Mölnlycke etc)
- Förtydliga hela-resan perspektivet, koppling till KomNära, båttrafik, pendelparkering, cykel etc

Fördjupade studier

- målkonflikt stadsmiljö och framkomlighet (prioriterade stråk)
- planskildhet genom centrum
- uppsnabbning av stråken in mot centrum/"navet"
- Duo-spårvagn, sammanställ tidigare utredningar samt analysera ett par scenarion.
- Konkretisera nästa steg, utbyggnadsmöjligheter bortom 2035 med sikte mot 2050.

2. Komplettering och revidering, *forts*

Konsekvensbedömningar

- SKA, BKA, MKB, samhällsnytta, riskbedömningar

Konceptutveckling (ett första steg, behöver vidareutvecklas sen)

- snabbussnätet tillsammans med Trafikverket, utveckling av stråk, stationer, fordonsslag.
- BRT snabbuss och stombuss 2.0 (elbussar, förarlöst etc)
- ”koll i hus”

Dessa ingår i åtgärdsplan (påbörjas nu men färdigställs ej innan målbilden):

- ÅVS Lindholmsförbindelsen (påbörjad av Gbg)
- ÅVS Linbana Lärje
- ÅVS Linbana Ringön
- GFS Alléstråket, Backastråket, Eriksberg/Vårväderstorget
- GFS Kallebäck-Gårda

3. Förslag till reviderad tidplan

