

Yttrande

Demokraterna

2024-06-12

Ärende 46, SLK-2023-01087

Yttrande angående Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Yttrandet

Generellt är det viktigt att kollektivtrafiklösningar inte lyfts som smala enskildheter. Trafiksystemet behöver planeras som en helhet i en systemlösning där olika alternativ utvärderas. Remissinstanserna har besvarat den utredning som efterfrågas i motionen. Nyttan är tveksam och Arendal har bedömts som olämplig för kompletterande angöring från södra skärgården på grund av de verksamheter som är och planeras för Arendal

Vad gäller Södra Skärgårdens färjetrafik är det högre prioriterat att Göteborgs Stad säkerställer att Västtrafik har rimliga linjedragningar för persontrafiken, att öarna har en fungerande frakttrafik där Göteborgs Stad inte vältrar över kostnader på öarna samt att parkeringssituationen för öarna vid Saltholmen löses. Det är där prioriteringen ska ligga. Vi uppmanar alla partier i Göteborg som också har representation i Västtrafiks styrelse att inte vara passiva utan föra dialog med sina partikollegor för Södra Skärgårdens bästa.

Motionen ska anses besvarad.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-04-25

Ärendenummer SLK-2023-00784

Handläggare

Hedwig Andrén Gustafson

Telefon: 031-368 02 33

E-post: hedwig.andren@stadshuset.goteborg.se

Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Motionen

Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) föreslår kommunfullmäktige att besluta att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag, i samverkan med exploateringsnämnden, Business Region Göteborg AB, Göteborgs Hamn AB och andra relevanta nämnder, utreda möjligheterna till en etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. Motionärerna framhåller att samverkan med Västra Götalandsregionen och Västtrafik är av stor vikt.

I början av år 2022 presenterades planerna på Stenas flytt av sin Danmarks- respektive Tysklandstrafik till nytt gemensamt färjeläge i ytterhamnen vid Arendal. Enligt motionen är prognosen att detta ska ske 2027, vilket gör att motionärerna anser att en kollektivtrafikhubb bör finnas på plats då.

Motionärerna beskriver att den nya färjelokaliseringen ställer krav på både parkeringsmöjligheter och utökad kollektivtrafik till Arendal. Att bygga en hubb för kollektivtrafiken i anslutning till färjeterminalen kompletterar möjligheten för göteborgare och gästande turister att ta sig till Stenas fartyg på ett enkelt och trevligt sätt. Boende i södra och norra skärgården samt södra stadsdelarna skulle få ett alternativt färdssätt för sina jobbresor. Motionärerna anser att i stället för att sitta i bil-/busskö till och från arbetet skulle man kunna ta färjan från Saltholmen och Öckerö till Arendal och därifrån skulle exempelvis eldrivna skyttelbussar gå till de stora arbetsgivarna på Hisingen.

Remissinstanser

Motionen har remitterats för yttrande till stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Hamn AB, Göteborg & Co AB och Business Region Göteborg AB. Västtrafik har fått möjlighet till yttrande men avstått.

Remissinstans	Beslut	Kommentar
Stadsbyggnadsnämnden	Avstyrker Översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.	Detaljplanearbete pågår för att möjliggöra Stenas flytt till Arendal. En eventuell kollektivtrafikhubb här skulle innebära omtag av pågående detaljplanearbete vilket kan riskera att försena Stenas flytt till Arendal.

		Stadens översiktsplan pekar ut energihamn samt färjeterminal i Arendal, där Arendal bedömts som olämplig för kompletterande angöring från södra skärgården på grund av de verksamheter som är och planeras för Arendal. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 155 utreddes och avfärdades personfärja från Öckerö in till centrala Göteborg. I Västtrafiks utredning konstaterades att resandebehovet i södra skärgården kan täckas med nuvarande trafikvolym, att skärgårdstrafiken har låg kostnadstäckningsgrad och att ytterligare trafikering med färja mot centrala Göteborg skulle innebära behov av ytterligare en färja.
Göteborgs Hamn AB	Tillstyrker	Bolaget tycker att det är lämpligt att etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal utreds vidare och är därför positiv till motionen. Det är dock en utredning som lämpligen bör drivas av Västtrafik då det är de som främst kan bedöma lämpligheten och lönsamheten att trafikera området med buss eller kollektivtrafikfärjor osv. Bolaget vill även påpeka att en effektiv kollektivtrafiklösning behöver finnas etablerad i tid inför att färjeterminalerna öppnar för trafik, vilket med nuvarande planering innebär till årsskiftet 2028/2029.
Göteborg & Co AB	Tillstyrker	När Stena Lines verksamhet flyttar ut från den centrala staden till Arendal ställer detta ytterligare krav på en redan ansträngd trafiksituation. För att kunna erbjuda de många privatresenärerna hållbara transportalternativ från Arendal in till staden, samtidigt som anställda på Stena Line behöver kunna nå sin arbetsplats på ett enkelt och hållbart sätt, behöver kollektivtrafiken till området ses över och besöksnäringsperspektiven adderas i

		ett tidigt skede för att få till en hållbar lösning. Möjlighet till arbetspendling är en förutsättning för företag att vara en attraktiv arbetsgivare. Besöksnäringen som till stor del bygger på ung arbetskraft, ofta med obekväma arbetstider, är därför beroende av kollektivtrafiken för arbetspendling.
Business Region Göteborg AB	Avstyrker	Bolaget anser att frågan om etablering av en kollektivtrafikhubb i Arendal behöver utredas i en större kontext där en helhetssyn tas för hela Hisingen då persontätheten inom kort förväntas öka kraftigt bedöms behovet av arbetsrelaterade resor öka.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Stad får kostnader för inköp av mark för att etablera en kollektivtrafikhubb då staden genom exploateringsförvaltningen inte äger någon mark i området idag.

Motionens förslag kan innebära att Västtrafik får ökade driftskostnader för färjedrift.

Förslaget skulle ställa högre krav på anläggandet av kommunal gatuinfrastruktur i närområdet. Idag är gatunätet i Arendal väster om Oljevägen ej kommunalt. Gång- och cykelvägnätet skulle sannolikt behöva byggas ut.

Bedömning ur ekologisk dimension

Generellt är satsningar på ökad kollektivtrafik positiva ur en ekologisk dimension och ur ett övergripande perspektiv om de bidrar till mer hållbart resande. Detta bedöms även gälla för en etablering av en kollektivtrafikhubb i Arendal om inte en sådan satsning tränger undan andra mer effektiva kollektivtrafikåtgärder.

Turism är till viss del förknippat med aktiviteter kopplat till resande vilket innebär påfrestningar för miljön, exempelvis genom koldioxidutsläpp från fossildrivna transporter. Utmaningen att ställa om till en fossilfri transportsektor gäller för hela samhället – lokalt, regionalt, nationellt och globalt - och är därför också viktigt för hela turism och besöksnäringen.

På en hållbar destination ska det vara enkelt att göra klimatsmarta val och ta del av hållbara upplevelser. En viktig parameter att ta hänsyn till är att begränsa det miljö- och klimatavtryck som besökare ger upphov till i samband med sin resa och vistelse.

Bedömning ur social dimension

Det finns få boende i Arendal eller dess närhet varför en etablering av en kollektivtrafikhubb framför allt innebär bättre resmöjligheter för de som jobbar där eller som ska resa med Stena Line.

Beroende på hur en kollektivtrafikhubb i Arendal tillsammans med angränsande infrastruktur utformas så kan den komma att upplevas otrygg. Detta då kollektivtrafikhubben bedöms komma att vara obefolkad över stora delar av dygnet eftersom det inte finns några boende i närområdet.

För boende och besökande i södra och norra skärgården kan en etablering av en ny kollektivtrafikhubb i Arendal ge förbättrad resealternativ till Stenpiren samt mellan de båda skärgårdarna.

Stadsledningskontorets kommentar

Stadsledningskontoret vill i detta sammanhang påpeka att det är Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet och därmed Västtrafik som ansvarar för kollektivtrafikförsörjningen.

Nuvarande prognos för Stenas Lines flytt av färjelinjerna till Danmark respektive Tyskland till nytt gemensamt färjeläge i ytterhamnen vid Arendal är 2028-2029.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

Bilagor

1. Motionen
2. Stadsbyggnadsnämnden 2024-02-06 § 11
3. Göteborgs Hamn AB:s handlingar 2023-12-04 § 9
4. Göteborg & Co AB:s handlingar 2024-03-05 § 43
5. Business Region Göteborg AB:s handlingar 2024-04-23 § 50

Handling 2023 nr 166

Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

En av stadens främsta tillgångar är älven och havet. Idag ses inte vattnet som den stora utvecklingspotential det är. Ett fåtal broar binder samman landets 5:e största ö med fastlandet. Det finns stora outnyttjade möjligheter att använda vattnet mer effektivt som kollektivtrafikbärare och erbjuda attraktiva båtresor för turister. Varannan besökare på stadens turistbyrå på Kungsportsplatsen ställer frågor om besök i Skärgården!

Den Älvutredning som staden låtit göra berör endast kollektivtrafik på vattnet mellan broarna. Det är nu dags att se över hur vi kan ta tillvara möjligheterna att koppla ihop södra och norra delarna av skärgården med stadens centrala delar, arbetsplatser och utbildningar.

Det är allt attraktivare att bo i skärgården och det borde uppmuntras, inte minst av säkerhetsskäl. Idag är anslutningsvägar såsom väg 155 från norra skärgården till staden och Torgny Segerstedts gatan från södra skärgården hårt belastade av pendeltrafik och behöver avlastning på flera sätt. En avlastning skulle kunna vara att utveckla vattenvägarna för kollektivtrafik.

Stenpiren finns idag som hubb för den vattengående trafiken mellan centrala Hisingen och staden. Därutöver, med enstaka avgångar per dag i båda riktningarna, förbinds staden via Saltholmen med Södra skärgården. Både Stenpiren och Saltholmen har möjlighet att härbärgera flera fartygsrörelser och fler hubbar bör kunna utvecklas.

I början av år 2022 presenterades planerna på Stenas flytt av sin Danmarks- respektive Tysklandstrafik till nytt gemensamt färjeläge i ytterhamnen vid Arendal. Detta faktum är ett gyllene tillfälle för staden att utveckla vattenvägarna för kollektivtrafik och som turistattraktion. Nuvarande prognos är att detta sker 2027, vilket gör att vi anser att en kollektivtrafikhubb bör finnas på plats då.

Den nya färjelokaliseringen ställer krav på både parkeringsmöjligheter och utökad kollektivtrafik till Arendal. I dagsläget finns det endast en busslinje dit med väldigt låg turtäthet. Att bygga en hubb för kollektivtrafiken i anslutning till färjeterminalen kompletterar möjligheten för göteborgare och gästande turister att ta sig till Stenas fartyg på ett enkelt och trevligt sätt. Att göra det möjligt för färjeresenärerna att redan på Stenpiren checka in på Tysklands- respektive Danmarksfärjan borde inte vara en utopi.

Det finns flera fördelar med att upprätta en kollektivtrafikhub i Arendal. Då skulle också boende i södra och norra skärgården, samt södra stadsdelarna få ett alternativt färd sätt för sina jobbresor. I stället för att sitta i bil/busskö till och från arbetet skulle man kunna ta färjan från Saltholmen och Öckerö till Arendal och därifrån skulle exempelvis eldrivna skyttelbussar gå till de stora arbetsgivarna på Hisingen. Arbetsgivarna skulle också kunna involveras i projektet.

Miljöaspekten är en självklar del i denna utveckling. Genom att koppla miljövänlig drift med möjligheter till undantag i hastighetsbegränsningar skulle dessa resor bli både tidseffektiva och hållbara.

Sommartid har det upprättats en linje som trafikerar Stenpiren – Eriksberg – Hönö Klåva. Denna linje är mycket populär både för göteborgare och turister. Att kunna erbjuda turister fler alternativ att njuta av vår vackra skärgård borde vara en naturlig del i vår stads arbete med att öka attraktiviteten för tillresta gäster. Att utöka möjligheterna för göteborgare att lättare ta sig mellan stadens olika delar är likaledes viktigt för en växande stad.

Förslag till beslut i kommunfullmäktige:

Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med exploateringsnämnden, Business Region Göteborg AB, Göteborgs Hamn AB och andra relevanta nämnder, utreda möjligheterna till en etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. Samverkan med Västra Götalandsregionen och Västtrafik är av stor vikt.

Cecilia Magnusson (M)

Henrik Sjöstrand (M)

§ 11 Ärendenummer SBF-2023-01632

Svar på motion om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Motionen om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över motionen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Skäl till beslut

Nämnden beslutar i enlighet med de skäl som anges i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2023-12-01, med bilaga.

Yrkanden

Åsa Hartzell (M) yrkar på att avslå tjänsteutlåtandet och bifalla motionen.

Johannes Hulter (S) och Emmyly Bönfors (C) yrkar bifall till tjänsteutlåtandet.

Beslutsgång

Ordföranden föreslår att nämnden ska bifalla tjänsteutlåtandet och avslå yrkande från Åsa Hartzell (M) om att bifalla motionen och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

Jäv

Hampus Magnusson (M) anmäler jäv och deltar inte i ärendets överläggning eller beslut.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-12-01

SBN 2024-02-06

Diarienummer SBF-2023-01632

Handläggare

Sören Gustafsson

Telefon:

E-post: soren.gustafsson@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på motion om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Motionen om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal avstyrks.
2. Tjänsteutlåtandet översänds till stadsledningskontoret som yttrande över motionen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har fått en motion på remiss från Göteborgs kommunstyrelse om eventuellt uppdrag att utreda etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. I samband med att Stena flyttar sin färjetrafik till Arendal bör, enligt motionen, en kollektivtrafikhubb etableras i Arendal. I motionen anges ett antal fördelar med detta såsom att ta vara på älven som kollektivtrafikbärare, koppla ihop södra och norra delarna av skärgården med stadens centrala delar, arbetsplatser och utbildningar, erbjuda attraktiva båtresor för turister och avlasta väg 155 och Torgny Segerstedtgatan.

Stadsbyggnadsförvaltningen vill avstyrka förslaget om att utreda etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. Detaljplanearbete pågår för att möjliggöra Stenas flytt till Arendal. En eventuell kollektivtrafikhubb här skulle innebära omtag av pågående detaljplanearbete, och riskera att försena Stenas flytt till Arendal. Stadens översiktsplan pekar ut energihamn samt färjeterminal i Arendal, där Arendal bedömts som olämplig för kompletterande angöring från södra skärgården på grund av de verksamheter som är och planeras för Arendal. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 155 utreddes och avfärdades personfärja från Öckerö in till centrala Göteborg. I Västrafiks utredning konstaterades att resandebehovet i södra skärgården kan täckas med nuvarande trafikvolym, att skärgårdstrafiken har låg kostnadstäckningsgrad och att ytterligare trafikering med färja mot centrala Göteborg skulle innebära behov av ytterligare en färja.

Att skapa en trygg och levande bytespunkt i Arendal bedöms vara svårt då kollektivtrafikhubben under delar av dygnet riskerar att vara obefolkad.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal skulle bland annat få följande ekonomiska konsekvenser.

Göteborgs stad får kostnader för inköp av mark för att etablera en kollektivtrafikhubb då staden genom exploateringsförvaltningen inte äger någon mark i området idag.

Förslaget skulle ställa högre krav på anläggandet av kommunal gatuinfrastruktur i närområdet. Idag är gatunätet i Arendal väster om Oljevägen ej kommunalt. Gång- och cykelvägnätet skulle sannolikt behöva byggas ut.

Förslaget innebär att Göteborg stad kan få ökade kostnader för tillköp av kollektivtrafik om Västtrafik inte har möjlighet att bekosta en utökad älvtrafik.

Förslaget innebär att Västtrafik får ökade driftskostnader för färjedrift, vilket skulle innebära behov av ökade anslag alternativt behov av att minska på trafikering någon annan stans.

Förslaget innebär att Västtrafik får ökade kostnader för drift av kollektivtrafikhubb.

Bedömning ur ekologisk dimension

Generellt är satsningar på ökad kollektivtrafik positiva ur en ekologisk dimension ur ett övergripande perspektiv om de bidrar till mer hållbart resande. Detta bedöms även gälla för en etablering av en kollektivtrafikhubb i Arendal om inte en sådan satsning tränger undan andra mer effektiva kollektivtrafikåtgärder.

Bedömning ur social dimension

Det finns få boende i Arendal eller dess närhet varför en etablering av en kollektivtrafikhubb framför allt innebär bättre resmöjligheter för de som jobbar där, eller som ska resa med Stena Line.

Beroende på hur en kollektivtrafikhubb i Arendal tillsammans med angränsande infrastruktur utformas, så kan den komma att upplevas otrygg, detta då kollektivtrafikhubben bedöms komma att vara obefolkad över stora delar av dygnet eftersom det inte finns några boende i närområdet.

Bilagor

1. Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Ärendet

Göteborgs kommunstyrelse har skickat över Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. Svar önskas senast 2024-01-31, men förlängd svarstid till 2024-02-06 har erhållits.

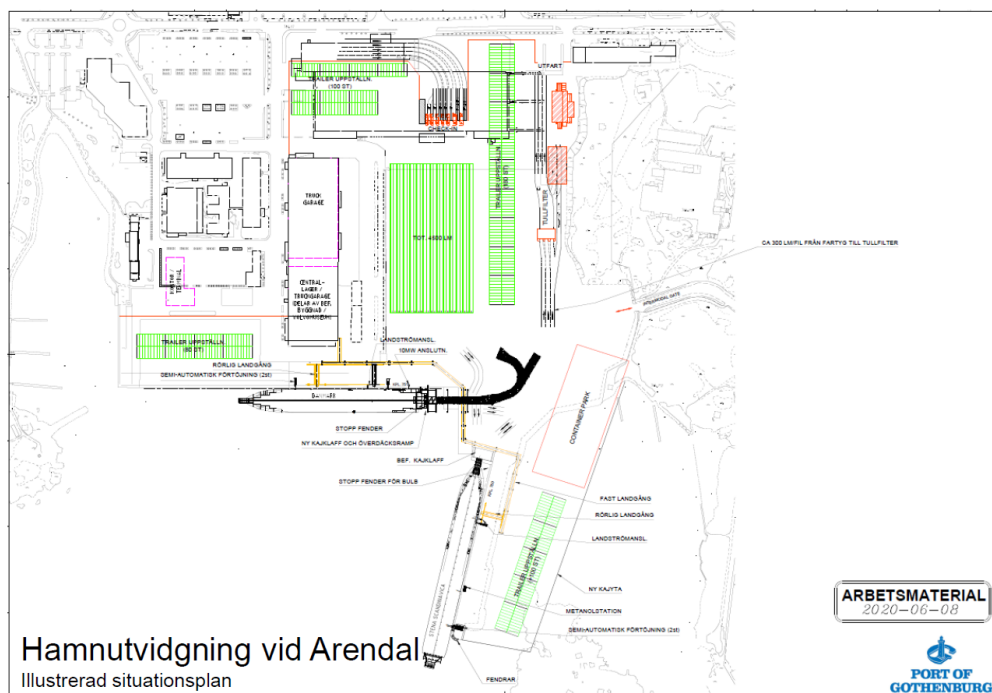
Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden ska ta ställning till huruvida stadsbyggnadsnämnden bör få i uppdrag att utreda möjligheterna till en etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal.

En flytt av Stena Lines Danmarks- och Tysklandstrafik planeras till nytt gemensamt läge i Arendal. I samband med detta föreslås i motionen en kollektivtrafikhubb etableras i Arendal. Med en kollektivtrafikhubb kan älven och havet tas till vara som kollektivtrafikbärare genom att koppla ihop södra och norra delarna av skärgården med Arendal och stadens centrala delar, eventuellt med möjlighet till incheckning till Stena Line redan på Stenpiren. Boende i södra och norra skärgården, samt södra stadsdelarna kan enligt motionen få ett alternativt färdssätt för sina jobbresor med färja från Saltholmen och Öckerö till Arendal och därifrån kan exempelvis eldrivna skyttelbussar gå till de stora arbetsgivarna på Hisingen. Turister får med förslaget tillgång till attraktiva båtresor på älven samt skärgården. Väg 155 från norra skärgården och Torgny Segerstedts gatan från södra skärgården kan enligt motionen avlastas från trafik.

Pågående detaljplan för hamnverksamhet vid Arendal

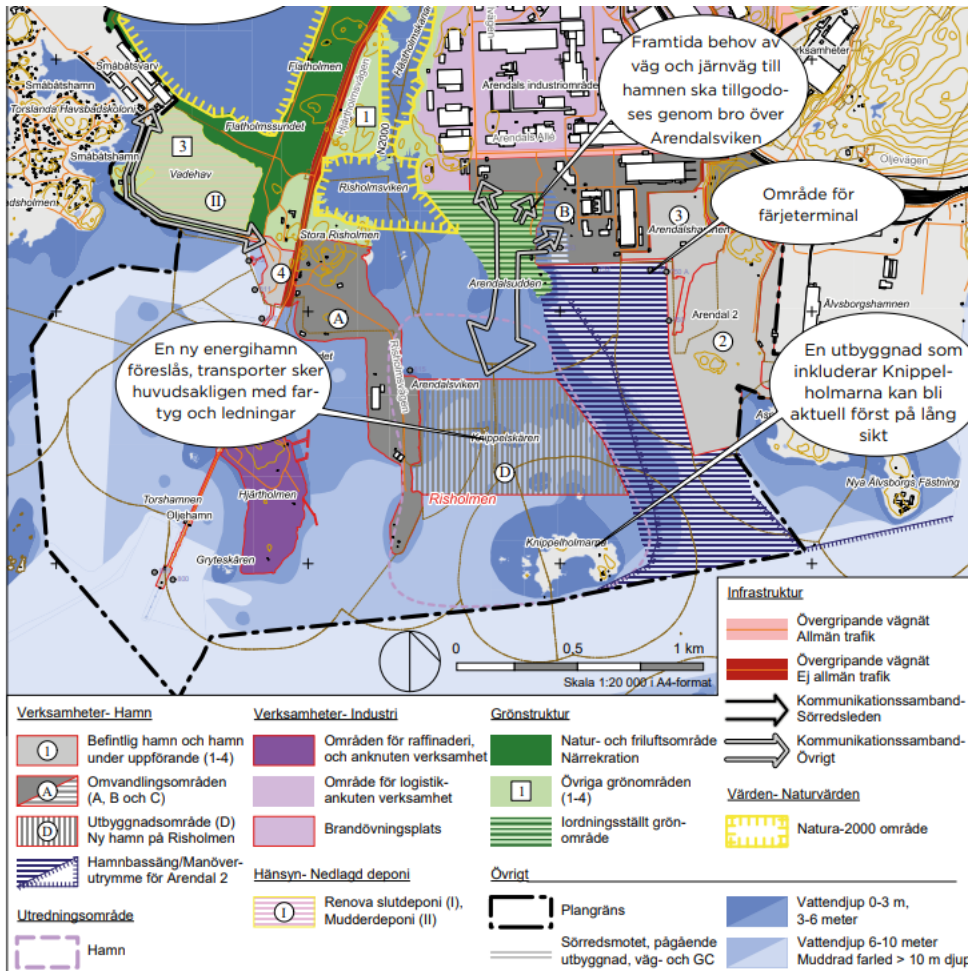
För att möjliggöra flytt av Stena Lines färjeverksamhet till Arendal tas för närvarande en detaljplan fram. Tidplanen för framtagande av denna detaljplan är tidskritisk för när Stena Line kan flytta sina verksamheter till Arendal. Hela kajområdet inom detaljplanen planeras att få ett skalskydd och kommer därmed med nuvarande planering inte vara publikt tillgängliga och därmed inte kunna inrymma en kollektivtrafikhubb med byte mellan färjetrafik och buss.



Figur från presentation Begäran av planbesked 2022-06-09

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Arendal och Torsviken

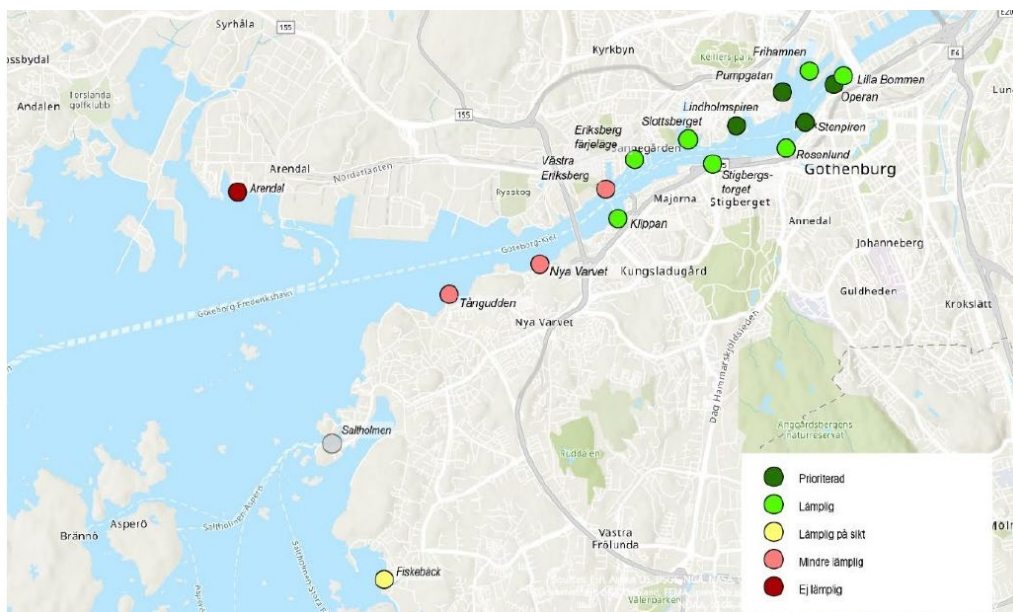
Denna fördjupning av översiktsplanen redovisar en energihamn i väster vid Risholmen och färjeterminal i Arendal. Här lyfts risk med färjeterminal nära energihamn. En slutsats är att en framtida energihamn på Risholmen kommer att behöva anpassas efter de krav på säkerhet som ställs vid närhet till färjeterminal.



Figur FÖP Västra Arendal och Torsviken

Översiktsplan för Göteborg

I översiktsplan för Göteborg har kompletterande angoringsplatser för skärgårdstrafiken (södra skärgården) utretts genom *PM Kompletterande angöring skärgårdstrafiken, underlagsrapport till översiktsplan för Göteborg*. Totalt studerades 15 platser utifrån kriterierna närhet till målpunkter, upptagningsområde för dagbefolkning, tillgänglighet vad gäller kollektivtrafik och cykel, restid, planförhållanden och investeringskostnader. Förutsättningar att ordna bilparkering och koppling till det övergripande vägnätet studerades vid platser utanför innerstaden. Arendal bedömdes inte lämpligt som angöringsplats för skärgårdstrafiken, då det inte är lämpligt att kombinera hamnens funktion för tyngre gods med omfattande persontrafik.



Figur från PM Kompletterande angöring för skärgårdstrafiken

Målbild Koll 2035

Målbild Koll 2035 omfattar stomkollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille med de ingående trafikkoncepten metrobuss, citybuss, (linbana), spårvagn och stadsbana. Älvtrafiken och övrig stadstrafik hanteras inte i målbild Koll2035.

Sörred är utpekad som en målpunkt i Koll2035, och Sörredsmotet kan komma att utgöra en viktig bytespunkt i metrobussystemet på samma sätt som Backadalsmotet gör i E6-stråket. Dagens expressbussar angör Sörredsmotet, med bytesmöjligheter till flera busslinjer mot bland annat Arendal och Volvo Torslanda.

Spårvägen ut till Saltholmen är utpekad som lokalbana för spårvagn med bland annat bytesmöjlighet till Metrobuss vid Kungsten.

Åtgärdsvalsstudie för väg 155

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för väg 155 med deltagande från Göteborgs stad. Åtgärdsvalsstudien färdigställdes 2021. En av åtgärderna, *KT7 personfärja*, som studerades i åtgärdsvalsstudien innebar att tillskapa linjetrafik med personfärja som en förbindelse från öarna (Öckerö kommun) till centrala Göteborg. Här analyserades förutsättningarna inom både trafikering, kostnader och möjlig affärsmodell. Sammantaget bedömdes att förutsättningarna saknas för att etablera trafik med personfärja mellan Öckerö och centrala Göteborg. Slutsatsen baserades i första hand på förutsättningarna för att hitta en hållbar affärsmodell, detta utifrån kostnadsbilden för personfärjetrafiken. Vidare bedömde utredningen att det är osäkert huruvida personfärjan faktiskt skulle ha en tydlig och bestående avlastande effekt på trafiksituationen på väg 155, Torslanda–Öckerö. Det sistnämnda då resvaneundersökning visade att det främst var de som redan åker kollektivt som skulle kunna tänka sig att åka färja in till Göteborg.

Förstudie inför upphandling Trafik 2025 Södra Skärgården (Västtrafik)

Västtrafik har under 2023 färdigställt förstudie för upphandling av trafik för södra skärgården. Förstudien har fått i uppdrag att se över trafiken så att resurserna används på ett effektivt och bra sätt för att nå uppsatta mål. De utvecklingsplaner som Göteborgs Stad har för södra skärgården förväntas enligt förstudien inte generera ett större resande

än att det bedöms kunna hanteras inom ramen för befintlig trafikvolym. Resultatet av förstudien innebär en förändrad trafikering i södra skärgården och till Saltholmen jämfört med idag, men med bibehållen trafikering mellan Saltholmen och Stenpiren. Västtrafik föreslår dock att det inte handlas upp fler båturer till centrala Göteborg då nyttan inte i tillräckligt hög grad motsvarar kostnaden samt att det skulle kräva ytterligare fartyg. I detta sammanhang kan nämnas att kostnadstäckningsgraden för linjerna i södra skärgården (linjerna 281 – 284) är låg, mellan 4 procent och 13 procent.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt remissen om en kollektivtrafikhubb i Arendal utifrån pågående planering och planeringsförutsättningar. Stadsbyggnadsförvaltningen vill avstyrka förslaget om att utreda etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal med skäl enligt nedan.

Pågående detaljplan för Hamnverksamhet i Arendal (vilken är en förutsättning för att Stena Line ska kunna flytta sin färjeverksamhet till Arendal) är tidskritisk. Om en kollektivtrafikhubb ska adderas till detaljplanen, så behöver sannolikt den geografiska omfattningen på detaljplanen utökas, alternativt så behöver de ytor som planeras för Stenas verksamhet minskas. Detta kommer att innebära ett omtag i detaljplanearbetet med en trolig förlängning av tidplanen som följd. En förlängning av detaljplanens tidplan innebär risk för försening av Stenas flytt till Arendal. Dessutom är byggande av Lindholmsförbindelsen med nuvarande planering beroende av att Stena Line avyttrar sig från Masthuggskajen till en viss tidpunkt.

En kollektivtrafikhubb saknar stöd i Översiktsplan för Göteborg. Fördjupningen för Arendal och Torsviken pekar ut energihamn och färjeterminal i Arendal. Vidare lyfts där risker med energihamn nära en färjeterminal. Om det därtill adderas en kollektivtrafikhubb innebär det sannolikt att förutsättningar för en framtida energihamn försämras. Beträffande kompletterande angoringsplatser för skärgårdstrafiken till södra skärgården så har Arendal i översiktsplanarbetet bedömts som ej lämplig.

Resvaneundersökning i samband med Åtgärdsvalsstudie för väg 155 gav att en färja mellan Öckeröarna och centrala Göteborg främst skulle attrahera de som idag åker buss och i mindre utsträckning de som idag åker bil. En kollektivtrafikhubb i Arendal skulle därmed riskera att försämra förutsättningarna för kollektivtrafiken utmed väg 155 genom att ta bort en del av resandeunderlaget för Metrobussystemet. Detta samtidigt som det är tveksamt vilken avlastande effekt det skulle bli på biltrafiken.

Västtrafik har under 2023 färdigställt en förstudie för utveckling av kollektivtrafikering av södra skärgården inom ramen för befintlig trafikvolym. De utvecklingsplaner som Göteborgs Stad har för södra skärgården förväntas enligt förstudien inte generera ett större resande än att det bedöms kunna hanteras inom ramen för befintlig trafikvolym. Kostnadstäckningsgraden för trafikeringen i södra skärgården är låg och en ytterligare utveckling av kollektivtrafikering med till exempel angöring av ny kollektivtrafikhubb i Arendal skulle innebära behov av ytterligare fartyg.

Linje 11 (som trafikerar Saltholmen) tillsammans med linje 5 är de första två linjerna som kommer att börja trafikeras av 45 meter långa spårvagnar med en eventuell trafikeringsstart i slutet av 2024. Detta kommer att innebära en ökad kapacitet för spårvägen ut till Saltholmen.

Vidare bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att det skulle vara en utmaning att skapa en trygg och levande bytespunkt med tanke på Arendals läge och angränsande verksamheter. Under delar av dygnet skulle kollektivtrafikhubben riskera att vara obefolkad.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik



Protokoll (nr 11)
Styrelsemöte 2023-12-04

Plats: Amerikaskjulet, Göteborg (Styrelserummet)

Tid: 12.57– 16.12 (paus 14.30–14.45)

Närvarande

Ledamöter

Lars Johansson	Ordförande (närvarande §§ 1 – 6)
Karin Bernmar	1:e vice ordförande (mötesordförande)
Cecilia Magnusson	2:e vice ordförande (ej närvarande § 9)
Helena Holmberg	
Eva Olofsson	
Thomas Larsson	
Thore Hagman	
Anders Edström	
Jan Annerback	

Suppleanter

Sven Gross
David Josefsson
Katt Marmin
Elvira Möller

Övriga närvarande

Göran Eriksson	VD
Malin Collin	Vice VD
Erik Ahrén	Ekonomichef (närvarande § 7)
Martin Rylander	Ansvarig risker (närvarande § 8)
Fredrik Ternström	Projektledare Logistik & Hamnutveckling (närvarande § 9)
Magnus Nordfeldt	Affärsområdeschef container, Ro/Ro, bil & järnväg (närvarande § 12)
Claes Sundmark	Försäljningschef (närvarande § 13)
Johanna Nyström	Bolagsjurist, sekreterare

Arbetstagarrepresentanter

Dirk Wallem	SACO
Kristina Karlsson	Unionen
Roger Sköld	Transport
Karl Jansson	Unionen

Ej närvarande

Ingela Berntsson
Mats Arnsmar



Protokoll (nr 11)
Styrelsemöte 2023-12-04

Underskrifter

Sekreterare

Johanna Nyström

Ordförande

Karin Bernmar

Justerande

Cecilia Magnusson



§ 9

Beslut – Yttrande gällande motion gällande etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal.

Fredrik Ternström redogör, i enlighet med till mötet utsänt underlag, för förslag till yttrande gällande motion gällande etablering av ny kollektivtrafikhubb vid Arendal.

Det antecknas att Cecilia Magnusson inte deltar i beslutet under denna punkt.

Beslut

Styrelsen beslutar att ställa sig positiv till motionen, samt fastställa förslaget till yttrande.



Göteborgs
Stad

Detta dokument är elektroniskt signerat.

Signed by: JOHANNA NYSTRÖM

Date: 2023-12-12 08:48:53

BankID refno: 141c8b24-1a30-4a5b-8872-5f3d5ce6b00f



Styrelsesekreterare: Johanna Nyström

Signed by: KARIN BERNMAR

Date: 2023-12-11 14:49:07

BankID refno: 914c8bf5-55e7-4f5e-90eb-04eb8d3710fa



Vice ordförande: Karin Bernmar

Signed by: Gun Cecilia Marianne Magnusson

Date: 2023-12-11 16:55:29

BankID refno: e110a951-64f7-4f50-b092-9b8eff8e07f0



Vice ordförande: Cecilia Magnusson

Datum 2023-12-04

GHAB 2023-0318

Handläggare

Fredrik Ternström

Telefon: 031-368 76 79

E-post: fredrik.ternstrom@portgot.se

Ärende: Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att;

1. *Ställa sig positiv till motionen, samt*
2. *fastställa förslaget till yttrande.*

Sammanfattning

Stadsledningskontoret har begärt ett yttrande av Göteborgs Hamn AB (GHAB) på motionen av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal.

GHAB tycker att det är viktigt att kollektivtrafiken förstärks till Arendal, speciellt när färjetrafik börjar gå från området. GHAB kan dock inte avstå mark och kajer för en kollektivtrafikhubb i Arendal.

GHAB tycker att det är lämpligt att etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal utreds vidare och är därför positiv till motionen. Det är dock en utredning som lämpligen bör drivas av Västtrafik då det är de som främst kan bedöma lämpligheten och lönsamheten att trafikera området med buss eller kollektivtrafikfärjor osv. GHAB vill även påpeka att en effektiv kollektivtrafiklösning behöver finnas etablerad i tid inför att färjeterminalerna öppnar för trafik, vilket med nuvarande planering innebär till årsskiftet 2028/2029.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kollektivtrafiken behöver förstärkas till Arendal när färjeterminalerna omlokaliseras till Arendal oavsett om det blir en hubb eller inte. Genom att stärka kollektivtrafiken till Arendal säkerställs möjligheten att ta sig till Danmark och Tyskland, och eventuellt vidare, utan eget fordon. Förhoppningsvis kan antalet fotpassagerare som reser med färjorna därmed behållas eller endast marginellt minska.

Bedömning ur ekologisk dimension

Om kollektivtrafikhubben blir lyckad kan det innebära att resandet med bil till Arendal och närområdet minskar. Det krävs dock att resandet med kollektivtrafik upplevs effektivt och med en acceptabel restid.

Bedömning ur social dimension

Se ovanstående bedömningar.

Bilagor

1. Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Ärendet

Stadsledningskontoret har begärt ett yttrande av Göteborgs Hamn AB (GHAB) på motionen av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. Yttrandet ska vara Stadsledningskontoret tillhanda senast 2024-01-31.

Beskrivning av ärendet

Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) har skrivit en motion om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. I motionen beskrivs att det finns stora outnyttjade möjligheter att använda vattnet mer effektivt som kollektivtrafikbärare och erbjuda attraktiva båtresor för turister. Enligt Magnusson och Sjöstrand finns det fördelar med en kollektivtrafikhubb vid Arendal när färjeterminalerna omlokaliseras till Arendal. De ser även fördelar med att via hubben nå de stora arbetsgivarna på Hisingen, till exempel från Saltholmen och Öckerö via färjor via exempelvis eldrivna skyttelbussar.

Risker

I Arendal finns det en småbåtshamn. Det finns risker med att mindre båtar nyttjar samma hamnområde som fartyg för kollektivtrafik. Riskerna är oftast hanterbara men behöver belysas i utredningar och hanteras i driftskedet.

Bolagets bedömning

GHAB tycker att det är viktigt att kollektivtrafiken förstärks till Arendal, speciellt när färjetrafik börjar gå från området. GHAB kan dock inte avstå mark och kajer för en kollektivtrafikhubb i Arendal.

GHAB tycker att det är lämpligt att etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal utreds vidare och är därför positiv till motionen. Det är dock en utredning som lämpligen bör drivas av Västtrafik då det är de som främst kan bedöma lämpligheten och lönsamheten att trafikera området med buss eller kollektivtrafikfärjor osv. I bedömningen är det viktigt att ta hänsyn till upptagningsområdet samt möjligheten till etablering av nya effektiva kollektivtrafikstråk.

Genom att stärka kollektivtrafiken till Arendal säkerställs möjligheten att ta sig till Danmark och Tyskland, och eventuellt vidare, utan eget fordon. Förhoppningsvis kan antalet fotpassagerare därmed behållas eller endast marginellt minska. Om kollektivtrafikhubben blir lyckad kan det innebära att resandet med bil till Arendal och närområdet minskar. Det krävs dock att resandet med kollektivtrafik upplevs effektivt och med en acceptabel restid.

En kollektivtrafikhubb vid Arendal skulle också innebära förbättrade pendlingsmöjligheter för befolkningen i Göteborgs norra skärgård varav en betydande andel har sin arbetsplats i Arendalsområdet samt de västra delarna av Hisingen.

GHAB vill även påpeka att en effektiv kollektivtrafiklösning behöver finnas etablerad i tid inför att färjeterminalerna öppnar för trafik, vilket med nuvarande planering innebär till årsskiftet 2028/2029.

Övrigt

Idag ges undantag i hastighetsbegränsningar till fartyg för kollektivtrafik i Göteborgs hamnområde. Undantagen beslutas av Länsstyrelsen i Västra Götalands län där GHAB är remisspart.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Fredrik Ternström, Handläggare

PROTOKOLLSUTDRAG

§ 43

Motion om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Jesper Pamp informerar att bolaget under gårdagen fick del av en motion som skulle kommit till bolaget tidigare, men av okänd anledning är sent inkommen. Motionen behöver ett skyndsamt svar och kan inte vänta till nästa styrelsemöte utan kräver hantering i särskild ordning. Bolaget ska skicka motionen tillsammans med förslag på yttrande till styrelsen via e-post. Om styrelsen har synpunkter hanteras detta skriftligt och arbetas in i svaret innan det skickas.

Beslut

Informationen antecknas.

Dag som ovan

Sekreterare

Johanna Wallin

Ordförande

Leif Pagrotsky

Justerande

Stefan Svensson

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-03-06

Diarienummer 0186/24

Handläggare

Åsa Borvén

Telefon: 0703-723089

E-post: asa.borven@goteborg.com

Yttrande över Motion av Cecilia Magnusson och Henrik Sjöstrand om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Inledning

Föreliggande yrkande inkom till Göteborg & Co 2024-03-01. Information om motionen samt förslag till hanteringen av denna gavs Göteborg & Co:s styrelse under sammanträde 2024-03-05 § 42.

I motionen föreslås en utredning av möjligheterna till en etablering av ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. Bakgrunden till förslaget är bland annat potentialen att knyta samman södra och norra skärgården med stadens centrala delar, arbetsplatser och utbildningar. Även Stena Lines planerade flytt av sin Danmarks- respektive Tysklandstrafik 2027 till nytt gemensamt färjeläge vid Arendal presenteras som ett argument för denna lösning.

Bolagets samlade bedömning är att kollektivtrafiken inom destinationen är en nyckelfråga för att skapa ett jämligt utbud och likvärdig tillgänglighet för både invånare, besökare och näringsliv. En välutvecklad kollektivtrafik på land och vatten bidrar till god mobilitet och framkomlighet, vilket är avgörande för att aktörer ska kunna och vilja etablera sig och för fler besökare från närregionen och invånare att ta del av hela destinationens utbud. En nära samverkan inom Göteborgs Stad, och mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen, kring utvecklingen av en hållbar och välfungerande kollektivtrafik är därför av stor vikt.

Göteborg & Co ser flera fördelar med etableringen av en kollektivtrafikhubb vid Arendal och ställer sig därmed positiv till förslaget.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kollektivtrafiken inom destinationen är en nyckelfråga för att skapa ett jämligt utbud och likvärdig tillgänglighet för både invånare, besökare och näringsliv. En välutvecklad kollektivtrafik på land och vatten bidrar till god mobilitet och framkomlighet, vilket är avgörande för att aktörer ska vilja etablera sig och utvecklas på destinationen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Turism är till viss del förknippat med aktiviteter kopplat till resande vilket innebär påfrestningar för miljön, exempelvis genom koldioxidutsläpp från fossildrivna transporter. Utmaningen att ställa om till en fossilfri transportsektor gäller för hela samhället – lokalt, regionalt, nationellt och globalt - och är oerhört viktigt för hela turism- och besöksnäringen. Samtliga transportslag behövs och fyller olika behov. Alla transportslag behöver närma sig nollutsläpp. Samverkan och insatser på systemnivå är nödvändigt för att hantera den stora utmaningen. Ett attraktivt och lättillgängligt utbud av

hållbara transportlösningar och att besökare väljer dessa är andra viktiga faktorer för en hållbar turismutveckling.

På en hållbar destination ska det vara enkelt att göra klimatsmarta val och ta del av hållbara upplevelser. En viktig parameter att ta hänsyn till är att begränsa det miljö- och klimatavtryck som besökare ger upphov till i samband med sin resa och vistelse. Det är därför av stor vikt att besökarna såväl i Göteborg som vid resa till och från destinationen i så stor utsträckning som möjligt gör hållbara och klimatsmarta konsumtionsval.

Bedömning ur social dimension

Destinationen Göteborg ska vara en välkomnande och inkluderande destination där varje besökare känner sig trygg och får ett respektfullt bemötande, oavsett kön, etnisk bakgrund, sexuell läggning, funktionsnedsättning, ålder, trosuppfattning eller könsöverskridande identitet/uttryck. Alla ska ha möjlighet att röra sig fritt och delta i destinationens breda utbud av upplevelser och deltagandet ska ske utan rädsla för att utsättas för brott eller diskriminering. De hinder som förhindrar människor att ta del av destinationens mångfacetterade utbud av upplevelser och tjänster bör därför förebyggas. Det gäller både människors fysiska förutsättningar och ekonomiska möjligheter att ta del av besöksnäringens utbud. Målet är en helt tillgänglig destination - både fysiskt, psykosocialt och socioekonomiskt. Göteborgs Stads uppsatta mål inom ökad jämlikhet, tillgänglighet, jämställdhet, antirasism och icke-diskriminering bidrar till att destinationen blir en mer attraktiv och tryggare plats att besöka.

Bolagets bedömning

Turism och besöksnäring skapar och bidrar med många positiva värden för samhälle och individ, i form av arbetstillfällen, lokal och regional utveckling, möten, upplevelser och livskvalitet. Att skapa en attraktiv destination bidrar till en öppen och hållbar samhällsutveckling. Kollektivtrafiken inom destinationen är en nyckelfråga för att skapa ett jämlikt utbud och likvärdig tillgänglighet för både invånare, besökare och näringsliv. En välutvecklad kollektivtrafik på land och vatten bidrar till god mobilitet och framkomlighet, vilket är avgörande för att aktörer ska kunna och vilja etablera sig och för fler besökare från närregionen och invånare att ta del av hela destinationens utbud. En nära samverkan mellan Göteborg Stad och Västra Götalandsregionen kring utvecklingen av en hållbar och välfungerande kollektivtrafik är därför av stor vikt.

Skärgården är en av de starkaste och ur många perspektiv en av de mest unika attraktionskrafter som destinationen Göteborg har. Besökarna efterfrågar skärgården året runt, att kunna ta sig dit på ett smidigt sätt, och att det finns öppna besöksmål med aktiviteter att ta del av, oavsett tid på året. Bolaget har en god dialog med skärgårdens invånare och företagare, och ser många fördelar med att fortsätta detta gemensamma arbete för att belysa behovet av en förbättrad tillgänglighet både till, och inom, skärgården, och ur såväl ett invånarperspektiv som ett besökarperspektiv. I dagsläget bedömer Göteborg & Co att kollektivtrafikfrågan inte omhändertas på ett tillfredsställande sätt utifrån ett besöksnäringssperspektiv. Situationen ger upphov till konsekvenser för destinationens ambitioner och målsättningar som rör besökare och boende i såväl stad som region. Det finns en stor efterfrågan på enklare och fler sätt att få tillgång till skärgården och dess besöksanledningar, både bland boende och besökare, samtidigt som en förväntad effekt blir en avlastning av kollektivtrafikens hårt belastade knutpunkter och färdvägar och vad gäller parkeringsmöjligheter, till exempel på Saltholmen. Dagens utmaningar i att nyttja kollektivtrafiken får hållbarhetsmässiga

negativa konsekvenser, då besökaren istället väljer andra transportmedel vars effekter inte är miljömässigt hållbara i samma utsträckning. Detta går i motsatt riktning vad gäller den miljömässiga hållbarhet som både Göteborg & Co och Västtrafik önskar uppnå.

När Stena Lines verksamhet flyttar ut från den centrala staden till Arendal under 2027 ställer detta ytterligare krav på en redan ansträngd trafiksituation. För att kunna erbjuda de många privatresenärerna hållbara transportalternativ från Arendal in till staden samtidigt som anställda på Stena Line behöver kunna nå sin arbetsplats på ett enkelt och hållbart sätt, behöver kollektivtrafiken till området ses över och besöksnäringsperspektiven adderas i ett tidigt skede för att få till en hållbar lösning. Möjlighet till arbetspendling är även en förutsättning för att vara en attraktiv arbetsgivare. Besöksnäringen som till stor del bygger på ung arbetskraft, ofta med obekväma arbetstider, är därför beroende av kollektivtrafiken för arbetspendling.

Bolagets samlade bedömning är att kollektivtrafiken inom destinationen är en nyckelfråga för att skapa ett jämlikt utbud och likvärdig tillgänglighet för både invånare, besökare och näringsliv. En välutvecklad kollektivtrafik på land och vatten bidrar till god mobilitet och framkomlighet, vilket är avgörande för att aktörer ska kunna och vilja etablera sig och för fler besökare från närregionen och invånare att ta del av hela destinationens utbud. En nära samverkan inom Göteborgs Stad, och mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen, kring utvecklingen av en hållbar och välfungerande kollektivtrafik är därför av stor vikt.

Göteborg & Co ser flera fördelar med etableringen av en kollektivtrafikhubb vid Arendal och ställer sig därmed positiv till förslaget.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling, vilket är under revidering mellan 2024 och 2025. Behovet av en utveckling av kollektivtrafiken i Arendalsområdet kan lämpligtvis inkluderas inom ramen för detta arbete. Göteborgs Stads Stadsmiljönämnd har ansvaret att koordinera Göteborgs Stads yttrande kring kommande förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram, där Göteborg & Co ska medverka.

Peter Grönberg, VD

Utdrag ur protokoll fört vid ordinarie styrelsesammanträde vid Business Region Göteborg 2024-04-23.

§ 50 Remiss: Etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal

Björn Gustafsson redogjorde för remissvaret att etablera en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal.

Styrelsen för Business Region Göteborg AB beslutade att,

1. Avstyrka så som formulerat men ställer oss bakom förslaget som behöver kompletteras enligt nedan.
2. Business Region Göteborg anser att frågan om etablering av en hubb i Arendal behöver utredas i en större kontext där en helhetssyn tas för hela Hisingen då det förväntas inom kort kraftigt öka persontätheten kopplat till flera noder till följd kraftigt ökade arbetsrelaterade resor.
3. Ärendet anses inte vara av principiell beskaffenhet.

Rätt utdraget intygar:

.....
Jessica Nilsson
VD-assistent
Business Region Göteborg AB



Beslutsunderlag/Information (ange)

Styrelsen 2024-04-23

Ärende/Paragraf: 50

Handläggare: Björn Gustafsson

Telefon:

E-post: bjorn.gustafsson@businessregion.se

Motion av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal.

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg:

Förslag till beslut. VD för Business region Göteborg föreslår styrelsen att

1. Avstyrka så som formulerat men ställer sig bakom förslaget som behöver kompletteras enligt nedan.
2. Business Region Göteborg anser att frågan om etablering av en hub i Arendal behöver utredas i en större kontext där en helhetssyn tas för hela Hisingen då det förväntas inom kort kraftigt öka persontätheten kopplat till flera noder till följd kraftigt ökade arbetsrelaterade resor.
3. Ärendet anses inte vara av principiell beskaffenhet

Sammanfattning

Inom ramen för etablering av en batterifabrik i Torslanda har beslutats om en avsiktsförklaring, (grön transportplan) som en del av exploateringsavtalet mellan Novo Energy, Volvo Car Group, Västtrafik och staden som beräknas undertecknad av parterna under mars 2024.

Med tanke på andra etableringar och geografiska expansioner på Hisingen finns behov av att startats dialog med Västtrafik och Staden om ett större geografiskt område. Nedan delar av det vi vet kommer hända på Hisingen utöver det som remissen belyser:

1. I Torslanda kommer mer än 3 - 5 000 arbetstillfällen/-platser skapas till de redan ca 23 000 personer som redan arbetar i området. Dels i

BUSINESS REGION GÖTEBORG AB

Besöksadress: Östra Hamngatan 5, Postadress: Box 11119, 404 23 Göteborg
Telefon växel: 031-367 61 00, www.businessregiongoteborg.se



form av etableringen av Novo Energys batterifabrik samt dels kopplat till Innovation destination Torslanda.

2. I Torslanda har beslutats om en satsning kallad, "Innovation destination Torslanda" där staden genom Stadsbyggnadsförvaltningen och Business region Göteborg undertecknat tillsammans med Volvo Car Group en avsiktsförklaring med ambitioner att skapa en fungerande kollektivtrafik som bygger samman de tre noderna för framtidens mobilitet, Torslanda- Lindholmen samt Lundby. I ett första skede kommer ca 2 000 personer omflyttas till det nya området i Torslanda från andra delar av staden där man tillfälligt är etablerad.
3. Utöver ovan etablering kommer AB Volvo centrera sina antalet anställda i Lundby från dagens 7000 till ca 13 000, 2033 och därmed succesivt lämna bland annat Arendals området.
4. På Frihamnen kommer Polestar att etablera ett globalt huvudkontor med ca 1 500 anställda.
5. Staden växer i området Säve med flera etableringar på gång främst inom logistik samt att Göteborgs hamn har planer på att öka godstransporterna med 30% inom en snar framtid vilket kommer påverka framkomligheten på tillfartsvägar till och från hamnen.

Den ökade trafiken kommer skapa behov av alternativa färdssätt där kollektivtrafik med buss, spårbundna transporter eller som förslaget beskriver färjor utgör flera alternativa lösningar, som komplement även cykel och gång.

Skall resvanemönster skapas med kollektiv trafik som huvudalternativ behöver lösningar skapas och vara på plats innan personaltätheten och transporterna ökar och belastar vägnäten till och från samt på Hisingen. Erfarenheten säger att det tar tid att ändra resmönster så har man börjat köra bil tar det tid att ändra vanor varför det är hög tid att ta fram strategier för hur trafiken och personflöden skall hanteras inom de närmsta åren från nu fram till 2033.

Av ovan nämnda skäl ställer vi oss positiva till inriktningen i förslaget men menar att frågan är mycket större och gäller främst planeringen av

personflöden inom de noder som nu byggs upp och expanderar på Hisingen.

Det finns som tidigare beskrivits önskemål och behov från näringslivet av kollektivtrafiklösningar även för arbetsrelaterade möten under dagtid mellan de nya noder som byggs upp mellan Torslanda – Lindholmen – Lundby för att stötta näringslivets behov. Frågan anses inte vara av principiell karaktär.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En utredning samt utökning av kollektivt resande på hela Hisingen behöver startas tillsammans med relevanta delar av Staden samt VGR genom Västtrafik för att förstå vikten av och behovet av utökade kollektivtrafik på Hisingen samt även kopplat till resande till och från.

En sådan utredning behöver startas omgående då enligt uppgift från Västtrafik det tar ca 18 månader att starta upp en ny busslinje. Planerna för de områden och de projekt som beskrivs dels i detta dokument, dels i förslaget som indikerar stora personalförflyttningar samt täthet men start redan nu och framåt.

Ett första steg kan vara ett tillköp i befintligt avtal med Västtrafik från stadens sida men att i detta dokument kvantifiera omfattningen av ett sådant avtal är att föregå utfallet av den föreslagna utredningen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Effekten av en ökad befolkningstäthet och ett ökat resande inte bara arbetspendling till och från bostadsorten utan även ett ökat resande mellan de noder som tidigare beskrivs i dokumentet innebär ett stort tryck på vägnätet med ökad trängsel till följd om kollektivt resande uteblir.

En ökad mängd fordon och transporter på befintliga tillfartsvägar påverkar även utsläppsmängder och koncentrationen av utsläpp i centrala delar av Hisingen så länge inte alla bilar eller en större del av de fordon som färdas på vägarna inte är fullelektriska eller andra fossilfri alternativa bränslen.

Den satsning som genomförs inom ramen för, "Innovation destination Torslanda", skall ha inriktningen Framtidens mobilitet samtidigt som en av de inriktningar som beslutats inom ramen för avsiktsförklaringen kopplad till Torslanda innehåller en utökning av Gothenburg Green city

Zone till att innefatta de tre noderna Torslanda- Lindholmen samt Lundby och kan på sikt även komma att utökas med andra områden tex Säve eller Arendal. Inom ramen för detta arbete kan nya färdvägar som vi inte känner idag tillföras områdena inom ramen för nya innovations- och demonstrationsprojekt.

Bedömning ur social dimension

Attraktivitet och skapande av nya attraktiva arbetsplatser inom de omnämnda områdena ger möjlighet för göteborgarna att komma i arbete. I samband med den elektrifiering och omställning av näringslivet som nu sker kommer ett utbildningscentrum byggas på Lindholmen för att utbilda personer för att kunna ta anställning i "den nya näringen" inom elektrifiering. Viktigt att kunna transportera sig till och från samt mellan de beskrivna noderna för att förenkla rekrytering av och skapa möjlighet för personer utanför dagens arbetsmarknad att kunna förflytta sig med kollektivt resande mellan de potentiella arbetsgivarnas lokalisering för att kunna vara aktuella för en anställning.

Ärendet

Styrelsen i Business Region Göteborg rekommenderas ta positiv ställning till en översyn och en utredning att tillsammans med Västtrafik och relevanta delar av Stadens bolag och nämnder starta ett arbete med att utreda behovet av kollektivtrafik på Hisingen samt till och från.

Beskrivning av ärendet

En motion är inlämnad av Cecilia Magnusson (M) och Henrik Sjöstrand (M) om etablering av en ny kollektivtrafikhubb vid Arendal. Business Region Göteborg ställer sig nekande till förslaget och anser frågan är större än beskrivet i motionen och att den därför bör utökas innan beslut fattas om ett eventuellt genomförande av att bygga en kollektivtrafik hub i Arendal. Ärendet anses inte vara av principiell beskaffenhet.

Sammanfattande bedömning

Business Region Göteborg anser att frågan om etablering av en hub i Arendal behöver utredas i en större kontext där en helhetssyn tas för hela Hisingen då det förväntas inom kort kraftigt öka persontätheten samt arbetsrelaterade resor mellan flera noder samt till och från Hisingen.

Patrik Andersson
Vd, Business Region Göteborg AB