



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

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.

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

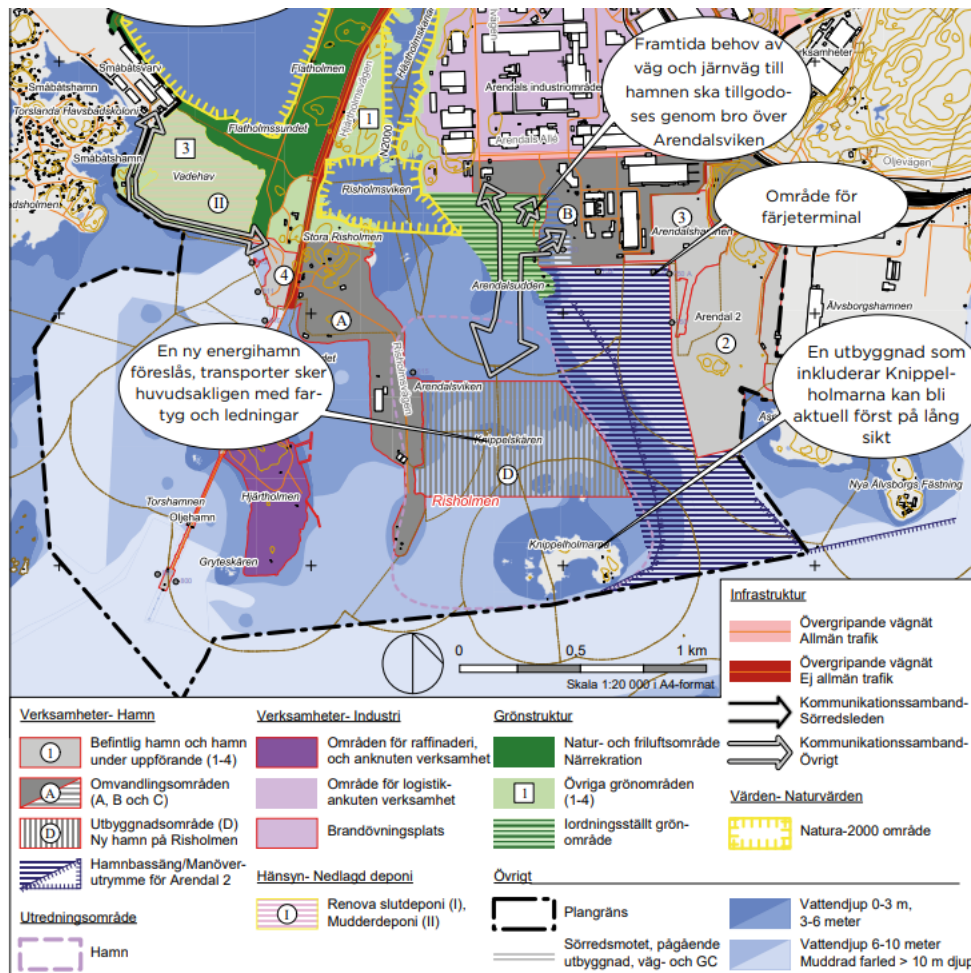
Pågående detaljplan för hamnverksamhet vid Arendal

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.



Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Arendal och Torsviken

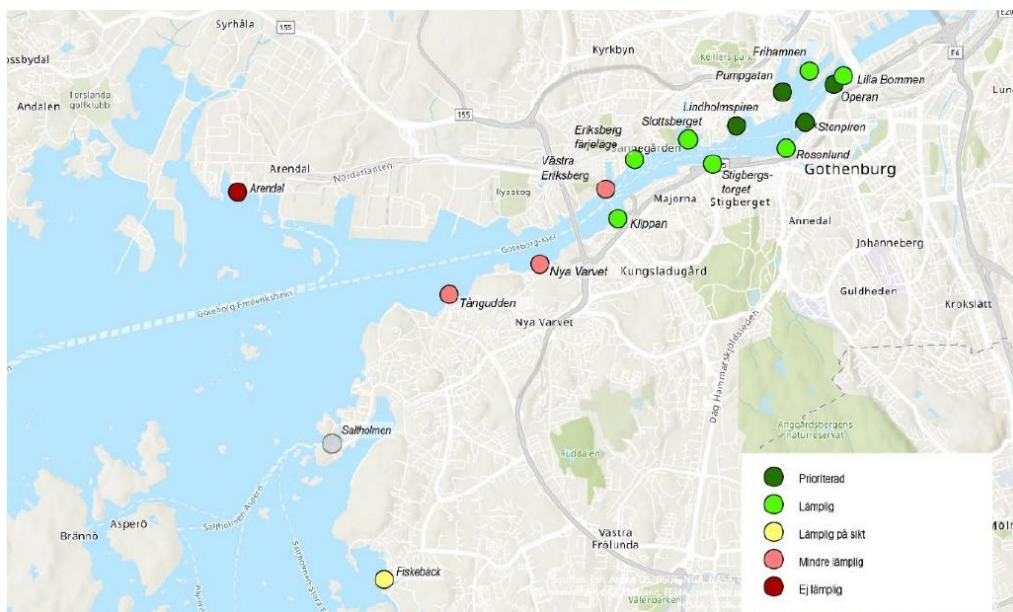
Denna fördjupning av översiktsplanen redovisar en energihamn i väster vid Risholmen och färjeterminal i Arendal. Här lyfts risk med färjeterminal nära energihamn. En slutsats är att en framtida energihamn på Risholmen kommer att behöva anpassas efter de krav på säkerhet som ställs vid närhet till färjeterminal.



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 trafikeringssstart 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