

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-10-22

SBN 2024-10-22

Diarienummer SBF-2024-00665

Handläggare

Pia Nyberg

Telefon: 031 - 368 25 73

E-post: pia.nyberg@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss - Åtgärdsvalsstudie E6.20 Västerleden Göteborg, Järnbrottsmotet- Rödastensmotet

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Stadsbyggnadsförvaltningens svar på remiss översänds till Trafikverket som yttrande över remissen
3. Paragrafen justeras omedelbart

Sammanfattning

Åtgärdsvalsstudiens övergripande problembild är bristande kapacitet och köbildning i rusningstid, sociala, fysiska barriäreffekter, negativa hälso- och miljöeffekter, samt att på kort och lång sikt hantera effekter av önskad stadsutveckling. Åtgärdsvalsstudien konstaterar att ledens framtida funktion bör vara en kapacitetsstark trafikled och att det finns ledig kapacitet utanför rusningstid för ytterligare godstrafik. Studien fastslår att kapacitetsstark kollektivtrafik med god framkomlighet är en förutsättning för att avlasta leden. I åtgärdsvalsstudien presenteras olika åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegs-metodik, bland annat proaktiv trafikledning, utökade styrmedel, trimningsåtgärder, ett flertal Metrobusstationer och ett nytt rör i Gnistängstunneln.

Staden delar inte Trafikverkets syn på att den främsta utmaningen för ledens funktion på längre sikt ligger i en målkonflikt mellan önskvärd stadsutveckling i närområdet och behovet av transporter längs Västerleden. Studien bör nyansera resonemanget kring ledens framtida utmaningar. Staden är positiv till merparten av åtgärderna som föreslås, men ser inte att ett nytt tunnelrör i Gnistängstunneln är motiverat i detta skede. Studien behöver vidare utreda vilka åtgärder som bäst ger en överflyttning från biltrafik till hållbara färd sätt och fördelar högrafikflödena på fler timmar, så att befintlig infrastruktur nyttjas på ett mer effektivt sätt. Staden menar att studiens effektbedömning är bristfällig och att parterna behöver fördjupa samarbetet kring att stegvist sänka kapaciteten för biltrafik för att påverka efterfrågan på bilresande och stärka övriga färdslags konkurrenskraft, i syfte att förverkliga Göteborgs långsiktiga målbild för ett hållbart trafiksystem.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärdsvalsstudien (nedan kallad studien) i sig innebär inget ekonomiskt åtagande för Staden. Efter avslutad åtgärdsvalsstudie är normalt nästa steg i processen att ta fram en gemensam avsiktsförklaring mellan parterna med ställningstagande kring utförande av åtgärder.

Finansiering och genomförande kommer till största delen att ske inom ramen för nationell och regional plan för transportsystemet i Västra Götaland. Planerna reglerar, på olika nivåer, vilken typ av åtgärder som ska prioriteras samt hur och när i tid ekonomiska medel ska fördelas. Staden förutsätter att staten finansierar statlig infrastruktur, samt tar ansvar för att hantera den barriärverkan och övriga negativa effekter som statlig infrastruktur ger.

Staden kommer att behöva göra kommunala investeringar i samband utbyggnaden av Metrobusstationer, i form av infrastrukturåtgärder för buss, gång och cykel i angränsande trafiksystem. Huvuddelen av kostnaderna för stationsutbyggnad (investering samt drift och underhåll) bedömer stadsbyggnadsförvaltningen dock ligger inom Trafikverkets och Västra Götalandsregionens grundansvar. Detsamma gäller åtgärder på leden, vilka är Trafikverkets ansvar (exempelvis körfält för buss).

Bedömning ur ekologisk dimension

Studien föreslår satsningar för att öka andelen resande med kollektivtrafik, vilket är en nödvändighet för att Göteborg ska kunna växa. I det längre perspektivet är ett minskat bilresande och en högre andel kollektivtrafik-, gång- och cykelresor en förutsättning för en ekologiskt hållbar utveckling, med bland annat en minskad energiförbrukning och en minskad användning av naturresurser som följd. En överflyttning från resande med bil till hållbara färdslag bidrar också i hög utsträckning till att Stadens uppsatta miljömål ska kunna nås.

I det kortare perspektivet innebär dock de åtgärder som kräver uppförande av ny infrastruktur (exempelvis nytt tunnelrör, metrobusstationer och eventuella trimningsåtgärder) en ökad användning av naturresurser, samt att livsmiljöer för växter och djur påverkas negativt när ny mark behöver tas i anspråk.

Idag är luft- och ljudmiljön ett stort problem längs med Västerleden till följd av det höga trafikflödet. I närområdet finns ett flertal fastigheter som ligger närmare än 75 meter från leden, vilket kan innebära ökade hälsorisker för boende. Längs leden finns även bostäder, skolor och förskolor som exponeras för högt trafikbuller från vägen.

Bedömning ur social dimension

Genom att satsa på kollektivtrafik stärks tillgängligheten och de sociala värdena. Fler får tillgång till förbättrad kollektivtrafik som når till en större del av staden och på sikt vidare ut i regionen. Satsningar på kollektivtrafik är generellt sett positivt för de som av olika anledningar inte har möjlighet eller förutsättningar att köra bil, såsom unga och äldre. Då kvinnor i större omfattning än män reser med kollektivtrafiken leder förbättringar i kollektivtrafiksystemet till en positiv påverkan på jämlikheten i transportsystemet.

De åtgärder som föreslås inom kategorin gång- och cykeltrafik bidrar, om de genomförs, till något förbättrade förutsättningar för mobilitet ur en social dimension då användarvänligheten och trafiksäkerheten förbättras.

Bilagor

1. Svar på remiss Åtgärdsvalsstudie E6.20 Västerleden Göteborg, Järnbrottsmotet-Rödastensmotet
2. Rapport *Åtgärdsvalsstudie E6.20 Västerleden Göteborg, Järnbrottsmotet-Rödastensmotet*, remissversion

Ärendet

Trafikverket har remitterat åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för en del av väg E6.20 Västerleden – från Järnbrottsmotet till Rödastensmotet. Remisstiden löper fram till den 14 oktober 2024 men Göteborgs Stad har fått förlängd svarstid till 24 oktober. Stadsbyggnadsnämnden har fått remissen för direktbesvarande.

Beskrivning av ärendet

Remissmaterialet består av en huvudrapport och två bilagor som behandlar tidiga skisser av åtgärdsförslag på kort sikt samt Stadens tidiga medskick till kommande planering från planprogrammen för Frölunda och Tynnered. Trafikverket har ombett remissinstanserna att fokusera om det förekommer faktafel i studien, samt om åtgärdsförslagen i kap. 7.2 är relevanta utifrån studiens syfte och mål.

Arbetet med studien har projektletts av Trafikverket. Projektledningen har haft en projektgrupp där Göteborgs Stad representerats av stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen och socialförvaltningen Sydväst. Studien har styrts genom Trafikverkets ÅVS-styrgrupp och Samverkansgrupp Trafikverket/Göteborgs Stad. Förankring har även skett styrgruppen för gemensamma utredningar kopplade till Målbild Koll2035 (Styrgrupp Stadskoll), samt i Stadstrafikforum GMP (Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun).

Västerleden berörs av annan pågående planering, där de viktigaste i närområdet i nuläget är planprogrammen för Frölunda och Tynnered och Västtrafiks fördjupningsstudie för tio utpekade Metrobusstationer. Därutöver har flera utredningar genomförts under de senaste åren, som direkt/indirekt berör Västerleden: Översiktsplanen, ÅVS Metrobuss och tillhörande delutredningar utifrån avsiktsförklaringen om Metrobuss, ÅVS Väg 158, ÅVS Varberg-Göteborg, ÅVS Dag Hammarskjölds boulevard och ÅVS Södra Mellanstaden.

Bakgrund

Västerleden fyller en viktig trafikal funktion som transportstråk på både lokal, regional och nationell nivå. Stråket är en viktig väg till/från Göteborgs Hamn och verksamhets-/industriområdena på Hisingen och är utpekad som riksintresse för kommunikation i det övergripande transportsystemet. Studien menar att Västerledens värde ligger i att leden utgör en del av den infrastruktur som förbinder södra delen av Göteborg med Göteborgs hamn. Leden har också stor betydelse för lokal och regional arbets- och studiependling.

I översiktsplanen framgår att Västerleden är en av fyra utpekade trafikleder där framkomligheten för gods är prioriterad, så att merparten av godstrafiken ska kunna ledas runt centrala staden och stadskärnan bli mer sammanhängande. Vidare är Västerleden utpekad som ett viktigt stråk i ett kommande Metrobussystem, i enlighet med Målbild Koll2035 och ÅVS Metrobuss (genomförd år 2021).

Syfte

Trafikverket beskriver att syftet med studien är att definiera Västerledens funktion på kort och lång sikt, både för personresor och godstransporter, och sätta det i relation till omgivande stadsutveckling. Vidare syftar studien till att ta fram en samlad bild över trafiksituationen på Västerleden på kort sikt, samt utifrån trafikscenarier beskriva trafikutvecklingen på lång sikt för att bedöma om Västerleden kan ta emot mer tung trafik och därmed frigöra trafik från andra leder i Göteborgsområdet. Utredningen har även studerat utformning och genomförbarhet av kollektivtrafikstråk på Västerleden enligt konceptet

Metrobuss. I förlängningen är också ett syfte med studien att ta fram underlag för investeringsåtgärder som kan prövas i prioriteringsarbetet kopplat till ny nationell infrastrukturplan 2026-2037.

Problembild

Västerleden visar redan i dagsläget tecken på bristande kapacitet då det uppstår köbildning i rusningstid, framför allt vid Gnistängstunneln och i anslutning till trafikplatserna. Kollektivtrafikens framkomlighet begränsas stundtals kraftigt eftersom det saknas busskörfält på vissa delar. Gnistängstunneln beskrivs vara systemkritisk för kollektivtrafiken.

Studien bekräftar att Västerleden ger upphov till sociala och fysiska barriäreffekter för omgivande stadsbebyggelse och att dessa beror på trafiken, bostäders och målpunkters lokalisering, samt för få och ofta oattraktiva passager över/under leden. Trafiken längs Västerleden ger också negativa effekter för människors hälsa och miljön, på grund av bland annat buller, höga halter av luftföroreningar och risk för trafikolyckor.

Studien menar att den största utmaningen på kort sikt för ledens framtida funktion är att hantera den ökade reseefterfrågan till följd av pågående och planerad stadsutveckling i Göteborgsregionen. På längre sikt menar studien att utmaningarna framför allt ligger i en målkonflikt mellan önskvärd stadsutveckling i närområdet och behovet av transporter längs leden. Stadens ambition är att överbrygga leden genom fortsatt stadsutveckling och förbättrade kopplingar över/under leden. Exploateringen kommer dock medföra ett ökat antal bilresor, vilket ökar risken för köbildning; något som hindrar den regionala och nationella trafiken som har start- eller målpunkt i hamnen eller industrierna på Hisingen.

Mål

Det övergripande målet för studien är att säkerställa och utveckla vägens funktion som attraktivt och hållbart gods- och pendlingsstråk idag och i framtiden, samtidigt som planerad stadsutveckling i Södra Mellanstaden kan möjliggöras. Utvecklingen av bebyggelse och transportsystem i Södra Mellanstaden ska samordnas och leda till att andelen hållbara resor och transporter ökar.

För studien har också tio projektspecifika funktionsmål tagits fram, däribland:

- Västerleden ska kunna möta framtidens transportbehov genom att kunna hantera ett ökat antal personresor.
- Transportsystemet ska i möjligaste mån utformas så att det underlättar social integration. ÅVS Västerleden ska därför bidra till Göteborgs Stads ÖP:s intentioner om att minska ledens barriäreffekter.
- ÅVS Västerleden ska bidra till att öka andelen resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik samt bidra till att säkerställa en trafiksäker, attraktiv och trygg miljö för alla trafikanter i området.
- ÅVS Västerleden ska bidra till förbättrad miljö genom minskning av luftföroreningar och buller.

Studiens slutsatser och åtgärdsförslag

Studien konstaterar att Västerledens framtida funktion även fortsättningsvis bör vara en kapacitetsstark trafikled, vilket betyder att dagens utformning av Västerleden till stor del kommer att kvarstå för att tillgodose gods- och förbifartstrafik, samt god kollektivtrafik. Vidare konstateras att det utanför rusningstid finns ledig kapacitet för ytterligare gods- trafik på leden. Studien fastslår också att kapacitetsstark kollektivtrafik med god fram-

komlighet (Metrobuss eller motsvarande system¹) längs leden är en förutsättning för att avlasta leden. Studiens ambition är att en större andel av de lokala resorna på Västerleden i stället ska ske på det lokala vägnätet, främst med hållbara färdmedel, vilket kräver kapacitets- och tillgänglighetsstärkande investeringar på stadens vägnät. Styrmedel och administrativa åtgärder framhålls också spela en roll för att åstadkomma överflyttningen från biltrafik till mer hållbara färdmedel.

Studien konstaterar att det är möjligt att bredda Västerleden med ett tredje allmänt körfält och därmed utöka kapaciteten för all trafik, om behovet skulle uppkomma i framtiden. Denna åtgärd tas dock inte vidare inom denna studie utan får omprövas vid behov.

Tidshorisonen för åtgärder på kort sikt syftar till år 2026-2035 och på lång sikt efter år 2035. Åtgärderna som studien rekommenderar är:

Åtgärd	4-stegs-principen	Ansvar	Tidsplan	Kostnad ca, prisnivå 2022–06 inkl. byggherre-kostnad
Metrobusstation vid Radiomotet, Järnbrott	3	VGR, Västtrafik, Göteborgs Stad	Före 2035	Anges ej i ÄVS
Västerleden, delsträcka Metrobuss Metrobusstationer vid Frölunda Torg och Kungssten, trimningsåtgärder för kollektivtrafik, nytt rör i Gnistångstunneln och breddning av bro Tynneredsmotet.	3-4	Trafikverket, VGR, Västtrafik, Göteborgs Stad	Före och efter 2035	1,5 – 2,2 mdkr
Utökat kollektivtrafikutbud på Västerleden enligt linjenätsutredningen (LiNUM)	2	VGR, Västtrafik	Före 2035	Anges ej i ÄVS
Cykelparkeringar vid Metrobusstationer	3-4	VGR, Västtrafik	Före 2035	Anges ej i ÄVS
Förbättra cykelstråk/ pendelcykelstråk	3-4	Göteborgs Stad	Före 2035	Anges ej i ÄVS
Cykelstationer	3	Göteborgs Stad	Före 2035	Anges ej i ÄVS
Bullerreducerande beläggning på Västerleden	2		Före 2035	Genomförs i samband med ny underhålls-beläggning
Förnya och bredda gångbro (Topasbron) över leden vid Frölunda Torg som integrerad del av Metrobusstationen	3-4	Göteborgs Stad enligt Program för Tynnered och Program för Frölunda (Arbetsmaterial, april 2024)	Före 2035	Anges ej i ÄVS
Proaktiv trafikledning och utökad trafikinformation för persontrafik och gods	2	Trafikverket – VO Trafik	Före 2035	
Utveckla och införa relevanta styrmedel	2	Göteborgs Stad, VGR, Västtrafik, Trafikverket	Före 2035	Anges ej i ÄVS
Stänga påfartsramp i Gnistångsmotet	2	Trafikverket	Vid behov	
Eventuella trimningsåtgärd vid trafikplatser, exempelvis Tynneredsmotet i samband med exploatering i området	3	Göteborgs Stad	Före 2035?	Anges ej i ÄVS

Tabell 1: Rekommenderade åtgärder i ÄVS Västerleden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förvaltningens svar på remiss återfinns i bilaga Svar på remiss Åtgärdsvalsstudie E6.20 Västerleden Göteborg, Järnbrottsmotet-Rödastensmotet.

Kortfattat är förvaltningens synpunkter att Staden inte delar Trafikverkets syn på att den främsta utmaningen för ledens funktion på längre sikt ligger i en målkonflikt mellan

¹ I avsiktsförklaringen om Metrobuss Göteborg, Mölndal och Partille (godkänd av Stadstrafikforum 2021-03-26) åtog sig Trafikverket att i denna studie utreda förutsättningar som är nödvändiga för att kunna trafikera med Metrobuss på Västerleden. Åtgärderna som föreslås fokuserar också i huvudsak på kollektivtrafik, vars framkomlighet framhålls vara viktig.

önskvärd stadsutveckling i närområdet och behovet av transporter längs Västerleden. Studien bör nyansera resonemanget kring ledens framtida utmaningar. Staden är positiv till merparten av åtgärderna som föreslås, men ser inte att ett nytt tunnelrör i Gnistängstunneln är motiverat i detta skede. Studien behöver vidare utreda vilka åtgärder som bäst ger en överflyttning från biltrafik till hållbara färdssätt och fördelar högtrafikflödena på fler timmar, så att befintlig infrastruktur nyttjas på ett mer effektivt sätt. Staden menar att studiens effektbedömning är bristfällig och att parterna behöver fördjupa samarbetet kring att stegvist sänka kapaciteten för biltrafik för att påverka efterfrågan på bilresande och stärka övriga färdslags konkurrenskraft, i syfte att förverkliga Göteborgs långsiktiga målbild för ett hållbart trafiksystem.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik