



KARLSTADS KOMMUN

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Karlstad 2015-05-19
Ingrid Näsström, 054-5404501, 070-0010758
ingrid.nasstrom@karlstad.se

Projektspecifikation

BRT-inspirerat Karlstadstråk

Innehåll

1	Översikt	3
1.1	Bakgrund till projektet	3
1.2	Projektets syfte	4
2	Projektmål	5
2.1	Projektresultat	5
2.2	Tid och kostnad.....	5
3	Intressentsituation – Intressentanalys	5
4	Projektets omfattning.....	5
4.1	Krav på projektresultatet	5
4.2	Avgränsningar	5
4.3	Acceptanskriterier	6
4.4	Beskrivning av projektresultatet.....	6
5	Projektstrategier	7
5.1	Framgångsfaktorer.....	7
5.2	Riskhantering – Riskanalys.....	7
5.3	Valda strategier.....	7
6	Planer.....	7
6.1	Arbetets innehåll	7
6.2	Tidplan	8
7	Budget	8
8	Projektorganisation.....	9
8.1	Roller, ansvar och befogenheter.....	9
9	Kommunikation och informations spridning.....	9
9.1	Kommunikationsplan.....	9
9.2	Projektplats	9
9.3	Ändringshantering.....	10
10	Överlämning av projektresultat och avslutning	10
10.1	Överlämning till intern förvaltande mottagare	10
10.2	Avslutning av projektet.....	10
11	Referenser	11
11.1	Litteratur.....	11

1 Översikt

1.1 Bakgrund till projektet

Vision Karlstad 100.000 syftar till att Karlstad vill bli en stad med 100.000 invånare och en stad där det finns hög livskvalitet. Tillväxten skall ske på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och miljömässigt hållbart. Visionen handlar om att bygga en bättre stad och större stad. För att kunna nå visionen har nämnden angivit att en hållbar och effektiv kollektivtrafik är en viktig framgångsfaktor för att nå visionen.

I kommunens strategiska plan har SBN ansvar för att utreda i vilken omfattning Karlstadsstråket ska genomföras. Tre förstudier har hittills genomförts.

- 2011 ”En permanent världsutställning i Karlstad” (VINNOVA, Trafikverket)
- 2012 ”Karlstadsstråket, fas 1” (Delegationen för hållbara städer)
- 2014 ”Karlstadsstråket, fas 2” (Delegationen för hållbara städer)

Karlstadsstråket är stadstrafikens förlängning av Karlstad C och tar ett samlat grepp på stadsutveckling och stora delar av stadens transportbehov. Det utgör en stomme för strategisk förtätning och minskad klimatpåverkan. Det är prioriterat, strukturskapande, har stort resandeunderlag, passerar genom täta bostadsområden och binder samman viktiga målpunkter samt strategiska bytespunkter för såväl lokalt som regionalt och nationellt resande.

Projektet har ett stort strategiskt värde. Satsningen berör mer än en tredjedel av tätortens boende och arbetsplatser och har stor betydelse för hållbar utveckling i hela staden. Via Karlstad C skapar Karlstadsstråket ett sammanhållet transportsystem med ökad tillgänglighet även i ett regionalt och nationellt perspektiv.

Karlstad kommuns transportstrategi har ca 25 delmål, härledda från nationella, regionala och kommunala mål. Stadens karaktär, trygghet, tillgänglighet, trafiksäkerhet, energianvändning och miljö m.fl. tas upp. De är grupperade i 6 insatsområden: Samhällsplanering, Gångtrafik, Cykeltrafik, Kollektivtrafik, Biltrafik och Verksamhetstransporter. Karlstadsstråket fångar upp och förutsätter en nära samverkan mellan samtliga insatsområden med störst fokus på de tre sistnämnda.

Kommunens översiktsplan föreslår förädling, förtätning och utveckling av centrumnära områden med Väner- och vattenkontakt. Det innebär i mycket en utveckling i öst-västlig riktning som sammanfaller med Karlstadsstråket och Karlstad C. I flera fall är kollektivtrafiken ett tydligt argument och medel för att uppnå en framgångsrik utbyggnad av ett framtida Karlstad.

Karlstadsstråket lyfts fram i det regionala trafikförsörjningsprogramet som en viktig åtgärd för att tillsammans med Karlstad C skapa en attraktiv kollektivtrafik.

Stadsbyggnadsförvaltningen fick den 17 februari 2015 uppdraget av kommunstyrelsen att i samverkan med andra parter driva och samordna det långsiktiga arbetet med Karlstadsstråket samt kommunens ansökan av statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal.

Beslutspunkter från KS den 17 februari 2015:

1. Del 2 i rapporten Karlstadsstråket – fas 2 godkänns och utgör ett planeringsunderlag för en långsiktig kollektivtrafikförsörjning i Karlstad.
2. Det förvaltningsövergripande projektet med utveckling av ett Karlstadsstråket (BRT) avslutas, vilket innebär att projektrapportens förslag om fortsättning avslås avseende del 1 och 3.
3. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, i samverkan med andra parter, arbeta med att ansöka om medel inom ramen för Trafikverkets Stadsmiljöavtal enligt de förslag som presenteras i utredningsarbetet inom Karlstadsstråket – fas 2.
4. Arbetet som beskrivs under punkten 3 ovan skall bedrivas inom ramen för ordinarie budgetprocess och sammanvägas med övrigt investeringsbehov, inklusive andra insatser för hållbar stadsmiljö som kan antas fylla stadsmiljöavtalens syften.
5. Karlstad C skall utgöra navet för det fortsatta arbetet med Stadsmiljöavtalet i syfte att kunna tillföra investeringar som skapar ett mervärde för kollektivtrafikförsörjningen även utanför stadsbussarnas upptagningsområde.

1.2 Projektets syfte

Det övergripande syftet med Karlstadsstråket är att tillsammans med Karlstad C skapa ett sammanhållet, tillgängligt och hållbart transportsystem. För att uppnå visionen ”Livskvalitet Karlstad 100 000” behöver färdmedelsfördelningen förändras så att fler resor genomförs med kollektivtrafik, gång och cykel än idag. Detta återspeglas i den i kommunfullmäktige beslutade trafikplanen.

Ambitionen som uttrycks i Karlstad kommuns trafikplan är att skapa ett mer balanserat transportsystem där bussens och cykelns konkurrenskraft ska främjas jämfört med bilens. I trafikplanen uttrycks detta som att: ”det är angeläget att Karlstad minskar transportbehoven och andelen korta bilresor”. För att översiktsplanens mål om busstrafikens restider ska nås krävs ett effektivt kollektivtrafiksystem.

Detta projekts syfte är att inventera de pågående och planerade uppdragen hos SBF, TFF, KLK och MF som berör demostråket mellan Karlstads resecentrum och Nobelplan. Projektet ska koordinera stadsutvecklingsplanerna och skapa en helhet som har möjlighet att få medfinansiering via stadsmiljöavtalen.

2 Projektmål

2.1 Projektresultat

Projektet ska upprätta en analys och inventering av investeringsprojekt som finns i TFF:s budget som kan användas för att söka medel ur Trafikverkets stadsmiljöavtal. För att beviljas medel ur stadsmiljöavtalen behöver fokus ligga på att öka kollektivtrafikens framkomlighet i ett BRT-inspirerat demonstrationsstråk mellan Karlstads resecentrum och Nobelplan.

2.2 Tid och kostnad

Analysen med prissatta investeringsobjekt ska redovisas för stadsbyggnadsnämnden, teknik- och fastighetsnämnden och tillväxtutskottet i september 2015. Medverkande förvaltningar står för sina egna kostnader i form av arbetstid.

3 Intressentsituation – Intressentanalys

Tillväxten ska ske på ett ekonomiskt, estetiskt och miljömässigt hållbart sätt, vilket kommer att innebära att det berör hela Karlstad kommuns organisation. Främst kommer det att beröra arbetet inom verksamheterna som handlägger frågor gällande mark- och vatten. Även verksamheter som vård- och omsorg, barn och utbildning kommer att beröras.

Karlstadsborna är den största och mest naturliga intressegruppen för en bättre och hållbar kollektivtrafik

Berörda exploitörer, fastighetsägare och näringsidkare liksom akademien (Karlstads universitet, KTH mfl) är andra intressenter i sammanhanget.

4 Projektets omfattning

4.1 Krav på projektresultatet

Projektet ska innehålla en beskrivning hur investeringarna i kommande planeringsperiod ska beskrivas för att kunna användas i Karlstad kommuns ansökan till Trafikverket för att ta del av stadsmiljöavtalens medel/resurser.

Detta innebär i första hand att höja standarden för kollektivtrafiken till ”BRT-nivå” inom ramen för redan planerade åtgärder.

Projektet ska vidare skapa en gemensam och förankrad helhetssyn kring uppdraget för Karlstadsstråket. I helhetslösningen ska även förbättringar för gång och cykel innefattas som motprestation i stadsmiljöavtalen.

4.2 Avgränsningar

Beskriva hur kommunens olika investeringar i cykelplanen och trafikplanen bildar helheten med kollektivtrafikens utveckling. I första etappen beskriva hur ett demonstrationsstråk kan utformas och bidra till stadens tillväxt, tillgänglighet och hållbarhet. Projektet ska ha en helhetssyn, men samtidigt arbeta med ett medvetet fokus på åtgärder som kan ge medfinansiering via stadsmiljöavtal.

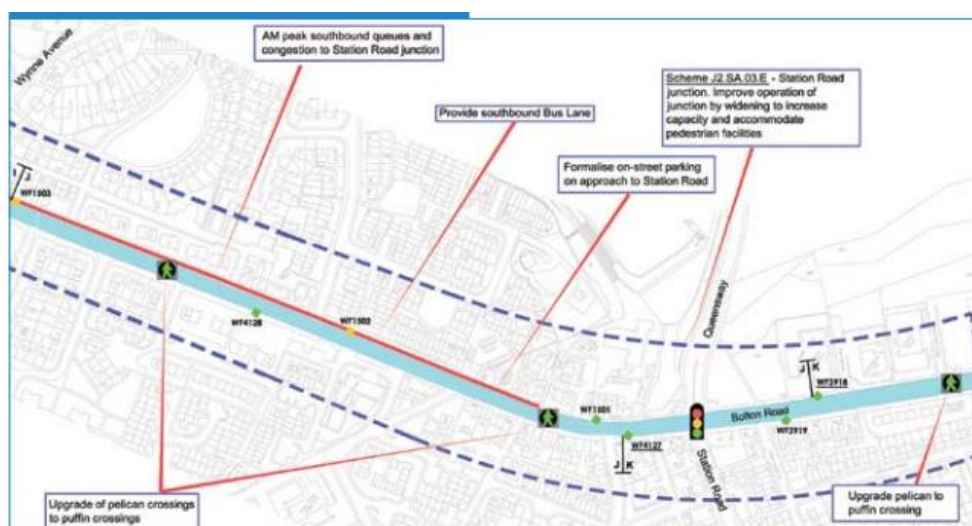
4.3 Acceptanskriterier

Projektet ska redovisas för stadsbyggnadsnämnden och teknik- och fastighetsnämnden i september 2015.

4.4 Beskrivning av projektresultatet

- Uppdragsbeskrivning utifrån förankrad målbild
- Sammanställning berörda planerade projekt (TFF)
- Sammanställning berörda utredningar/uppdrag (SBF)
- Sammanställning berörda styrdokument (KLK)
- Tidplan/budget utifrån Stadsmiljöavtalen 2015-2018

Arbetsmetod för projektet kommer att vara Whole Route Implementation Plan (WRIP), som använts bla i England vid byggande av kollektivtrafikstråk. I korthet går det ut på att visualisera alla objekt på en karta, som kopplats till en lista med mer information (tidplan, budget etc) om respektive objekt. Se exempelbild från Manchester:



Metoden gör det enkelt att få överblick och prioritera arbetsordning och projektinsatser.

5 Projektstrategier

5.1 Framgångsfaktorer

Projektet bedrivs inom ordinarie förvaltningsformer. För att lyckas behöver de som ingår i arbetsgruppen engagera sig i arbetet, men även kunna finna tid för projektet, utanför övriga arbetsuppgifter.

Nyckelord för att skapa engagemang:

- Tydliga mål
- Tydliga roller
- Transparens
- Delaktighet
- Samarbete
- Kommunikation

5.2 Riskhantering – Riskanalys

Det finns en risk att kommunens sammanställning inte håller måttet för att få tillgång till de medel som följer stadsmiljöavtalen.

Trafikverket har antytt att man anser Karlstads mål för biltrafikens utveckling är för svagt formulerade. Detta kan behöva hanteras i den fortsatta processen med stadsmiljöavtal.

5.3 Valda strategier

För att få ett framgångsrikt samarbete mellan olika verksamheter i kommunen, så innehåller både styrgrupp och projektgrupp representanter från verksamheterna, teknik och fastighet, stadsbyggnadsförvaltningen, miljöförvaltningen och kommunledningskontoret. Projektet måste vara väl förankrat politiskt, vilket innebär att kontinuerlig information till berörda nämnder samt tillväxtutskottet kommer att genomföras.

6 Planer

6.1 Arbetets innehåll

- Uppdragsbeskrivning utifrån förankrad målbild. Projektet ska ha en helhetssyn för att tillsammans med Karlstad C skapa ett sammanhållet hållbart transportsystem.
- Sammanställning berörda planerade projekt (TFF)
- Sammanställning berörda utredningar/uppdrag (SBF)
- Sammanställning berörda styrdokument (KLK)
- Snabb inventering av projekt 2015 (samt ev q1 2016) inför förhandling med Trafikverket. Hitta gärna något som kan påbörjas 2015.
- Tidplan/budget 2016-2020 utifrån fortsatt process med Stadsmiljöavtalen och Karlstad C

6.2 Tidplan

Juni: Insamling och sammanställning av material.

Augusti: Bearbeta och analysera redan framtaget material såsom investeringsbudgetar, detaljplaner, trafikplanen och cykelplanen.

September: Förankring av arbetet i stadsbyggnadsnämnden, teknik- och fastighetsnämnden och tillväxtutskottet.

Resterande tidplan får växa fram under arbetets gång med att ta fram projektets WRIP (se 4.4). Med hjälp av denna görs en fortsatt planering och prioritering.

7 Budget

Medverkande förvaltningar står för sina egna kostnader i form av arbetstid. Ingen särskild budget har upprättats. Om behov uppstår av exempelvis större konsultinsatser tas beslut om detta i styrgruppen.

8 Projektorganisation

8.1 Roller, ansvar och befogenheter

Stadsbyggnadsförvaltningen är projektbeställare och Ingrid Näsström, stadsbyggnadsdirektör, är ordförande och sammankallande för styrgruppen. Rapportering sker kontinuerligt till stadsbyggnadsnämnden och teknik- och fastighetsnämnden.

Resursägare är teknik- och fastighetsförvaltningen (TFF), stadsbyggnadsförvaltningen (SBF), miljöförvaltningen (MF) och kommunledningskontoret (KLK). Resursägarna bidrar med personal till arbetsgruppen.

Robert Sahlberg (SBF) har utsetts till projektledare, med ansvar att leda och samordna planering och genomförande av projektet. Projektledaren rapporterar till styrgruppen.

Styrgrupp:

Ingrid Näsström (SBF, projektbeställare, ordförande)
 Torbjörn Frykstedt (TFF)
 Ulf Johansson (KLK)
 Hasse Zimmerman (MF)
 Mattias Bergh (SBF)
 Robert Sahlberg (SBF, projektledare)

Arbetsgrupp:

Robert Sahlberg (SBF, projektledare)
 Sara Hesse(TFF)
 Ingemar Johansson(TFF)
 Henrik Sjöberg(SBF)
 Jonas Zetterberg (SBF)
 Ossman Sharif (SBF)
 PO Haster(MF)
 Peter Thörn(KLK)

9 Kommunikation och informationsspridning

9.1 Kommunikationsplan

Projektet kommunicerar i första hand via projektplatsen samt dess externa intressentwebb.

9.2 Projektplats

Projektet använder verktyget Projectplace. Intressenter kan följa projektet och se delade dokument på:

<https://service.projectplace.com/pub/swedish.cgi/0/1091862792>

9.3 Ändringshantering

Eventuella ändringar hanteras och beslutas av styrgruppen. Ändringar dokumenteras i berörda projektdokument på projektplatsen.

10 Överlämning av projektresultat och avslutning

10.1 Överlämning till intern förvaltande mottagare

Projektledaren ska till projektbeställaren lämna över en slutrapport. Slutrapporten ska också innehålla ett förslag om hur det fortsatta arbetet med Karlstadsstråket ska bedrivas.

10.2 Avslutning av projektet

Projektet avslutas när projektrapporten godkänts av stadsbyggnadsnämnden, teknik- och fastighetsnämnden och tillväxtutskottet.

Ingrid Näsström
projektbeställare

Robert Sahlberg
projektledare

11 Referenser

11.1 Litteratur

Karlstads kommun, Vision

Karlstads kommun, Strategisk plan

Karlstads kommun, Trafikplan

Karlstads kommun, Översiktsplan

Region Värmland, Regionalt trafikförsörjningsprogram 2014-2018

Trafikverket, Regeringsuppdrag om stadsmiljöavtal - slutredovisning