

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2020-05-12

Byggnadsnämnden 2020-06-23

Diarienummer 0467/20

Handläggare

Ulf Moback

Telefon: 031-3681674

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Svar på remiss - Samråd för fördjupning av översiktsplan, ÖP2012, för Landvetter södra

Förslag till beslut

I byggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till Härryda kommun som yttrande över remissen
3. Paragrafen justeras omedelbart

Sammanfattning

Härryda kommun har remitterat samrådsförslag fördjupad översiktsplan Landvetter Södra för synpunkter. Förslaget innebär en ny stadsdel med plats för minst 25 000 invånare i anslutning till ett eventuellt stationsläge inom området.

Vår bedömning i korthet,

- Den kraftiga utbyggnaden medför ökad trafikbelastning på Göteborg.
- Viktigt att det ges förutsättningar att persontrafiken till största delen sker med tåg
- Planen bör avvakta slutgiltigt läge för ny tågbana och stationsläge
- Planen bör kompletteras med pendelparkeringar inom området nära hållplatslägen
- Planen bör kompletteras med bussgata mellan Landvetter Södra och Landvetter C.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förslaget innebär ökad pendling till och från Göteborg. Kan det ske med mestadels tåg så är investeringarna för Göteborgs vidkommande små. En eventuell effekt är att krav kommer ställas på utökning eller effektivisering av pendelparkeringen vid Delsjön. Planen kan ge positiva effekter för Göteborg som arbetsmarknadsregion.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genomförs planen finns det stora farhågor att persontransporter med eget fordon ökar. Det ger i sin tur platsproblem i Göteborg och emissioner med påverkan på buller och luft. Även busstrafiken kommer att öka med motsvarande negativa konsekvenser för miljön. Därför är det viktigt att tågturen trafik är möjlig redan i de inledande faserna av planens genomförande.

Bedömning ur social dimension

Det befarade ökande trafikarbetet på Göteborgs gator och vägar gör det svårare att ta sig fram i Göteborg. Detta får konsekvenser för alla göteborgare, men främst barn och äldre.

Därför är det viktigt att om utbyggnaden blir av att persontransporter till största delen kan ske tågburet.

.

Samverkan

Samråd har skett med SDF Örgryte - Härlanda

Bilagor

1. Fördjupad översiktsplan Landvetter Södra
<https://www.harryda.se/landvettersodra>
2. Trafikverkets PM 2019, Tillkommande stationers påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås
3. Trafikverkets PM 2019, kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke
4. VGR:s PM effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande

3.

Ärendet

Stadsledningskontoret har översänt samrådsremissen från Härryda om fördjupad översiktsplan Landvetter Södra till byggnadsnämnden för direkt besvarande senast 2020-06-17, förlängd remisstid har begärts o beviljats.

Beskrivning av ärendet

Målet för planen, som anges som ett av Härrydas viktigaste utbyggnadsområden är en hållbar stad för minst 25 000 invånare. Bebyggelsen ska inkludera bostäder, handel, service, arbetsplatser, fritidsområden och innovativa transportlösningar. Syftet är att nyttja ett eventuellt stationsläge på sträckan Göteborg – Borås. Området för planen utgörs huvudsakligen av naturmark.

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Oavsett transportmedel innebär en så pass kraftig expansion att trafikbelastningen in till Göteborg kommer att öka.

Det kan noteras att Härryda valt att utgå från ett stationsläge och järnvägsdragning utifrån den tidigare beslutade järnvägskorridoren för det tidigare projektet Mölnlycke – Bollebygd, som togs ur nationell plan för att sedan föras in som projekt Göteborg – Borås. Denna studie öppnar för helt andra korridorsval. Den tidigare järnvägskorridoren, som är en av den fördjupade översiktsplanen utgångspunkt, gäller eventuellt inte längre.

Vi stödjer Trafikverkets ställningstagande från mars 2020 att fortsätts planera utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås, samt att 35 minuters målet till Borås är viktigt för att säkerställa en attraktiv pendling med tåg mellan de båda städerna. Om det inte lyckas är risken stor att kollektivtrafik med buss ökar ytterligare vilket för Göteborgs del innebär trafikstockning vid bland annat Korsvägen. Tågpendlingen är viktig för att nå en förstärkt arbetsmarknadsregion och överflytt från andra trafikslag till tåg. 35 – minuters målet kan inte nås med stopp i Landvetter Södra utifrån de utredningar som gjorts. (Tillkommande stationers påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås, Trafikverket 2019).

Inom den överenskommelse som den politiska samrådsgruppen för projektet ny stambana Göteborg – Borås finns angivet:

”En tidig byggstart är prioriterat. Den anläggning som är beslutad och finansierad i gällande nationell plan 2018 - 2029 ska planläggas. Detta innebär att lokaliseringsutredningen Göteborg-Borås ska drivas i enlighet med Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-05, där korridorer utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.

Vid korridorvalet öster om Mölnlycke bör en framtida station vid Landvetter södra, på bibana alternativt huvudspår, inte omöjliggöras. För att skapa tydlighet i vad som ska planläggas och säkerställa förutsättningar för av Trafikverket redovisad tidplan, ska eventuellt tillkommande station vid Landvetter södra planläggas och finansieras separat.”

Ser man till de underlagsutredningar som gjorts (Trafikverkets PM 2019, kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke, tidigare nämnda tidtabellstider samt

VGR:s PM effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande) av VGR och Trafikverket så är det negativt för resandet på den nya stambanan som helhet att lägga till ytterligare station (inklusive Landvetter södra oavsett 10 000 eller 25 000 boende), om man ser till både restid och antal resenärer.

Det vore i så fall bättre, ur ett helhetsperspektiv, att få till det förstärkningsalternativ för befintliga kust-till-kustbanan och kopplingspunkt Mölnlycke-nya stambanan som nu utreds vidare i ÅVS Göteborg-Borås, med bussmatning från Landvetter södra till en ny station vid Landvetter C, och sedan möjliggörs tågpendling därifrån för boende i Landvetter södra. Detta skulle också minska trycket med bil/buss in mot Göteborg.

Även om det skulle lyckas genomföras så kommer trafiktrycket att öka in i Göteborg via riksväg 40 genom föreslagen etablering vid Landvetter södra. Den bussmatningen via Landvetter södra till Landvetter station innebär dock en god minimerande åtgärd.

En stor farhåga är att Herryda planerar att genomföra området norr om stationsläget Landvetter Södra innan tågtrafiken är på plats. Det innebär en ökad belastning på riksväg 40 med såväl buss som bil. Det är uppenbart, att beroende på taxegränsen för kollektivtrafik, så kommer många boende i Landvetter att ta bilen ända till Delsjöns pendelparkering. Den behöver i så fall byggas ut, alternativt beläggas med avgift så att prismässigt kollektivtrafikresor med buss från närmsta hållplatsläge i anslutning till Landvetter Södra är konkurrenskraftigt mot att ta bilen ända in till Delsjön.

Planen för Landvetter Södra bör kompletteras med pendelparkeringar inom området samt möjlighet för bussmatning mellan Landvetter södra och Landvetter Centralstation. Planen behöver dessutom avvakta var tågtrafiken och stationerna kommer att placeras geografiskt.

Henrik Kant

Katja Ketola

Stadsbyggnadsdirektör

Chef Strategiska avdelningen