

Styrelsen	2020-12-16
Handling nr	13.9
Handläggare	Lovisa Borgström, Eva Lindh
Daterad	2020-12-04
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Avsiktsförklaring utveckling Högsbo-Frölunda

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ge vice VD i uppdrag att underteckna ”Avsiktsförklaring utveckling Högsbo-Frölunda”.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

EKONOMISK ANALYS

Avsiktsförklaringen i sig innebär inte i sig några ekonomiska åtaganden för Västtrafik. Det fortsatta arbetet kommer ske inom ramen för arbetet med handlingsplan för Målbild Koll2035.

BAKGRUND

Göteborgs Stad ska stadsutveckla i Högsbo-Frölunda. För att etablera en samarbetsarena har staden tagit hjälp av utredare från den statliga utredningen ”Samordning för ett ökat och hållbart bostadsbyggande” (Fi N 2017:08). Under två års tid har därför ingående parter (Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs stad, Länsstyrelsen Västra Götaland och Trafikverket) diskuterat den stundande stadsutvecklingen. Avsiktsförklaringen är dialogarens slutprodukt och skrivs under för att visa på gemensam viljeinriktning och ambition för områdets omvandling.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Avsiktsförklaringen beskriver de gemensamma intentionerna för den framtida utvecklingen av området Högsbo-Frölunda. Dokumentet har inte någon prioriteringsfunktion i relation till insatser som avser andra utvecklingsområden. Överenskomna insatser görs inom ramen för redan politiskt beslutade dokument för respektive part men även kommande beslut påverkas genom avsiktsförklaringens process och arbete framöver.

Syftet med avsiktsförklaringen är att:

- utgöra ett, hos alla parter, förankrat dokument med höga hållbarhetsambitioner för området Högsbo-Frölunda.
- ett transporteffektivt samhälle blir norm för planeringen, det vill säga att resor inom, genom och till eller från området Högsbo-Frölunda huvudsakligen sker med gång, cykel och kollektivtrafik samt att godstransporter sker energieffektivt, samordnat och trafiksäkert.
- komplettera redan pågående planeringsprocesser och således underlätta framtida formella beslut i sammanhanget.

//

DIALOGARENA HÖGSBO-FRÖLUNDA



Göteborgs
Stad



Länsstyrelsen
Västra Götaland

AVSIKTSFÖRKLARING Utveckling Högsbo-Frölunda

December 2020

§1 Parter

Göteborgs stad

Länsstyrelsen Västra Götaland

Trafikverket Region Väst

Västra Götalandsregionen

Västtrafik

§2 Nyttan och syfte

På initiativ av den statliga utredningen *Samordning för bostadsbyggande* (Fi N 2017:08) har de undertecknande parterna under åren 2019 - 2020 deltagit i en Arena för dialog med stadsutvecklingsområdet Högsbo-Frölunda i Göteborg som samtals- och planeringsföremål. Avsiktsförklaringen är dialogarenans slutdokument.

Avsiktsförklaringen beskriver de gemensamma intentionerna för den framtida utvecklingen av området Högsbo-Frölunda. Dokumentet har inte någon prioriteringsfunktion i relation till insatser som avser andra utvecklingsområden. Överenskomna insatser görs inom ramen för redan

politiskt beslutade dokument för respektive part men även kommande beslut påverkas genom avsiktsförklaringens process och arbete framöver.

Syftet med avsiktsförklaringen är att

- utgöra ett hos alla parter förankrat dokument med höga hållbarhetsambitioner för området Högsbo-Frölunda.
- ett transporteffektivt samhälle blir norm för planeringen, det vill säga att resor inom, genom och till eller från området Högsbo-Frölunda huvudsakligen sker med gång, cykel och kollektivtrafik samt att godstransporter sker energieffektivt, samordnat och trafiksäkert.
- komplettera redan pågående planeringsprocesser och således underlätta framtida formella beslut i sammanhanget.

Den förväntade nyttan med avsiktsförklaringen är att den ska

- åskådliggöra en gemensam och förankrad utvecklingsinriktning som överbryggat parternas olika uppdrag och som har ett holistiskt angreppssätt.
- vägleda parterna i det fortsatta arbetet för att undvika långdragna planeringsprocesser, konflikter, domstolsprövningar, suboptimeringar och därmed även kostnader.
- utgöra ett stöd för det institutionella minnet som håller över tid.

§3 Avgränsningar

Det området som i första hand avses inom avsiktsförklaringens insatser är området för den fördjupade översiktsplanen för Högsbo-Frölunda (nedan kallad FÖP Högsbo-Frölunda). Men även influensområdet kring FÖP-området ska beaktas exempelvis södra Göteborg och dess grannkommuner söder om staden.



Källa: Göteborgs stad

§4 Bakgrund

Denna avsiktsförklaring bygger på ett stort antal befintliga styrdokument och beslut som fattats av de deltagande parterna och som är av avgörande betydelse för Göteborgs framtida utveckling. Följande styrdokument har en bärande funktion för samverkan:

- Målbild Koll2035, kollektivtrafikprogram för stornätet antagen av Göteborgs stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västra Götalandsregionen
- Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen
- Göteborgs stads trafikstrategi
- Göteborgs stads nya översiktsplan (samrådsversion från 2019)¹
- Göteborgs stads fördjupade översiktsplan för Högsbo-Frölunda (samrådsversion 2018) och fördjupad översiktsplan (FÖP) för Fässbergdalen samt planprogrammet för nordöstra Högsbo.

Förutom ovanstående styrande dokument finns också ett antal remissversioner av åtgärdsvalsstudier (nedan kallade ÅVS) för bland annat Södra mellanstaden, ÅVS Västerleden, ÅVS väg 158, ÅVS metrobuss. Därutöver finns några befintliga avsiktsförklaringar och överenskommelser mellan parterna som till exempel avsiktsförklaring E6.20 Söderleden, Fässbergdalen. Överenskommelse E6.20 Söderleden, Fässbergdalen (TRV 2015/86645) delvis berör samma infrastruktur och influensområde som denna avsiktsförklaring. Dessa avsiktsförklaringar och överenskommelser, med uppföljning och nyckeltal, gäller fortsatt och ersätts inte av denna avsiktsförklaring.

Avsiktsförklaringen har sin utgångspunkt i området Högsbo-Frölunda som är en viktig del av Göteborgs rumsliga utveckling motsvarande en åttondel av stadens yta. Bakgrunden för arbetet med avsiktsförklaringens genomförande är:

- Förverkligande av Målbild Koll2035 och FÖP Högsbo-Frölunda
- Gemensam kraftsamling för ett hållbart transportsystem
- Behov av samverkan för att hantera den planerade stadsomvandlingens påverkan på resandet och omgivande trafikstrukturer

Göteborg växer och planerar för cirka 250 000 nya invånare fram till 2050. Huvuddelen av den planerade bostadsutbyggnaden som behövs för att hantera denna tillväxt är tänkt att ske i innerstaden och den så kallade mellanstaden. Högsbo och Frölunda ligger i mellanstaden, och Frölunda torg är i gällande översiktsplan utpekad som en av stadens strategiska tyngdpunkter. Samtidigt med planeringen för en växande stad har Göteborgs trafikstrategi en ambition att säkerställa en omställning mot en mer hållbar rese- och godstransportutveckling.

På regional nivå är det regionens processer och arbete med Målbild Koll2035 som är viktigast för denna avsiktsförklaring. Målbild Koll2035 är beslutad både inom regionfullmäktige och respektive kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille. Den utgör ett viktigt

¹ Utställningshandling ny ÖP inkl. FÖP Högsbo-Frölunda kommer beslutas i februari 2021.

underlag för Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram och kommunernas samhällsplanering.

Tidiga analyser indikerar att spårvägstrafikeringen som skisseras i Målbild Koll2035 inte ensam kan möta planerad stadstillväxt till år 2035. Trafikförsörjning i markplan har begränsningar. Med ytterligare höjd ambition, enligt FÖP Högsbo-Frölunda och stadens översiktsplan till år 2050, krävs det på längre sikt mer kapacitetsstarka trafiklösningar i kollektivtrafiksystemet med större inslag av planskild trafik. Även i ÄVS för väg 158 finns underlag som visar att det finns ett behov av nya lösningar för att öka kollektivtrafikkapaciteten på lång sikt. Det krävs ytterligare utredningar och politisk samverkan mellan parterna för att se hur ambitionerna för bebyggelseplanering och kollektivtrafik kan anpassas för att stödja varandra på ett effektivt och hållbart sätt i ett kommunalt och regionalt perspektiv.

På nationell nivå är det främst de stora trafikledernas utveckling och riksintressen för kommunikation som måste beaktas. Genom området går väg E6.20 Söder-/Västerleden som är av särskild nationell betydelse och ingår i det av riksdagen fastställda nationella stamvägnätet. Vägen utgör en viktig länk från bland annat väg E6 till Göteborgs hamn och storindustrin. Vägen utgör även en viktig omledningslänk av riksintresse för tung trafik med målpunkter kring Göteborgs hamn och Hisingen som annars kan komma att passera genom Göteborgs centrala delar. Vägen är även utpekad som funktionellt prioriterad väg för långväga godstransporter och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Västerleden är en infrastruktur för stadens övergripande trafikflöden, med prioriterat utrymme för nationell och regional trafik till viktiga målpunkter i staden.

Söder-/Västerleden har en hög trafikbelastning och under för- och eftermiddagens högtrafiktimmor uppstår köbildning och restidfördröjningar främst i anslutning till Gnistångstunneln som utgör en flaskhals. Leden har på vissa sträckor busskörfält, dock ej genom Gnistångstunneln vilket gör att bussar får restidsfördröjningar tillsammans med övrig trafik vid köbildning. Undermåliga ramper in i Gnistångstunneln (Hagenmotet och Gnistångsmotet) skapar trafiksäkerhetsproblematik och trängsel. Detta påverkar också möjligheterna för omledning av kollektivtrafik.

En central knäckfråga för utvecklingen i området är hur trafikmängden och flödena kan påverkas genom god stadsplanering och mobilitetsåtgärder. Kommunen planerar för ett stort antal åtgärder så att ökningen av antalet resor kan fördelas på olika trafikslag. Bland annat handlar det om satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägar. Det ligger i linje med motsvarande ambitioner på regional och statlig nivå.

§5 Utvecklingsinriktning

Den inriktning för utvecklingen som tas upp i denna avsiktsförklaring utgår från de beslutade styrdokument och politiska inriktningsbeslut som var tillgängliga fram till hösten 2020.

Målbild Koll2035, den fördjupade översiktsplanen för Högsbo-Frölunda och Nationell plan för transportinfrastrukturen är tillsammans med de andra kommunala, regionala och statliga

planer och styrdokumenterna vägledande för utvecklingen av bebyggelse- och transportinfrastruktur framöver.

Målbild Koll2035 beskriver hur stomnätet i stadstrafikområden Göteborg, Mölndal och Partille kan utvecklas för att möta den efterfrågan som blir ett resultat av stadsutveckling och förändrat transportbeteende. Utvecklingen i Högsbo-Frölundaområdet behöver gå i linje med målbilden vad gäller utpekade stråk för stomtrafik, kvalitetsmål samt utpekade mål och tyngdpunkter.

Mer konkret handlar det om stadsbana i Dag Hammarskjöldsleden och att värna Frölundabanans stadsbanekvaliteter. Vid nybyggnation och ombyggnation ska ”grön nivå” eftersträvas enligt målsättningar som uttrycks i form av guidelines i Målbild Koll2035. Kvalitetsmålet innebär att restiden är maximalt 15 minuter med kollektivtrafik från tyngdpunkter och längs stråket in mot city. Utpekade tyngdpunkter som berör Högsbo-Frölunda är Frölunda torg och Marklandsgatan. Bytespunkterna som återfinns inom utvecklingsområdet (Frölunda torg, Järnbrott, Linnéplatsen och Marklandsgatan) planeras enligt kvalitetsmålen i K2020 ”Den ideala bytespunkten”. För att nå ambitionerna i Målbild Koll, krävs även en samverkan mellan Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen för att säkerställa behovet av framtida fordonsdepåer. Inom det geografiska området ligger exempelvis bussdepå Radiomasten.

Enligt Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram med utblick mot 2035 är målet att andelen hållbara resor (gång, cykel och kollektivresande) i regionen ska öka. Utvecklingen för persontransporter i Högsbo-Frölunda behöver gå i linje med trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål, och även bidra till delmålen god geografisk tillgänglighet, enkel, trygg och inkluderande samt låg miljöpåverkan.

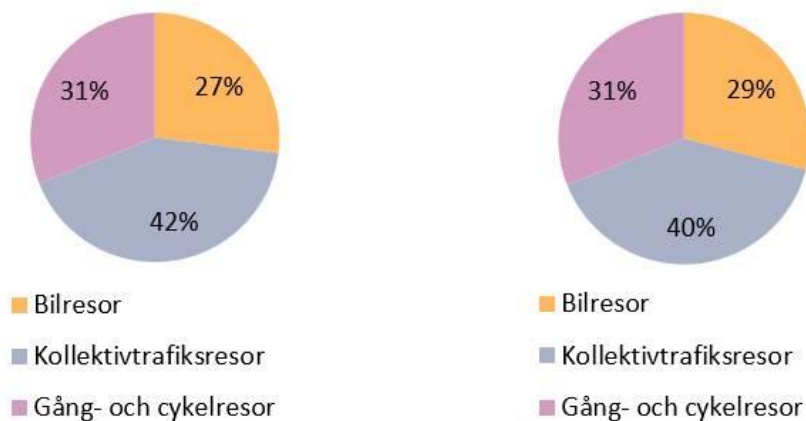
Utbyggnadsordningen behöver gå i takt med möjligheten att trafikförsörja området med tillräcklig kapacitet för kollektivresor, cykel och gång som gör att trafikbelastning med bil inte ökar. Om inte utvecklingen styrs så att ökat resande och transportbehov tas om hand med yteffektiva och hållbara trafiklösningar enligt målsättningen i FÖP Högsbo-Frölunda riskerar det skapas behov av ny väginfrastruktur utöver vad som är planerat och finansierat.

Den fördjupade översiktsplanen för Högsbo-Frölunda bygger vidare på denna regionala planering. FÖP Högsbo-Frölunda beskriver förändringen i de redan utbyggda områdena väster om Dag Hammarskjölds led och studerar en möjlig förtätning i dessa områden. Genom FÖP möjliggörs en omvandling av Dag Hammarskjölds led till en boulevard, en gata som är en integrerad del i stadsbebyggelsen. Detta ger möjligheter att skapa en ny stadsdel med ett större antal bostäder och verksamheter i anslutning till boulevarderna.

Staden har redan tagit beslut i denna riktning genom den fördjupade översiktsplanen för Fässbergsdalen och i planprogrammet för nordöstra Högsbo. I dessa handlingar beskrivs en relativt omfattande förändring av Högsbo industriområde och Sisjöns industriområde till områden med en stor andel blandad stadsbebyggelse.

De nedbrutna målen utifrån Göteborgs stads trafikstrategi 2035 innebär att andelen resor med kollektivtrafik ska öka från nuvarande 32 till 42 % i Frölunda och från 29 till 40 % i

Högsbo fram till år 2035. Andelen gång- och cykelresor ska öka från 25 till 31 % i Frölunda och från 20 till 31 % i Högsbo. Ökningen av andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik innebär att andelen bilresor kommer att minska från 43 till 27 % i Frölunda och från 51 till 29 % i Högsbo.



Mål för framtida färdmedelsfördelning inom Frölunda enligt Trafikstrategi 2035.

Mål för framtida färdmedelsfördelning inom Högsbo enligt Trafikstrategi 2035.

E6.20 Söder-/Västerleden behöver bibehålla sin viktiga trafikledsfunktion även i framtiden. Funktionen säkerställs bland annat genom att antalet resor som görs med lokal biltrafik till, från och i området Högsbo-Frölunda inte ska öka, utan snarare behövs en minskning av den lokala personbilstrafiken för att nå ambitioner om att undvika fysiska åtgärder i statlig infrastruktur. Ambitionen är att andelen kollektivresor, cykelresor och gång ökar, samtidigt som och antalet resor med personbil minskar.

Den planerade omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard innebär en beräknad omflyttningseffekt av fordonsrörelser på mellan 8 – 10 000 fordon till Söder-/Västerleden. Ett sådant tillskott skulle innebära en ökad belastning på Söder-/Västerleden som behöver hanteras framöver. Målsättningen för arbetet är att antalet bilresor på Söder-/Västerleden inte ökar till följd av den planerade exploateringen. Om planarbetet genomförs med tillräckligt höga hållbarhetsambitioner och om kapacitetsstark kollektivtrafik finns på plats så behöver områdets omvandling inte nödvändigtvis ge något nettotillskott av biltrafik på lederna.

Trafikverket startar under 2021 arbete med ÄVS Väg E6.20 Västerleden, sträckan Järnbrottsmotet – Röda stensmotet. Leden har en hög trafikbelastning med nationella, regionala och lokala anspråk. Dagens situation behöver relateras till framtida förutsättningar och lösningar.

§6 Insatsområden

Parterna i denna avsiktsförklaring har olika roller. Aktiviteter för att stödja målsättningarna för områdets utformning och trafikförsörjning sker inom ramen för respektive organisations ansvar och uppdrag. Länsstyrelsen har inte någon utförande roll men har ansvar för att bevaka riksintressen och mellankommunala intressen samt verka för länets utveckling. Utöver tillsynsrollen inom planeringen finns funktionen som samordnare och informatör regionalt och inom statsväsendet.

Behovet av en avsiktsförklaring med utpekade insatsområden har sin grund i att Göteborgs stad planerar för en betydande och långsiktig utveckling av bebyggelse, bland annat i Högsbo-Frölunda-området. En förutsättning för att genomföra denna typ av stadsomvandling är att den stöds av investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik samt att transportefterfrågan och resandemönster påverkas och regleras i riktning mot miljömässigt hållbara och yteffektiva lösningar. Om detta ska vara möjligt behöver undertecknande parter, inom respektive parts uppdrag, stödja den utvecklingsinriktning som staden planerar för.

I detta avsnitt beskrivs ett antal insatsområden och verksamheter som parterna åtar sig för att bidra till målbilden som beskrivs under § 4 *Bakgrund* och § 5 *Utvecklingsinriktning*.

De insatsområden och åtaganden som anges nedan är specifika för den eller de organisationer som anges under respektive åtagande. Parterna som ingår denna avsiktsförklaring har olika uppdrag och ansvar och kan inte ställa sig bakom alla enskilda åtaganden som övriga parter åtar sig. De parter som undertecknat denna avsiktsförklaring står endast bakom de åtaganden där de anges som ansvariga. För varje punkt nedan anges vilken eller vilka parter som står bakom åtagandet utifrån sin rådighet och sitt uppdrag.

Finansiering för hållbara transportlösningar

En utbyggd kollektivtrafik är avgörande för att få en hög andel hållbart resande. Många beslut om sådana investeringar tas dock i framtiden. Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och parterna inom Målbild Koll2035 har gemensamt ansvar för att verka för finansiering till dessa investeringar. Investeringarna behöver synkroniseras i takt med att området utvecklas. Utan sådan finansiering är det inte möjligt att nå de målsättningar som beskrivs i denna avsiktsförklaring. Ambitionen är också att trafikering med kollektivtrafik och andra hållbara mobilitetslösningar finns på plats i god tid i samband med ombyggnader för att ha optimala möjligheter att påverka resval hos inflyttande boende och verksamma.

Den eller de parter som anges under respektive punkt åtar sig följande:

- Med utgångspunkt från regionala och kommunala prioriteringar agera gentemot staten och regeringen när det gäller att få finansiering för att kunna göra nödvändiga transportinfrastrukturinvesteringar och samhällsbyggande i området med ett eftersträvat stort antal nya bostäder och verksamhetslokaler².

Ansvariga: Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen

² Notera att Trafikverket är en del av staten och inte kan agera i detta sammanhang. Trafikverket är därmed exkluderat ur denna punkt.

- Överväga finansieringslösningar som kan innehålla inslag med exploateringsbidrag eller värdeåterföring av transportinfrastruktur från exploateringsavtal.

Ansvarig: Göteborgs stad

- Prioritering av åtgärder och dess omfattning sker i processen med Handlingsplan för Koll2035 som revideras vart fjärde år och drivs gemensamt av Mölndal, Partille, Göteborg och Västtrafik. Arbetet med Målbild följs upp i Samordningsgrupp GMP (Göteborg-Mölndal-Partille) vars arbete även Trafikverket följer.

Ansvarig/a: Göteborgs stad Västra Götalandsregionen/Västtrafik

- Planera bebyggelse, infrastruktur, parkeringstal samt lokala styrmedel och incitament på ett sätt som stödjer och styr mot hållbart resande med följande fokus:
 - Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard är en förutsättning för att utveckla området i linje med målsättningen för FÖP Högsbo-Frölunda.

Ansvarig: Göteborgs stad

- Inriktningen är att dagens expressbusstrafik ersätts med det föreslagna metrobussystemet. I väntan på en möjlig stadsbana behöver tillfälliga lösningar utredas.

Ansvariga: Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen/Västtrafik

- Verka för utveckling av stadsbana mellan Marklandsgatan och Järnbrott. Den är en nödvändig infrastruktur för att möta den reseefterfrågan som kommer av utvecklingen i FÖP-området och för möta efterfrågan från söder. Efterfrågan byggs upp av dels den ökade befolkningen, men också av målsättningen om en ökad färdmedelsandel med kollektivtrafik.

Ansvarig/a: Göteborgs stad Västra Götalandsregionen/Västtrafik

- Pröva utbyggnad av metrobussystemet som faller på statlig infrastruktur i förslag till nationell och regional transportinfrastrukturplan. Detta förutsätter att berörda parter når överenskommelse om medfinansiering och övriga parter ansvar. Utöver åtgärder på statligt vägnät innefattas även styrmedel och administrativa åtgärder för att få en ökad överflyttning från bil till kollektivtrafik, samt att man på de kommunala stråken in mot city hittar effektiva lösningar så att den totala restiden blir attraktiv.

Ansvariga: Göteborgs Stad, Trafikverket, Västra Götalandsregionen

- En tänkbar järnvägsförbindelse mellan Haga Station och Kungsbacka C i stråket väg 158 är ett exempel på lösningar där Göteborgs stad ser behov av att utreda frågan vidare.

Ansvarig: Göteborgs Stad

Effektivisera och styra trafikflödena

Trafiksituationen i området och omgivande leder påverkas såväl av lokalt genererad trafik, som av resande söderifrån samt godsleveranser till området och omgivningen. Därtill är lederna viktiga för Göteborgs hamn och flera industriområden. Denna trafik behöver styras och påverkas.

Parterna behöver säkerställa god framkomlighet för gods, blåljustrafik och kollektivtrafik inom området samt framkomligheten på Söder-/Västerleden. Det kan exempelvis handla om att påverka bilpendling och att hantera stadens omfördelade trafik, utforma mellanstaden så att den bidrar till en mer transporteffektiv stadsutveckling och steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Den eller de parter som anges under respektive punkt åtar sig följande:

- Utforma infrastruktur och trafikstyrning på ett sätt som prioriterar godstrafik, blåljustrafik och kollektivtrafik i området.

Ansvarig: Göteborgs stad

Löpande utveckla och tillämpa incitament och trafikantpåverkan för att styra beteenden, resvanor och transportmönster i hållbar riktning och minska belastningen i berört vägnät.

Ansvariga: Göteborgs stad

- En åtgärdsvalsstudie av Västerleden görs där åtgärder som bidrar till avsiktsförklaringens intentioner och mål prövas. Där undersöks framtida lösningar för sträckan Järnbrottsmotet – Röda stensmotet med olika framtidsscenarioer, exempelvis Trafikverkets basprognos och hållbarhetsscenarioet. I detta inkluderas konsekvenser av kommunens exploatering och trafikanalyser inom FÖP Högsbo-Frölunda. Det görs även analyser av möjligheter med metrobuss och möjligheten att öka framkomlighet för tung trafik i stråket. Kapacitetshöjande åtgärder utvärderas.

Ansvarig: Trafikverket

Skapa planeringstrygghet genom samsyn i analysarbetet

Trafikprognoser används för att förutse framtida transportefterfrågan, och vilken effekt som olika lokala och regionala åtgärder kan förväntas ge på resandeströmmar och godstransportvolymerna. Det behövs således löpande analyser och simuleringar som gör det möjligt följa upp åtgärder och fatta politiska beslut under genomförandefasen så att området ska kunna utvecklas enligt intentionerna i FÖP Högsbo-Frölunda och Målbild Koll2035.

Den eller de parter som anges under respektive punkt åtar sig följande:

- Arbeta löpande med gemensamma, samordnade analyser och trafikprognoser.

Ansvariga: Göteborgs stad, Trafikverket

- Tillhandahålla scenarier och framtidsbilder för förtroendevalda (nämnder och fullmäktige) och andra beslutsfattare i Göteborgs stad och regionen som tydliggör vilken effekt som olika tänkbara utbyggnadsplaner, investeringar och insatser kan ge

på trafikflöden och färdmedelsfördelning, samt vilka möjligheter det finns för att gemensamt nå målsättningarna för området.

Ansvariga: Göteborgs stad

- Löpande analysera förutsättningar och åtgärder som krävs för att nå Målbild Koll2035 och hur de påverkar utbyggnadsplaneringen för Högsbo-Frölundaområdet.

Ansvarig: Göteborgs stad

Förstärka regional samverkan

Näralliggande kommuner omkring Göteborg, Mölndal och Partille behöver involveras i det fortsatta arbetet med utvecklingen av Högsbo–Frölundaområdet. Samtliga omkringliggande kommuner bör planera för en hållbar bebyggelse- och trafikplanering för att stödja ett transporteffektivt samhälle.

De parter som anges under nedanstående punkt åtar sig följande:

- Sträva efter att fördjupa det mellankommunala planeringsarbete som syftar till att stötta en hållbar samhällsplanering, bland annat inom Göteborgsregionens kommunalförbund.

Ansvariga: Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen

§7 Verkställande

Alla parter bidrar till att intentionerna i avsiktsförklaringen kan uppfyllas och att åtaganden från § 6 *Insatsområden* verkställs.

På längre sikt: Parternas ambition är att utveckla en struktur och ett organisatoriskt arbetssätt där frågorna i denna avsiktsförklaring kan integreras och följas upp som en del av ordinarie planerings- och utvecklingsarbete.

På kort sikt: För att ha en arbetsstruktur som ger vägledning i verkställandets inledande fas beaktas följande punkter:

- Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs stad är sammankallande part och samordnar avsiktsförklaringens aktualitet och verkställande.
- Stadsbyggnadskontoret har en namngiven person med ansvar för denna samordningsfunktion. Personen ges tillräcklig arbetstid för att klara uppgiften.
- Samtliga undertecknande parter har var sin namngiven kontaktperson med som kopplar ihop organisationens medverkan inom avsiktsförklaringens ram.
- Minst ett möte per år ordnas mellan de involverade parterna. Mötet sammankallar personer på ledningsnivå. På mötet går igenom uppföljningar och lämpliga insatser diskuteras.
- Regelbundna avstämningar sker helst i ramen för redan befintliga samarbets- och samverkansfora för att återkoppla till pågående processer och planarbeten.

§8 Uppföljning

Denna avsiktsförklaring följs upp enligt följande principer:

- Det utförs en årlig kvalitativ uppföljning av åtgärds punkterna under § 6 *Insatsområden*. Uppföljningen görs inledningsvis inom ramen för Göteborgs stads uppföljning av översiktsplanen.
- Uppföljningen omfattar de åtgärder som är specifika för respektive organisation, vad som gjorts och vad resultatet av olika åtgärder har blivit. Länsstyrelsen bidrar med underlag från sina ordinarie samordnings- och uppföljningsområden.
- En återkoppling görs till parterna avseende trafikläge, trafikströmmar och färdmedelsfördelning inom ramen för Göteborgs stads analysarbete. Även Västtrafik och Trafikverket bidrar här med underlag från sina ansvarsområden.
- I uppföljningsrutinen ingår att gemensamt diskutera och bedöma status hos de olika insatsområdenas åtgärds punkter. Statusbedömningen görs enligt en enkel värderingsmodell. Åtgärds punkternas genomförande bör uppmärksammas i lämpliga samverkansfora och återkopplas till deltagande parter ledningsnivåer.
- Resultatet av uppföljningen förmedlas vid ett årligt möte på ledningsnivå enligt § 7, *Verkställande*. Resultaten sprids även till andra lämpliga samverkansfora och samarbeten för att ytterligare bidra till avsiktsförklaringens intentioner.

§9 Ändringsvillkor och tidsram

Denna avsiktsförklaring utgör inget legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas häri ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Avsiktsförklaringens insatsområden och åtgärds punkter kan omprövas och uppdateras vid behov. De insatser och åtgärder som ingår under § 6 *Insatsområden* kan justeras och kompletteras utan att avsiktsförklaringen i övrigt behöver förnyas eller undertecknas på nytt.

Göteborgs stad genom stadsbyggnadskontoret förvaltar och utför eventuella ändringar av avsiktsförklaringen. En samlad utvärdering görs tre år efter starten för att ta ställning om avsiktsförklaringens aktualitet.

Om någon part lämnar avsiktsförklaringens samarbete behövs en uppsägning.

Denna avsiktsförklaring är giltig tills parterna anser att den inte längre behövs. Ett upphörande av avsiktsförklaringen ska ordnas skriftligt.

§10 Undertecknande

Avsiktsförklaringen har upprättats i sju likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Göteborgs stad

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör

Stadsbyggnadskontoret

Martin Öbo

Fastighetsdirektör

Fastighetskontoret

Kristina Lindfors

Förvaltningsdirektör

Trafikkontoret

Länsstyrelsen

Lena Malm

Avdelningschef Samhällsavdelningen

Trafikverket Region Väst

Jörgen Einarsson

Regional Direktör

Västtrafik

Roger Vahnberg

Vice VD Västtrafik

Västra Götalandsregionen

Ulrika Bokeberg

Kollektivtrafik- och infrastrukturchef
