



Handling 2022 nr 116

Överenskommelse för förbättrade hållbara förbindelser mellan Öckerö och Göteborg bortom 2040

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 24 mars 2022 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö-Göteborg bortom 2040, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Kommunstyrelsens ordförande bemyndigas att underteckna Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö-Göteborg bortom 2040.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder årligen, med start 2023, rapportera till kommunfullmäktige gällande trafiksituation och resvanor längs väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden, till Öckerö kommun. Rapporteringen ska baseras på Trafikverkets och Västra Götalandsregionens uppföljning av utvecklingen längs det berörda stråket och även omfatta vilka åtgärder som vidtagits för att främja ett hållbart resande samt effekterna av dessa. Bebyggelseutvecklingen längs Hjuviksvägen och inom Öckerö kommun ska ingå i rapporteringen.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade representanterna från MP och V som yttrande en skrivelse från den 26 april 2022.

Representanterna från D antecknade som yttrande en skrivelse från den 4 maj 2022.

Göteborg den 4 maj 2022
Göteborgs kommunstyrelse

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yttrande

D

2022-05-04

Ärende 2.1.17

Yttrande angående Överenskommelse för förbättrade hållbara förbindelser mellan Öckerö och Göteborg bortom 2040

Yttrandet

Det är beklagligt att Trafikverket skjuter lösningen på problemet framför sig. Trafikverkets förordade förslag innebär fortsatt oacceptabel trafikmiljö och riskmiljö utmed väg 155 under överskådlig tid. De åtgärder som presenterats i närtid löser inte trafiksituationen och brofrågan skjuts ännu en gång på framtiden.

Givet de alternativ som Trafikverket redovisat ser vi bara två möjligheter till en långsiktig lösning – ett av tunnelalternativen fram till bro. Men här har Trafikverket avsagt sig finansieringsansvar för en statlig väg vilket är orimligt.

En bro från Hjuvik / Lilla Varholmen ger för stort intrång i för många fastigheter och för många stor påverkan på vyn över skärgården. Alternativet tunnel och bro norr om Hästevik ger betydligt mindre intrång och påverkan jämfört med alternativet tunnel och bro från Hjuvik. Om broalternativet norr om Hästevik åter blir aktuellt så får inte intrång göras i känslig natur – vilket sannolikt innebär en längre tunnel än vad Trafikverket redovisat i sina alternativ.

Genom att flytta trafiken från Öckerö via bro och in i tunnel blir Hjuviksvägen avlastad och långsiktigt hållbar. Göteborgs Stad kan tillsammans med Torslandaborna utveckla området med fler bostäder, öka säkerheten genom att få bort farligt gods och väsentligt korta restiderna för alla trafikslag.

Yttrande angående överenskommelse för förbättrade hållbara förbindelser mellan Öckerö och Göteborg bortom 2040

Den nu föreslagna färdplanen är en kompromiss där samtliga partier enats om att skjuta upp beslut om en eventuell fast förbindelse. Vi ser positivt på överenskommelsen. Samtidigt vill vi poängtera att Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Feministiskt initiativ fortsatt är emot att bygga en bro mellan Göteborg och Öckerö, då vi inte ser att det är en långsiktigt hållbar lösning.

Vägtrafiken är den näst största källan till geografiska utsläpp av växthusgaser i Göteborg. Dessutom är frågan om energieffektivisering angelägen och platsen för transporter är begränsad i en växande region. Transportsystemet behöver därför både vara energi- och yteffektiva och vi anser att den utredning som Trafikverket genomfört hittills har brister, med för stort fokus på biltrafik och brobyggnation i förhållande till hållbara resealternativ. En bro till Öckerö är oförenlig med mål i Göteborgs Stads miljö- och program samt trafikstrategin som har mål 1 om minskad trafik. En fast förbindelse skulle tvärtom leda till ökad trafik. En omställning till mer hållbara resmönster är helt nödvändigt för att klara våra klimatmål. Det innebär att samtliga undertecknare av färdplanen omgående behöver öka takten för åtgärder som gynnar en överflyttning till kollektivtrafik och cykel. Vi anser också att de kommande utredningar som genomförs ska baseras på målstyrning, inte förlegade trafikprognoser där trafiken förväntas öka.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-03-24

Diarienummer 0424/22

Handläggare

Ann-Marie Lindell

Telefon: 031-368 02 21

E-post: ann-marie.lindell@stadshuset.goteborg.se

Överenskommelse för förbättrade hållbara förbindelser mellan Öckerö och Göteborg bortom 2040

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö-Göteborg bortom 2040, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. Kommunstyrelsens ordförande bemyndigas att underteckna Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö-Göteborg bortom 2040.
3. Trafiknämnden får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder årligen, med start 2023, rapportera till kommunfullmäktige gällande trafiksituation och resvanor längs väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden, till Öckerö kommun. Rapporteringen ska baseras på Trafikverkets och Västra Götalandsregionens uppföljning av utvecklingen längs det berörda stråket och även omfatta vilka åtgärder som vidtagits för att främja ett hållbart resande samt effekterna av dessa. Bebyggelseutvecklingen längs Hjuviksvägen och inom Öckerö kommun ska ingå i rapporteringen.

Sammanfattning

Göteborgs Stad, Öckerö kommun, Västra Götalandsregionen och Trafikverket har i samverkan tagit fram Överenskommelse om färdplan för förbättrade förbindelser Öckerö-Göteborg bortom 2040. Överenskommelsen är resultatet av en dialog mellan parterna och ett utredningsarbete inom Åtgärdsvalsstudie väg 155, delen Torslanda-Öckerö, som Trafikverket genomfört på uppdrag av Västra Götalandsregionen. Parterna har enats kring gemensamma utgångspunkter och intentioner avseende fortsatt planering och samverkan.

Syftet med överenskommelsen är att fastställa en gemensam inriktning för att genom en stegvis process åstadkomma en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg. Med stråket avses väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden till Öckerö kommun. Med en långsiktig inriktning avses en inriktning långt bortom år 2040. Den långsiktiga inriktningen kan, om det finns framtida behov, komma att avse eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen. Parterna har en gemensam vilja, och ser ett

gemensamt ansvar, att i samverkan kraftsamla kring åtgärder med syfte att uppnå en tydlig och bestående omställning av resvanor inom ramen för befintligt transportsystem.

Stadsledningskontoret ser positivt på överenskommelsen då denna ger förutsättningar att genom en stegvis utveckling och utbyggnad åstadkomma en hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg, på såväl kort och medellång sikt som långt bortom 2040.

Bedömning ur ekonomisk dimension

I huvudsak bedöms de flesta investeringsåtgärder på land inom Göteborgs kommun främst komma att belasta regional transportinfrastrukturplan, som Västra Götalandsregionen ansvarar för, då väg 155 är en statlig regional väg. Enligt Trafikverkets riktlinjer kan en ny bro som ersätter befintlig färjelinje finansieras genom färjedriftmedel. Färjedriftmedel kan dock enbart användas till själva broinvesteringen och inte till åtgärder i det anslutande vägnätet.

I mars 2021 beslutades det inom Västsvenska paketet att tilldela finansiering om cirka 45 miljoner kronor för ett antal åtgärder som bör kunna genomföras under första halvan av 2020-talet. Åtgärdena rör sig i första hand om pendelparkeringar för bil och cykel men även informationsinsats till invånare avseende förutsättningarna för hållbart resande. Åtgärdena beskrivs närmare i bilaga 2.

Bedömning ur ekologisk dimension

Konsekvenserna ur ekologisk dimension beror på vilka åtgärder som slutligen beslutas att vidtas. I samband med att åtgärder utreds bör konsekvensanalyser gällande ekologisk mångfald, naturmiljö, luft och buller göras för sedan ligga till grund för beslut. Även naturinventeringar samt inventering av rödlistade arter kan vara aktuella.

Inför beslut om åtgärder bör Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 samt regionala och nationella klimatmål beaktas.

Bedömning ur social dimension

Konsekvenserna ur social dimension beror på vilka åtgärder som slutligen blir beslutade och genomförda, inför beslut bör en social konsekvensbeskrivning göras.

Bilagor

1. Göteborgs Stads yttrande gällande Åtgärdsvalsstudie väg 155
2. Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö-Göteborg bortom 2040

Ärendet

Ett förslag till överenskommelse mellan Västra Götalandsregionen, Öckerö kommun, Göteborgs Stad och Trafikverket om förbättrad förbindelse mellan Öckerö och Göteborg bortom 2040, har tagits fram. Inriktningen är att överenskommelsen genom beslut i kommunfullmäktige i Öckerö kommun och Göteborgs Stad godkänns i de båda kommunerna innan sommaren 2022.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har på uppdrag av Västra Götalandsregionen (VGR) – i enlighet med den regionala transportinfrastrukturplanen för Västra Götaland 2018–2029 – genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 155, delen Torslanda-Öckerö. Utredningen pågick mellan juni 2018 och juni 2021 och remitterades under hösten 2021. I december 2021 godkändes Öckerö kommuns yttrande genom beslut i kommunfullmäktige och i januari 2022 godkändes Göteborgs Stads yttrande genom beslut i kommunstyrelsen (dnr 1087/20). I samband med utredningsarbetet har en dialog förts mellan Västra Götalandsregionen, Öckerö kommun, Göteborgs Stad och Trafikverket om förbättrad förbindelse mellan Öckerö och Göteborg bortom 2040 som resulterat i förslag till Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg.

Syftet med överenskommelsen är att fastställa en gemensam inriktning för att genom en stegvis process åstadkomma en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg. Med stråket avses väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden till Öckerö kommun. Med en långsiktig inriktning avses en inriktning långt bortom år 2040. Den långsiktiga inriktningen kan, om det finns framtida behov, komma att avse eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen.

Parterna är överens om att genom en stegvis utveckling och utbyggnad kunna skapa en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket längs väg 155 mellan Öckerö och Göteborg. De har en gemensam vilja, och ser ett gemensamt ansvar, att i samverkan kraftsamla kring åtgärder med syfte att uppnå en tydlig och bestående omställning av resvanor inom ramen för befintligt transportsystem. De anser även att potentialen för omställning till mer klimatsmarta resvanor i stråket bör vara betydande, sett i ljuset av de förändringar i resebeteenden som skett under Corona-pandemin, en ökad miljömedvetenhet och förändrade attityder till resande i samhället generellt samt nya och framtida tekniska förutsättningar. De är även överens om att, genom inspel till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, verka för att på medellång sikt (omkring 2028–2032), och i samspel med boendemiljön, kunna genomföra trimningsåtgärder på väg 155 på Hisingen, med fokus på att främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåljustrafiken. För att bedöma det långsiktiga behovet i stråket bortom 2040, är parterna överens om att genom en tät och kontinuerlig uppföljning arbeta fram ett faktaunderlag för att gemensamt kunna utvärdera utvecklingen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

Vidare är parterna eniga om att det sammantaget mest rimliga alternativet är att eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040 genomförs i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och där en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen ansluter vid Lilla Varholmen. Båda alternativen

innebär att kollektivtrafikeringen kan samordnas för Öckerö kommun och områdena längs väg 155 på Hisingen, vilket både ur ett resenärs- och kostnadsperspektiv skapar bäst förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Båda alternativen möjliggör även en stegvis utbyggnad i stråket.

När det gäller beslut om den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040, är parterna överens om att det inte är en utgångspunkt att det ska byggas en fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen samt att beslut om eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på väg 155 på Hisingen förutsätter ett samtidigt beslut om en eventuell fast förbindelse. Parterna behöver beakta att de färjor som idag trafikerar färjelederna i stråket har en bedömd teknisk och ekonomisk livslängd till 2040–2045.

I juni 2020 gjorde parterna ett inspel till Västsvenska paketet avseende finansiering för ett flertal åtgärder. Åtgärderna är av sådan karaktär att de bör kunna genomföras under första halvan av 2020-talet. I mars 2021 beslutades inom det Västsvenska paketet att tilldela finansiering motsvarande cirka 45 miljoner kronor i enlighet med gjorda inspel, och därmed kan genomförande påbörjas. Åtgärderna rör sig i första hand om pendelparkeringar för bil och cykel men även informationsinsats till invånare avseende förutsättningarna för hållbart resande.

Överenskommelsen

Nedan följer ett sammandrag av punkterna i överenskommelsen. Parterna är överens om att:

1. Från och med 2022 och framåt, genomföra en kraftfull satsning på åtgärder för att, inom ramen för befintligt transportsystem, möjliggöra en tydlig och bestående omställning till mer hållbara resvanor i stråket.

Omställningen till mer hållbara resvanor kan ske på flera sätt, däribland genom ökat distansarbete som minskar resandet generellt, mer flexibla arbetstider som fördelar ut resandet till fler timmar, ökat kollektivresande, ökad cykelpendling och ökad samåkning. I grunden innebär omställningen att minska ensamresandet med bil under maxtimmarna på morgon och eftermiddag. Framöver behöver även kommunernas bebyggelse- och mobilitetsplanering genomsyras av åtgärder som tydligt styr mot en omställning till mer hållbara och klimatsmarta resvanor i stråket.

2. Gemensamt och över tid följa upp och utvärdera utvecklingen av trafiksituation och resvanor i stråket.

Uppföljningen syftar till att förse parterna med ett faktaunderlag för att gemensamt kunna utvärdera utvecklingen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

Trafikverket ansvarar för uppföljning avseende trafiksituation och Västra Götalandsregionen för uppföljning avseende resvanor. På kort sikt, och därefter med några års mellanrum, ansvarar Västra Götalandsregionen för att utföra en uppdatering av tidigare genomförd resvaneundersökning i stråket. I möjligaste mån ska utvecklingen av trafiksituation och resvanor kunna särredovisas för Öckerö kommun respektive berörda delar av Göteborgs Stad, och uppföljning ske varje år. Basår för utvärdering ska vara 2019.

3. Inför revideringen av den regionala planen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2026–2037 identifiera och nå samsyn kring trimningsåtgärder på väg 155 på Hisingen, med fokus på framkomligheten för kollektiv- och blåljustrafiken.

Med stöd av åtgärdsvalsstudiens analyser och resultat ska parterna, för befintlig väg 155 på Hisingen identifiera trimningsåtgärder som kan behöva genomföras för att avhjälpa potentiella flaskhalsar och därigenom främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåljustrafiken. Med detta avses åtgärder som till en rimlig kostnad kan genomföras i ett rimligt tidsperspektiv och som samspelar med boendemiljön.

Nödvändiga beslutsunderlag för de identifierade trimningsåtgärderna behöver finnas framtagna inför revideringen av regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland perioden 2026–2037. Formellt beslut för aktuella åtgärder kan tas under förutsättning att en politisk prioritering sker i ordinarie planeringsprocess med revideringen av regional plan för transportinfrastruktur 2026–2037.

4. Inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 genomföra förberedande studier i syfte att skaffa beredskap för att kunna hantera behov av eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040.

De förberedande studierna syftar till att kunna skaffa beredskap för att hantera de långa ledtider som föreligger avseende beslut, finansiering och det eventuella genomförandet av större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040.

Studierna avser att framarbeta en utformning, och en eventuell etappindelning, av eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på befintlig väg 155. Utformningen och effektbedömningarna av åtgärderna behöver kunna studeras både i ett scenario där befintlig färjetrafikering bibehålls och i ett scenario med en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen. Under dessa förberedande studier ska finnas möjlighet att fördjupa kunskapen om förutsättningarna för tunnelalternativ på Hisingen. De förberedande studierna bör kunna beskriva utformningsförslag och effektbedömningar för trafiklösningar dels avsedda endast för kollektivtrafik eller för blandtrafik, dels lösningar med konventionell eller reversibel körfältsindelning. Åtgärdernas påverkan på trafikflödena inom Öckerö kommun behöver analyseras. En klimat kalkyl ska tas fram, som för alternativa långsiktiga inriktningar redovisar klimatpåverkan och energianvändning i ett livscykelperspektiv.

Parterna är överens om att behovet och dimensioneringen av den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040 behöver analyseras och bedömas baserat på flera alternativa scenarier och trafikprognoser.

5. Inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 påbörja dialog och studier avseende finansieringsmöjligheterna för den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040.

Dialog och studier avseende finansieringsmöjligheterna för den långsiktiga inriktningens samtliga delar kommer att inledas samtidigt och pågå parallellt. Parterna är införstådda med att eventuella åtgärder på väg 155 på Hisingen behöver prioriteras inom den regionala planen för transportinfrastrukturen och en eventuell fast förbindelse i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

6. Inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 kunna fatta ett samlat beslut avseende den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040.

Beslutet ska i första hand baseras på det faktaunderlag avseende resultat och förutsättningar som framkommit i hittills genomförda punkter. Parterna är överens om att huvudfrågorna inför beslutet bör inkludera:

- Har en tydlig och bestående omställning av resvanor uppnåtts, så att tillgängligheten och framkomligheten i stråket åtminstone har bibehållits på dagens nivå?
- Bedöms hittills beslutade åtgärder vara tillräckliga för att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket?
- Finns tydliga behov av större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040?
- Finns finansieringsmöjligheter för den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040?

Beslutet behöver fattas i tid inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045. Eventuella avsiktsförklaringar om medfinansiering inför planrevideringarna behöver, utifrån nuvarande information, vara undertecknade senast i kvartal 1, 2033.

Övrigt i överenskommelsen

Parterna är överens om att dialoggrupper fortsatt ska finnas etablerade, både på politisk nivå och tjänstepersonsnivå. Västra Götalandsregionen är sammankallande part för dialoggrupp på politisk nivå och Trafikverket för dialoggrupp på tjänstepersonsnivå.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret ser positivt på överenskommelsen då denna ger förutsättningar att genom en stegvis utveckling och utbyggnad åstadkomma en hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg, på såväl kort och medellång sikt som långt bortom 2040.

Trafiksituationen längs väg 155 från Gossbydal längs Hjuviksvägen, via färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden, till Öckerö kommun är i dagsläget tidvis mycket ansträngd. Stadsledningskontoret bedömer därför att det är angeläget att parterna kraftsamlar för att snarast vidta åtgärder för omställning till hållbara resvanor inom ramen för befintligt transportsystem. För att säkerställa att rätt prioriterings gör bland åtgärderna som vidtas krävs att de baseras på faktaunderlag som parterna gemensamt arbetar fram.

För att kommunfullmäktige ska kunna följa utvecklingen i stråket föreslår stadsledningskontoret att trafiknämnden tillsammans med berörda nämnder får i uppdrag att årligen, med start 2023, rapportera trafiksituation och resvanor längs väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden till Öckerö kommun, till kommunfullmäktigefullmäktige. Rapporteringen ska baseras på

Trafikverkets och Västra Götalandsregionens uppföljning av utvecklingen längs det berörda stråket och även omfatta vilka åtgärder som vidtagits för att främja ett hållbart resande samt effekterna av dessa. Bebyggelseutvecklingen längs Hjuviksvägen och inom Öckerö kommun ska ingå i rapporteringen.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Samhälle och omvärld

Stadsdirektör

Datum 2022-01-26
Diarienummer 1087/20

Trafikverket

trafikverket@trafikverket.se

patrik.benrick@trafikverket.se

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2021/97467

Göteborgs Stads yttrande gällande Åtgärdsvalsstudie väg 155 Torslanda-Öckerö

Göteborgs Stad ser positivt på de trimningsåtgärder på Hjuviksvägen som beskrivs i UA1 och som är finansierade av Västsvenska paketet. Övriga trimningsåtgärder som beskrivs i UA1 förutsätter ytterligare utredning för att säkerställa att de så långt som möjligt ligger i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip samt för att finna finansiering för dessa. Göteborgs Stad menar att för att långsiktigt bedöma behovet av ytterligare åtgärder på Hjuviksvägen är det nödvändigt med en tät och kontinuerlig uppföljning av trafikutvecklingen.

Göteborgs Stad ser också att det är värdefullt att bedömning av framtida trafikutveckling görs med flera scenarier som baseras på olika trafikprognoser. I åtgärdsvalsstudien (ÅVS) används endast Trafikverkets basprognos.

Vidare bedömer Göteborgs Stad att det alternativ som Trafikverket förordar, UA3 Ljusblå, det vill säga en ombyggnad och breddning av Hjuviksvägen samt en broförbindelse från Lilla Varholmen till Björkö respektive Öckerö, sammantaget är det mest rimliga alternativet. I detta alternativ bör det övervägas att skapa broförbindelsen först och därefter bedöma omfattningen av behovet av breddning av Hjuviksvägen. Göteborgs Stad delar inte Trafikverkets slutsats gällande vägutformning enligt UA3 Ljusblå. Staden menar att det bör finnas andra, mindre omfattande vägåtgärder som inte skapar lika stor negativ påverkan på omgivningen längs Hjuviksvägen, men ändå medför acceptabel framkomlighet längs de bebyggda områdena.

För närvarande pågår ett arbete med att ta fram en färdplan för fortsatt arbete med en förbättrad förbindelse mellan Öckerö-Göteborg bortom 2040. Det är önskvärt att arbetet med färdplanen når en gemensam syn mellan berörda, Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Öckerö kommun samt Göteborgs Stad, då frågan har stor påverkan på invånare och verksamheter i området samt på framtida planering, både vad gäller trafik och bebyggelse.

I förslag till ny översiktsplan för Göteborg, som planeras beslutas om under 2022, finns reserat för framtida väg i Hjuvik/Hästevik med två alternativa sträckningar. Det norra alternativet visar en möjlig vägsträckning i dagen i området Hästevik med fortsatt bro till Öckerö, vilket motsvarar UA3 Gul. Det södra alternativet motsvarar UA3 Blå och visar en möjlig vägtunnel i området Hjuvik.

Reservatet för framtida väg har följande rekommendation i förslaget till ny översiktsplan: ”Framtida väg där sträckningen ska tolkas som ungefärlig och utformning bör studeras vidare i sitt sammanhang innan reservatet tas i anspråk. Sträckningen kan bli aktuell på lång, medellång eller kort sikt beroende på vad staden väljer eller hur behovet ser ut. Hänsyn ska tas till reservatets läge och utbredning vid prövning av lov och då detaljplaner ska upprättas.”.

Nedan följer Göteborgs Stads svar på Trafikverkets fem frågor i remissmissivet. Staden har även andra medskick, som följer på detta.

1. Är utredningens slutsatser avseende utredningsalternativen UA1, UA2 och UA3 rimliga?

Utredningsalternativ 1 (UA1)

UA1 innebär en konkretisering av inriktningsalternativ 1 i ÅVS:en, vilken syftar till att möjliggöra ett förändrat resande inom ramen för dagens transportsystem. Av de åtgärder som identifierats inom ramen för UA1 har flera åtgärder fått finansiering via Västsvenska paketet under tiden som ÅVS:en bedrivits. Samtliga aktörer inom Västsvenska paketet stod bakom dessa åtgärder, så även Göteborgs Stad.

ÅVS:en föreslår dock ytterligare åtgärder inom ramen för UA1 där syftet är att skapa en bättre bilkapacitet på vägen mellan Hällsvik och Bur. Detta föreslås ske genom att bland annat drygt 1,5 kilometer busskörfält konverteras till blandtrafik. De aktuella busskörfälten har byggts ut så sent som på 2010-talet. Göteborgs Stad menar att åtgärden är missriktad och riskerar att minska kollektivtrafikens attraktivitet på sträckor där den i framtiden potentiellt sätt kan få konkurrensfördelar mot biltrafiken. Göteborgs Stad har bekostat delar av busskörfälten som var en del av den

tidigare inriktningen att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet i stråket. Denna åtgärd i UA1 står i motsättning till syftet med ÅVS:ens inriktning 1, vilket är att utforma en långsiktigt hållbar lösning som primärt utgår från att förändra pendlingsresenärernas färdmedelsval och därmed hålla nere biltrafiktillväxten. De åtgärder i UA1 som konkretiserats och kostnadsbedömts har en sammanlagd bedömd kostnad på 85 mnkr. 40 mnkr av dessa (47 procent) går direkt att härleda till kapacitetsökning för biltrafiken och syftar således inte till att möjliggöra ett förändrat resandemönster i stråket.

Göteborgs Stad menar att fler åtgärder som har potential att öka det hållbara resandet skulle behövas inom UA1. För att lyckas med det skulle dock större del av utredningsresurserna i ÅVS-arbetet behövs läggas på att identifiera och utreda sådana åtgärder. Parterna i ÅVS:en har gemensamt försökt att identifiera fler åtgärder med varierande framgång. Genomförandet av effektiva åtgärder som ökar det hållbara resandet och motverkar ökat biltrafikflöde under maxtimmarna och som kan genomföras på kort sikt är avgörande för framkomligheten i stråket till dess att mer storskaliga lösningar kan vara på plats.

För att åstadkomma ett hållbart resande längs Hjuviksvägen krävs god kollektivtrafik. Under de senaste åren har Västtrafiks utbud av turer och linjer mellan Göteborgs centrum och Öckerö och Hjuvik minskat, vilket försämrat förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafiken framför att resa med egen bil. Göteborgs Stad anser att Västtrafiks minskning av kollektivtrafikutbudet är olyckligt ur Hjuviksvägens perspektiv och att kollektivtrafikutbudet behöver ses över tillsammans med andra UA1-åtgärder för att förbättra förutsättningarna för ett mer hållbart resande samt att nå målen i stadens miljö- och klimatprogram (kommunfullmäktige 2021).

Utredningsalternativ 2 (UA2)

UA2 innebär att färjetrafiken utökas kraftigt genom att nya färjor köps in och färjelägena byggs ut. Inriktningen kräver också att Hjuviksvägen breddas för att motsvara färjornas fordonskapacitet. Inriktningen ligger inte i linje med det politiska ställningstagande som finns för Göteborgs Stad att verka för en bro till Öckerö.

Göteborgs Stad anser också att inriktningen inte har några tydliga fördelar gentemot åtgärderna i UA3. Vidare har UA2 har beräknats vara samhällsekonomisk olönsam, bland annat då alternativet medför ökade kostnader för drift av färja i framtiden.

Utredningsalternativ 3 (UA3)

Fyra olika vägsträckningar presenteras i UA3; Ljusblå, Blå, Gul och Grön (se figur nedan).

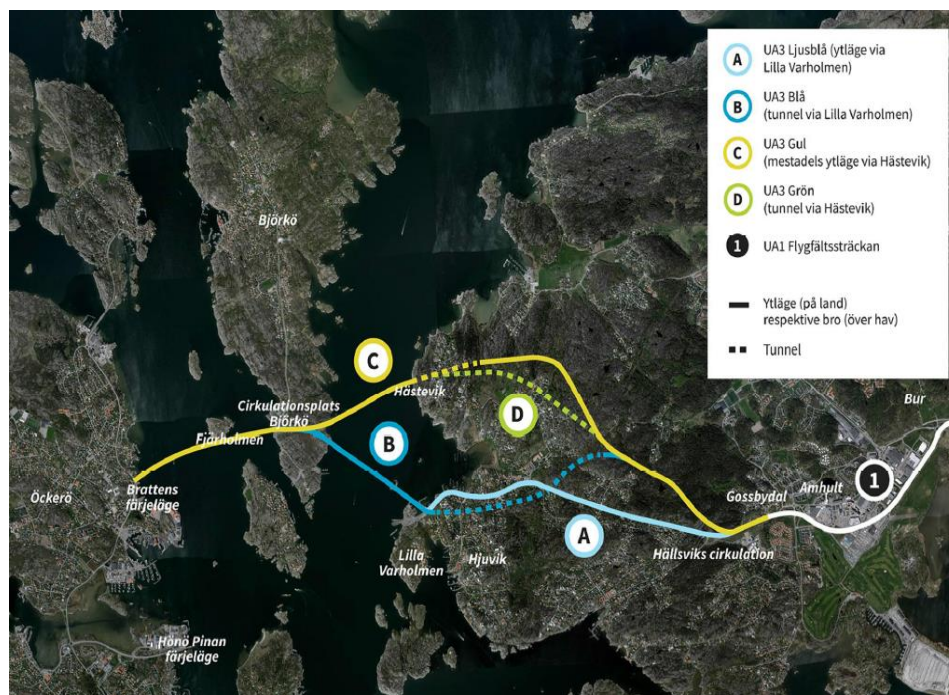


Illustration 1 Utredningsalternativ 2 innebär en utökning av färjetrafiken och en utbyggnad av Hjuviksvägen.

UA3 – Hållbart resande

Sammantaget menar Göteborgs Stad att UA3 Ljusblå och Blå skapar goda förutsättningar för fotgängare och cyklister samt kollektivtrafik längs Hjuviksvägen och över bron till Norra skärgården. UA3 Gul och Grön försämrar förutsättningarna för att gå och cykla mellan norra skärgården och fastlandet samt försvårar en effektiv kollektivtrafik i områden längs Hjuviksvägen och till Norra skärgården.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i stråket har dels upptagningsområde i norra skärgården, dels längs Hjuviksvägen. Om en fast förbindelse med ny vägsträckning, enligt alternativ UA3 Gul och Grön, skulle komma till stånd skulle bostäderna längs Hjuviksvägen fortfarande behöva kollektivtrafikförsörjas. Det skulle kräva att ytterligare kollektivtrafiklinjer trafikerade området, dels linjer med målpunkt norra skärgården, dels linjer med målpunkter längs Hjuviksvägen. Ett sådant trafikupplägg skulle medföra ökade trafikeringskostnader, samtidigt som belägningsgraden i respektive fordon

skulle vara lägre än idag. Alternativ UA3 Ljusblå och Blå, som innebär att den fasta förbindelsen ansluter till Hjuviksvägen vid Lilla Varholmen, skulle innebära ett betydligt mer effektivt trafikupplägg, både ur ett resenärsperspektiv och ur ett kostnadsperspektiv då kollektivtrafikeringen av Öckerö och Hjuvik kan samordnas.

Gång och cykel

Eftersom UA3 Gul och Grön kräver tunnel under Hästeviks berg eller längre anser Trafikverket att det blir svårt att bygga ut gång- och cykelbana i samma sträckning. I dessa alternativ hänvisar Trafikverket oskyddade trafikanter till Lilltummens väg och Torslanda Hästeviksväg mellan brofästet och Hjuviksvägen. Göteborgs Stad menar att det saknas gator med tillräckligt bra standard i området dit det är rimligt att hänvisa gående eller cyklande. Gatorna i området kring Lilltummensväg förvaltas av vägföreningar och har för låg standard för att kunna ingå i det regionala gång- och cykelnätet. Alternativerna innebär en tydlig försämring för gång- och cykeltrafiken till och från Öckerö jämfört med idag. Befintliga gator är mycket smala och saknar utrymmen för oskyddade trafikanter. Utmed merparten av gatorna kan inte bilar mötas annat än vid utbyggda mötesplatser. Gatorna är mycket kuperade och klarar inte heller tillgänglighetskraven för gång- och cykelbanor.

I UA3 Ljusblå och Blå kan dock gående och cyklister fortsätta trafikera Hjuviksvägen och förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter utmed Hjuviksvägen bedöms inte komma att försämrats.

UA3 – Vägutformning och anpassning till området
Åtgärderna i UA3 innebär mycket stora förändringar av infrastrukturen i och med anläggandet av två broar, en mellan fastlandet och Björkö och en mellan Björkö och Öckerö, samt omfattande vägutbyggnader på fastlandssidan i Göteborg.

UA3 Ljusblå

Göteborgs Stad ser att de föreslagna vägåtgärderna i UA3 Ljusblå förändrar Hjuviksvägens karaktär kraftigt. Idag är Hjuviksvägens västra delar hastighetsbegränsad till 50 kilometer i timmen (km/h) och karaktäriseras av övergångsställen i plan och utfarter från villagator. Vägen är kraftigt trafikerad men vägutformningen har delvis en hastighetsdämpande effekt där även gångpassager över vägen nyligen hastighetssäkrats.

I UA3 Ljusblå föreslås tre körfält med reversibel indelning längs Hjuviksvägen där anslutande gator samlas upp till större korsningar eller

begränsas genom att möjligheten att svänga vänster tas bort samt att övergångställen planskiljs eller signalregleras. Trafikverket har studerat vägutformningar där korsningen mot Hästeviksväg planskiljs i form av en trafikplats likt Tynneredsmotet fast i mindre skala.



Illustration 2 Föreslagen trafikplats vid Torslanda Hästeviksväg.

Även Hällsviksvägens korsning med Hjuviksvägen föreslås byggas om till en mer storskalig trafikmiljö med accelerationssträcka åt öster. Hjuviksvägen riskerar med en sådan utformning att skapa betydligt större barriäreffekter än dagens väg. Göteborgs Stad menar att skisserade lösningar medför ett mycket stort ingrepp i den befintliga miljön och istället bör lösningar försöka hittas som är bättre anpassade till områdets karaktär och som ger tillräckligt god kapacitet för den aktuella sträckan. I Göteborg finns flera gator med liknande trafikflöden som väg 155, där exempelvis Björlandavägen kan nämnas.

Vidare är vägar med reversibel indelning mycket ovanligt men finns på en kortare sträcka om drygt 1 kilometer på Värmdö. En väg med reversibel indelning blir komplex, särskilt då trafikmiljön involverar oskyddade trafikanter och enskilda tomtutfarer varvat med storskalig trafikplats vid Hjuviks Hästeviksväg, och gör att trafiksituationen ser olika ut på samma plats vid olika tider. Exempelvis kan fordon vid samma övergångsställe komma från olika håll vid olika tidpunkter, vilket kan påverka

trafiksäkerheten och tryggheten negativt. Eftersom vägar med reversibla körfält är ovanliga saknas tillräcklig kunskap kring flera av dess för- och nackdelar. Göteborgs Stad vill därför mana till försiktighet för vägar med reversibla körfält där oskyddade trafikanter är inblandade.

Grunden till en väl avvägd vägutformning är realistiska trafikprognoser, och Göteborgs Stad menar att en prognos med en mer försiktig biltrafikutveckling kunde möjliggöra en vägutformning som bättre samspelar med boendemiljön.

Göteborgs Stad hade i UA3 Ljusblå gärna sett fler vägåtgärder med fokus på framkomlighet för kollektivtrafik och blåljustrafik, åtminstone i det kortare tidsperspektivet, innan en bro är på plats.

UA3 Gul

UA3 Gul skulle byggas ut i obebyggd mark samt i tunnel under Hästeviks berg. Vägtypen som föreslås är 2+1-väg med hastighetsgräns 80 km/h. Exempel på andra 2+1-vägar i regionen är till exempel väg 158 mellan Särö och Brottkärr, E20 mellan Vara och Skara samt riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping.

Naturområdet i Hästevik, genom vilket UA3 Gul förutsätts passera genom, innehåller bland annat ett så kallat ”ekologiskt särskilt känsligt område”, vilket så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Även mark- och vattenområden samt fysisk miljö som har betydelse ur allmän synpunkt på grund av dess natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder. Naturområdet är idag ett uppskattat ströv- och friluftsområde för befolkningen i Torslanda.

Om Trafikverket går vidare med åtgärder i UA3 behöver efterföljande utredningar lägga stor vikt vid att studera vägutformningar som är anpassad till den befintliga boende- och vistelsemiljön, men även viktiga natur- och kulturvärden i området. Förutom vägsektion bör Trafikverket fundera över om 80 km/h är en lämplig hastighet. En väg med lägre hastighet bedöms vara lättare att anpassa till terrängen samt ger mindre bullerstörningar.

UA3 Grön och UA3 Blå

UA3 Grön och Blå skulle byggas till största del i tunnel. Dock föreslås en sträcka i öster, från Hällsviks rondellen och åt nordost att förläggas i marknivå. Bägge alternativen är enbart översiktligt utredda i ÅVS:en och Trafikverket har på grund av höga anläggningskostnader inte utrett dem vidare. Där UA3 Grön och Blå går i marknivå gäller dock samma rekommendationer från Göteborgs Stad som för UA3 Gul.

2. Är utredningens slutsatser avseende måluppfyllelsen med utredningsalternativen rimliga?

Initialt kan konstateras att Göteborgs Stad i stort delar Trafikverkets syn på det övergripande målet för ÅVS:en: ”Målsättningen är att genom fyrstegsprincipen identifiera åtgärder, och kombinationer av åtgärder, som skapar bättre tillgänglighet på ett sätt som minskar klimatpåverkan och trängsel”. En stor brist i ÅVS:en är att de föreslagna utredningsalternativen endast i begränsad utsträckning tycks utvärderas i förhållande till det övergripande målet. Vidare saknas beskrivna effektmål som åtgärderna kan värderas gentemot. Givet den övergripande målsättningen inom ÅVS:en skulle möjliga effektmål kunna vara exempelvis ”Förbättrad restidskvot kollektivtrafik/bil”, ”Minskad klimatpåverkan i stråket”, för att ta några exempel. Det är otydligt för Göteborgs Stad hur de föreslagna åtgärderna bidrar till minskad klimatpåverkan (bortsett från överenskomna åtgärder i UA1). Då utvärdering i förhållande till övergripande mål respektive effektmål saknas är det otydligt vad de föreslagna utredningsalternativen ska sträva mot. Utifrån underlaget kan det tolkas som att ÅVS:en bedömer att den primära bristen i stråket är biltrafikens framkomlighet. Detta blir än tydligare vid analys av de åtgärder som föreslås i UA1. De åtgärder som konkretiseras och kostnadsbedömts inom UA1 har en sammanlagd bedömd kostnad om 85 mnkr, 40 mnkr av dessa (47 procent) går direkt att härleda till kapacitetsökning för biltrafiken och syftar således inte till att möjliggöra ett förändrat resande.

Biltrafikens framkomlighet borde dock endast vara en av flera utvärderingsparametrar, eftersom förbättrad framkomlighet för biltrafiken sannolikt medför att kollektivtrafiken, relativt sett, blir mindre attraktiv, samtidigt som utsläppen från biltrafiken ökar, och trängseln i de mer centrala delarna av Göteborg ökar. Det är otydligt hur Trafikverket arbetat med fyrstegsprincipen vid generering av åtgärder. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder stegvis tas fram, initialt prövas åtgärder i steg 1 för att bedöma hur väl de når uppsatta mål och avhjälp brister. I nästa steg prövas steg 2-åtgärder, och så vidare. Det som presenteras är olika paket av åtgärder där det är oklart hur fyrstegsprincipen använts för åtgärdsgenerering. Göteborgs Stad upplever att stort fokus i ÅVS-arbetet varit riktat mot UA3, och i alltför liten utsträckning till UA1. UA1 innebär sannolikt även större insatser av andra än Trafikverket och det hade varit lämpligt om ÅVS:en genomförts med en gemensam styrgrupp med representanter från de olika organisationerna.

3. Är utredningens slutsatser avseende genomförbarheten med utredningsalternativen rimliga?

En av ÅVS-metodikens grunder är att samla berörda aktörer för att hitta gemensamma åtgärder. Ett genomförande av åtgärder inom UA1 med flera parter bör säkerställas genom exempelvis en avsiktsförklaring mellan parterna. Åtgärderna inom UA1 är trots allt de åtgärder som snabbast kan implementeras och där det är troligt att parterna kan ha en framdrift.

Göteborgs Stad delar Trafikverkets bedömning kring att UA2 har svaga förutsättningar för att kunna genomföras då alternativet kan ha svårt att konkurrera i regional plan med en hög kostnad och negativ samhällsekonomisk nytta.

Broalternativen i UA3 har en fördel gällande finansieringsförutsättningar, utifrån inbesparade kostnader för färjedriften. UA3-alternativen har dock ett långt tidsperspektiv – uppemot 15 år – från beslut till trafiköppning och flera avgörande beslut behöver fattas av parterna. Frågan om fast förbindelse och ny vägsträckning har en mycket lång historik och många utredningar har tagits fram utan att en fast förbindelse har kommit till stånd.

4. Ställer er organisation sig bakom – helt eller delvis – utredningens förslag till fortsatt inriktning och gemensam färdplan, enligt de ramar och förutsättningar som beskrivs i avsnitt 12.2?

Göteborgs Stad bedömer att en fast förbindelse från Lilla Varholmen till Öckerö är det alternativ som ligger i linje med det politiska ställningstagandet att Göteborgs Stad ska verka för en bro till Öckerö.

Göteborgs Stad vill dock inte tillstyrka Trafikverkets förslag på vägutformning enligt UA3 Ljusblå. Göteborgs Stad menar att det bör finnas andra, mindre omfattande vägåtgärder som inte skapar lika stor negativ påverkan på omgivningen längs Hjuviksvägen, men ändå medför acceptabel framkomlighet längs de bebyggda områdena. Framkomlighetsåtgärder på Hjuviksvägen bör även ha ett tydligare fokus på kollektivtrafik.

Trafikverkets trafikprognoser visar på en drastiskt försämrad köproblematik längs Hjuviksvägen tills 2040 vilket framgår av figur 4 nedan. Trafikverket menar samtidigt att tiden från ett beslut till dess att åtgärderna finns på plats är 13–15 år. Det innebär att en fast förbindelse tidigast kan vara på plats cirka 2035–2037. Det talar för att mindre åtgärder behöver prioriteras initialt, inte minst för att säkerställa kollektivtrafikens (och blåjustrafikens) framkomlighet om köbildningen blir i enlighet med Trafikverkets prognosticerade utveckling.

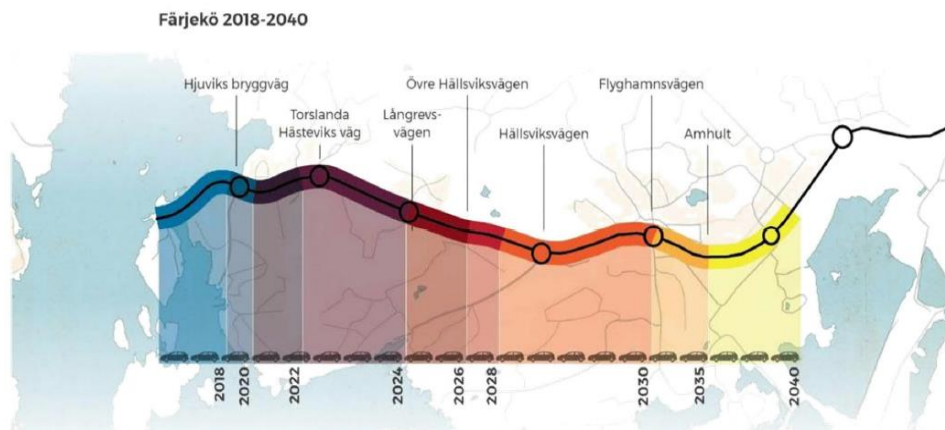


Illustration 3 Trafikverkets bedömning av kösituationen på Hjuviksvägen mellan 2018 och 2040.

Göteborgs Stad menar därför att en etappvis utbyggnad kan vara av intresse att planera för. En sådan etappvis utbyggnad skulle exempelvis kunna lägga upp följande sätt:

1. Genomför så snart som möjligt de åtgärder i UA1 där samsyn finns.
2. Börja studera Hjuviksvägen mer detaljerat för att identifiera korsningar eller sträckningar där busskörfält eller buslösningar kan byggas ut för att förbättra bussframkomligheten i en framtid med ökad trängsel, för att säkerställa att buss- och blåljustrafiken framkomlighet garanteras. Detta kan under en period medföra att kollektivtrafiken får fördelar gentemot biltrafiken, vilket skapar förutsättningar för en överflyttning från bil till buss. En sådan överflyttning skulle dessutom kunna få konsekvensen att bilköernas omfattning inte blir lika betydande som i figur 5.
3. Om en överenskommelse om fast förbindelse nås kan den fasta förbindelsen byggas ut och ansluta Hjuviksvägen, vid Lilla Varholmen, som då fått kapacitetsförstärkningar.
4. När en bro är på plats, kanske kring 2040, kan ny bedömning göras över hur Hjuviksvägens infrastruktur bäst nyttjas och vidareutvecklas.

Ett sådant upplägg kan appliceras utmed Hjuviksvägen men är inte möjliga att göra utefter en eventuell ny vägsträckning (UA3 Gul eller Grön). Det skulle tala för att låsa planeringen för den fasta förbindelsen i ljusblå sträckning. En etappvis utbyggnad kan också ha flera fördelar, bland annat kan planering och finansiering för de olika delarna ske parallellt utan att vara beroende av att alla delar löper på i samma takt.

Att tillägga i detta sammanhang är att Göteborgs Stad bedömer att trafik tillväxten framgent kommer att vara lägre än Trafikverkets basprognos (1,09 procent), varför köerna förhoppningsvis inte blir så omfattande som i figur 5. Detta baserat på att trafik tillväxten mellan 2009 och 2017 varit i snitt 0,6 procent per år. Vidare förutsätter figur 5 att resornas fördelning över dygnet ser ut på samma sätt som idag. Göteborgs Stad bedömer att maxtimestrafiken kommer att fördelas ut över fler timmar, en viss andel av bilister som i dag åker i högtrafik kommer att resa senare eller tidigare om köproblematiken blir för omfattande under maxtimmen.

ÅVS:en beskriver, på ett för ÅVS-metodiken detaljerat sätt, möjliga utformningar av de olika vägalternativen i UA3 och presenterar kostnadsbedömningar och samhällsekonomiska effekter av de olika alternativen. Göteborgs Stad saknar dock underlag och bedömningar avseende vägsträckningarnas konsekvenser för flera väsentliga områden:

- Vilka miljökonsekvenser får de olika väg- och broalternativen?
- Hur skiljer sig väg- och broalternativen vad gäller naturvärden?
- Hur skiljer sig väg- och broalternativen vad gäller kulturmiljön?
- Hur påverkar väg- och broalternativen landskapsbilden?
- Hur skiljer sig väg- och broalternativen vad gäller sociala konsekvenser och barnperspektivet?

Det kan finnas aspekter som är alternativskiljande och som bör påverka valet av vägsträckning, men som inte är tillräckligt utredda och beskrivna i remisshandlingens.

Göteborgs Stad hade gärna sett att även tunnelalternativen hade utretts mer med avseende på samhällsekonomisk nytta. Om trafikutvecklingen skulle fortsätta öka med allt fler fordon på Hjuviksvägen i framtiden, skulle en tunnel enligt alternativ UA3 Blå kunna vara ett komplement för genomfartstrafik.

5. Ställer er organisation sig bakom – helt eller delvis – att under hösten 2021 påbörja arbetet med en gemensam färdplan (enligt punkt 4), med målsättningen att kunna besluta om densamma senast under kvartal 2, 2022?

Göteborgs Stad ser inga formella hinder i att påbörja arbetet med en färdplan innan remisstiden är slut. Risken finns dock att nedlagt arbete behöver revideras när remissen behandlats och slutligt ställningstagande har gjorts. Framtagandet av färdplanen är inte tidskritisk och skulle egentligen inte behöva påbörjas innan remissen är färdigbehandlad.

Aspekter att ta med i det fortsatta utredningsarbetet

Göteborgs Stad ser att följande aspekter behöver omhändertas i det fortsatta utredningsarbetet.

Trafikprognoser

Vägtrafiken utmed den berörda sträckan på väg 155 har ökat årligen, från cirka 4 500 årsdygnstrafik (ÅDT) 1975 till drygt 12 000 år 2015. Skälet till trafikökningen är dels tillkommande bebyggelse i norra skärgården och i områdena längs Hjuviksvägen, dels omdanad bebyggelse (sommarstugor som konverterats till åretruntboende). Vidare kan tillväxten av Göteborgs arbetsmarknadsregion ha påverkat resandesträngen. Sedan år 2010 har trafikökningen dock avtagit betydligt från tidigare cirka 2,55 procent per år (1975–2015). Mellan år 2009 och 2017 var den genomsnittliga årliga trafikökningen på Hjuviksvägen 0,6 procent, det vill säga lägre än Trafikverkets basprognos om 1,09 procent. Det är även efter 2009 som åtgärder på allvar vidtagits för att få ett mer hållbart resande, dels genom påverkansåtgärder inom K2020-piloten, och dels genom satsningar på busskörfält finansierade av Västsvenska paketet kombinerat med en utökad busstrafik.

Trafikverket har utgått från en framskrivning av trafiken med hjälp av Trafikverkets basprognos vilken prognostiserar en trafikökning på 1,09 procent per år i stråket. Val av trafikprognos, och hur långt in i framtiden som trafiken skrivs fram blir helt avgörande för vilken trafiksituation vägen ska dimensioneras för, och vilka åtgärder som bedöms som lämpliga. Med en lägre trafiktillväxt än Trafikverkets basprognos är flera av föreslagna åtgärder enligt UA3 svår motiverade, det är till exempel sannolikt att en trafikplats vid Hjuviks Hästeviksväg inte skulle rekommenderas.

Trafikverkets Sampersberäkningar visar på att biltrafiken i stråket skulle öka med cirka 300 fordon per dygn om en fast förbindelse etableras. En alternativ bedömning skulle kunna vara att pendlingsmönstret till och från Öckerö på sikt blir likt andra kranskommuners såsom Lerum, Härryda och Ale (vilka alla ligger ungefär lika långt från centrala Göteborg mätt i kilometer). I sådant fall skulle antal resor mellan Göteborg och Öckerö öka med väsentligt fler än de 300 fordon som Sampers bedömer skulle alstras.

Göteborgs Stad anser att det är olyckligt att endast Trafikverkets basprognos använts för att bedöma trafikutvecklingen i stråket och hade gärna sett att fler känslighetsanalyser tagits fram.

Samhällsekonomi

De samhällsekonomiska beräkningar som Trafikverket tagit fram för de olika utredningsalternativen visar att UA2 har en negativ nettonuvärdeskvot (NNK), samtidigt som UA3 Ljusblå och UA3 Gul har en, i infrastruktursammanhang, ovanligt stor samhällsekonomisk nytta. Göteborgs Stad gör dock bedömningen att värdena ska användas med en viss försiktighet då de samhällsekonomiska bedömningarna inte har granskats och godkänts inom Trafikverket än.

Valet att beräkna den sammanlagda samhällsekonomiska effekten av fast förbindelse och ny vägsträckning i UA3 gör resultaten svårtolkade. Det går inte utläsa huruvida nyttorna går att härleda till den fasta förbindelsen eller till vägutbyggnaden, eller om båda åtgärderna är lönsamma.

Till exempel hade det varit intressant att särskilja på utökad färjedrift och vägåtgärder, och särskilja på broåtgärder och vägåtgärder i den samhällsekonomiska bedömningen, detta för att kunna se den samhällsekonomiska nyttan i objekt som kan belasta regional plan.

Miljöaspekter

Göteborgs Stad anser att följande miljöaspekter behöver beaktas och utredas vidare:

Göteborgs Stad bedömer att ÅVS:en, förutom regionala och nationella klimatmål samt kommunens översiktsplan och styrande dokument inom trafikplanering, även ska beakta Göteborgs Stads nya miljö- och klimatprogram 2021–2030. Programmet lägger grunden för omställningen till en ekologiskt hållbar stad 2030 och är stadens övergripande styrande dokument för arbetet inom den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling. Nedan kommenteras alternativen utifrån aspekterna i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030.

Klimat: Ett av delmålen i miljö- och klimatprogrammet är att minska klimatpåverkan från transporter. En av indikatorerna är att vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg ska minska med 25 procent till år 2030 jämfört med 2020. Göteborgs Stad bedömer att följande behöver utredas i ÅVS:en:

- En klimatkalkyl som jämför de olika alternativen både i driftsfas och i byggfas.
- En ny resevaneundersökning bör utföras eftersom resvanor har ändrats väsentligt under de senaste två åren på grund av restriktioner under pandemin och teknikutveckling.

Ljudmiljö: Trafikbuller är en viktig fråga som behöver utredas i samband med vidare planering och åtgärder för att minimera bullerpåverkan behöver tas fram. Trafikverket behöver visa i ett kommande skede att riktvärden i Infrastrukturpropositionen kan uppnås vid befintliga bostäder genom bra planering att lämpliga åtgärder vidtas.

Luftkvalitet: Göteborgs Stad kartläggning av luftkvaliteten i området visar att den idag är relativt god. Luftkvalitet är en viktig fråga som behöver utredas i detalj i samband med vidare planering.

Markmiljö: Det finns risk att det finns markföroreningar vid färjeläget och i sediment i vattnet. Det saknas information om markmiljön i underlaget. Förekomsten av föroreningar kommer att behöva utredas i samband med vidare planering.

Naturmiljö: Eftersom den ekologiska dimensionen och naturvärdena inte är tillräckligt utredda är det svårt att göra en bedömning av påverkan och en avvägning mellan de olika alternativen i detta skede. Göteborgs Stad bedömer att naturvärdena och påverkan på dem och ekologiska aspekter bör undersökas både djupare och bredare för att kunna utgöra underlag för avvägningarna mellan olika aktuella alternativ.

Marin miljö: ÅVS-utredningen ska visa bland annat effekterna för de olika lösningsalternativen. Det saknas beskrivning av effekterna på den marina miljön.

Teknisk infrastruktur

Göteborgs Stad kretslopp och vattennämnden samt Göteborg Energi AB gör särskilda medskick gällande el-, fjärrvärme-, gas- och optoledningar, ledningar för vatten- och avlopp samt hantering av avfall.

Göteborg Energi önskar få vara delaktiga i det fortsatta arbetet. När projektet har beslutat om vald inriktning vill Göteborg Energi föra en dialog om eventuell samförläggning, samt möjlighet att förlägga korsande ledningar/tomrör på strategiska ställen.

Göteborg Energi med dotterbolag har befintliga korsande och långsgående fjärrvärme-, gas-, el- och optoledningar i det aktuella området. Dessa ledningar måste beaktas och Göteborg Energis ”Bestämmelser vid markarbeten” följas. Ledningarna behöver vara tillgängliga för drift och underhåll och får inte överbyggas. Vägen fungerar även som transportled till Göteborg Energis anläggningar och framkomlighet för last- och persontransporter måste vara möjlig även under byggskedet med rimliga

extratider. För mer information om ledningarnas läge hänvisas till Ledningskollen.

Ur ett avfallsperspektiv vill kretslopp och vatten betona vikten av att det i fortsatt arbete behöver studeras hur den befintliga avfallshämtningen kommer att påverkas av de olika förslagen. Störst påverkan på befintlig avfallshantering kommer troligen ske om Hjuviksvägen breddas och byggs om (UA3 Ljusblå) då avfallshämtning idag sker direkt ifrån vägen på några platser. Ifall den befintliga avfallshantering påverkas av det förslag som väljs kommer det behöva tas fram åtgärder för hur de befintliga husen ska kunna få sitt avfall hämtat även efter att om- eller nybyggnation av väg har skett.

Det är viktigt att tidigt klargöra vilka behoven är för att kunna hantera VA-systemen i denna framtida miljö. Kretslopp och vattennämnden påtalar att kostnader på grund av omläggning av befintliga VA-ledningar och behovet av nyanläggning kan komma att öka, delvis kopplat till ett behov av förstärkning av pumpkedjor med mera.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ordföranden Axel Josefson (M) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan, enligt stadsledningskontorets förslag, samt avslag på återremissyrkande från D den 26 januari 2022 (bilaga A) och yrkande från S den 10 december 2021 (bilaga B).

Martin Wannholt (D) och tjänstgörande ersättaren Henrik Munck (-) yrkade att ärendet skulle återremitteras enligt yrkande från D den 26 januari 2022 (bilaga A).

Jonas Attenius (S) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som framgår av yrkande från S den 10 december 2021 (bilaga B).

Karin Pleijel (MP) yrkade avslag på stadsledningskontorets förslag, återremissyrkande från D den 26 januari 2022 (bilaga A) och yrkande från S den 10 december 2021 (bilaga B) med hänvisning till yttrandet från MP och V den 12 december 2021 (bilaga C).

Kommunstyrelsen beslutade utan omröstning att bifalla Axel Josefsons yrkande.

Karin Pleijel (MP) reserverade sig mot beslutet till förmån för yttrandet från MP och V den 12 december 2021 (bilaga C).

Martin Wannholt (D) och Jessica Blixt (D) reserverade sig mot beslutet till förmån för det egna yrkandet.

Tjänstgörande ersättaren Henrik Munck (-) reserverade sig mot beslutet till förmån för det egna yrkandet.

Representanterna från MP och V antecknade som yttrande en skrivelse från den 12 december 2021 (bilaga C).

Göteborg den 26 januari 2022
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yrkande angående Remiss från Trafikverket – Åtgärdsvalsstudie Väg 155 Torslanda-Öckerö

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Kommunstyrelsen återremitterar och hemställer till Trafikverket att genomföra fördjupade utredningar kring tunnelalternativen UA3 Blå och UA3 Grön samt statlig finansiering för statlig väg.

Yrkandet

Trafikverkets förordade förslag innebär fortsatt oacceptabel trafikmiljö och riskmiljö utmed väg 155 under överskådlig tid. De åtgärder som presenterats i närtid löser inte trafiksituationen och brofrågan skjuts ännu en gång på framtiden.

Trafikverket är tydliga med att de inte längre förespråkar det tidigare utredda broalternativet norr om Hästevik, genom vägreservatet. Vi delar bedömningen att det skulle riskera att göra intrång i känslig natur. Alternativet kan dock åter vara aktuellt när slutsatsen dragits att båda alternativen kräver tunnelalternativ fram till bro, för att vara framkomliga. Då ger alternativet tunnel och bro norr om Hästevik betydligt mindre intrång och påverkan jämfört med alternativet tunnel och bro från Hjuvik.

Vi ser inte att det kommer bli praktiskt möjligt med en breddning av Hjuviksvägen. Vidare kommer broalternativet via Hjuvik ge en mycket stor miljöpåverkan och påverkan på människor och friluftsliv. Det alternativet är inte heller tillräckligt demokratiskt förankrat.

Givet de alternativ som Trafikverket redovisat ser vi bara två möjligheter till en långsiktig lösning – ett av tunnelalternativen fram till bro. Men här har Trafikverket av sagt sig finansieringsansvar för en statlig väg vilket blir orimligt. Ärendet behöver därför återremitteras till Trafikverket med uppdrag om fördjupade utredningar om tunnelalternativen och utökad statlig finansiering av statlig väg.

Genom att flytta trafiken från Öckerö via bro och in i tunnel blir Hjuviksvägen avlastad och långsiktigt hållbar. Göteborgs Stad kan tillsammans med Torslandaborna utveckla området med fler bostäder, öka säkerheten genom att få bort farligt gods och väsentligt korta restiderna för alla trafikslag.

Yrkande angående Remiss från Trafikverket – Åtgärdsvalsstudie Väg 155 Torslanda-Öckerö

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige: / I kommunstyrelsen:

1. Stadsledningskontoret yttrande, i enlighet med bilaga 10, justeras enligt bilagan till detta yrkande och översänds till trafikverket som remissvar på Åtgärdsvalsstudie Väg 155, Torslanda-Öckerö, som översänds till Trafikverket.

Yrkandet

Bilaga 10 i tjänstutlåtandet justeras enligt ändringar i röd text och strykningar enligt bilagan. Yttrandet tvättas sedan på markeringar och skickas sedan som Göteborgs Stads yttrande till Trafikverket.

För oss socialdemokrater är det viktigt att trafiksituationen löses. Vi instämmer i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande i huvudsak. Men vill göra vissa justeringar enligt bilaga. Ändringar är markerade i röd text och strykningar i bilagan. Bilagan ska sedan tvättas på markeringar och skickas sedan som Göteborgs Stads yttrande till Trafikverket.

Fast förbindelse mellan Torslanda och Öckerö enligt utredningsalternativ 3 är det som ligger i göteborgarnas intresse och som bäst skulle lösa trafiksituationen på Torslanda även utredningsalternativ 2 med fortsatt färjeförbindelse skulle kunna lösa situationen, detta alternativ saknar dock finansiering. Öckerö kommun har ett stort, för att inte säga avgörande, inflytande över genomförbarheten av en fast förbindelse genom det kommunala planmonopolet. Staten har å sin tur, ett avgörande inflytande på genomförbarhet både för utredningsalternativ 3 och 2. Dels genom möjligheten att hävda olika riksintressen och som betydande finansär.

För oss socialdemokrater är det, som tidigare angetts, viktigast att trafiksituationen löses. Det kan göras genom utredningsalternativ 3 (fast förbindelse) eller utredningsalternativ 2 (fortsatt färjeförbindelse). Detta är

dock med två förbehåll. Det ena är att det är essentiellt att framkomligheten för kollektivtrafik ska förbättras mer kraftfullt än vad motsvarande förbättring för biltrafik. Detta skulle exempelvis kunna ske med separata körfält för kollektivtrafik, men det finns även andra åtgärder som kan vara tillämpliga. Detta för att motverka den ökade trafikmängd som inducerad trafik i förlängningen skapar problem på andra delar av trafiksystemet. Det andra förbehållet är att Göteborgs skattebetalare ska inte, oavsett val av åtgärd och finansieringsmetod, betala huvuddelen av infrastrukturinvesteringar som är framförallt ämnade att minska kostnader för staten, förbättra förutsättningarna för kommunövergripande pendling på statliga vägar och möjliggöra exploatering i andra kommuner. Det får istället ske genom statlig och/eller regional finansiering.

Bilagor

1. Justerad yttrande på remiss från Trafikverket -
Åtgärdsvalsstudie väg 155 Torslanda-Öckerö

Bilaga 10 Förslag till yttrande till Trafikverket

Till Trafikverket
diariet.goteborg@trafikverket.se
patrik.benrick@trafikverket.se

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2021/97467

Göteborgs Stads yttrande gällande Åtgärdsvalsstudie väg 155 Torslanda- Öckerö

Göteborgs Stad ser positivt på de trimningsåtgärder på Hjuviksvägen som beskrivs i UA1 och som är finansierade av Västsvenska paketet. Övriga trimningsåtgärder som beskrivs i UA1 förutsätter ytterligare utredning för att säkerställa att de så långt som möjligt ligger i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip samt för att finna finansiering för dessa. Göteborgs Stad menar att för att långsiktigt bedöma behovet av ytterligare åtgärder på Hjuviksvägen är det nödvändigt med en tät och kontinuerlig uppföljning av trafikutvecklingen.

Göteborgs Stad ser också att det är värdefullt att bedömning av framtida trafikutveckling görs med flera scenarier som baseras på olika trafikprognoser. I åtgärdsvalsstudien (ÅVS) används endast Trafikverkets basprognos.

För Göteborgs Stad är det viktigt att trafiksituationen löses, att lösningen inte skapar ytterligare trafikproblem i andra delar av staden och att trafiken bidrar till hållbart resande. Det kan göras genom UA3 eller UA2, även om UA2 saknar finansiering och är - enligt utredningen - samhällsekonomiskt olönsam. Oavsett vilken lösning som väljs är det essentiellt att framkomligheten för kollektivtrafik ska förbättras mer kraftfullt än motsvarande förbättring för biltrafik. Detta skulle exempelvis kunna ske genom separata körfält för kollektivtrafik, även om det finns andra åtgärder som kan vara tillämpliga. Separata körfält för kollektivtrafik är det som på allvar kan konkurrera med biltrafiken, men för att åstadkomma detta krävs ytterligare filer och då är reversibla körfält i närmast en förutsättning för detta. Utan kraftig satsning på kollektivtrafiken riskerar UA2 och UA2 att

innebära ökade trafikmängder genom inducerad trafik som i förlängningen skapar problem inom andra delar av ett redan belastat trafiksystem.

Vidare bedömer Göteborgs Stad att det alternativ som Trafikverket förordar, UA3 Ljusblå, det vill säga en ombyggnad och breddning av Hjuviksvägen samt en broförbindelse från Lilla Varholmen till Björkö respektive Öckerö, sammantaget är det mest rimliga alternativet. ~~I detta alternativ bör det övervägas att skapa broförbindelsen först och därefter bedöma omfattningen av behovet av breddning av Hjuviksvägen.~~ Göteborgs Stad delar inte Trafikverkets slutsats gällande vägutformning enligt UA3 Ljusblå. Staden menar att det bör finnas andra, mindre omfattande vägåtgärder som inte skapar lika stor negativ påverkan på omgivningen längs Hjuviksvägen, men ändå medför acceptabel framkomlighet längs de bebyggda områdena.

För närvarande pågår ett arbete med att ta fram en färdplan för fortsatt arbete med en förbättrad förbindelse mellan Öckerö-Göteborg bortom 2040. Det är önskvärt att arbetet med färdplanen når en gemensam syn mellan berörda, Västra Götalandsregionen, Trafikverket, Öckerö kommun samt Göteborgs Stad, då frågan har stor påverkan på invånare och verksamheter i området samt på framtida planering, både vad gäller trafik och bebyggelse.

I förslag till ny översiktsplan för Göteborg, som planeras beslutas om under 2022, finns reserverat för framtida väg i Hjuvik/Hästevik med två alternativa sträckningar. Det norra alternativet visar en möjlig vägsträckning i dagen i området Hästevik med fortsatt bro till Öckerö, vilket motsvarar UA3 Gul. Det södra alternativet motsvarar UA3 Blå och visar en möjlig vägtunnel i området Hjuvik.

Reservatet för framtida väg har följande rekommendation i förslaget till ny översiktsplan: ”Framtida väg där sträckningen ska tolkas som ungefärlig och utformning bör studeras vidare i sitt sammanhang innan reservatet tas i anspråk. Sträckningen kan bli aktuell på lång, medellång eller kort sikt beroende på vad staden väljer eller hur behovet ser ut. Hänsyn ska tas till reservatets läge och utbredning vid prövning av lov och då detaljplaner ska upprättas.”

Nedan följer Göteborgs Stads svar på Trafikverkets fem frågor i remissmissivet. Staden har även andra medskick, som följer på detta.

1. Är utredningens slutsatser avseende utredningsalternativen UA1, UA2 och UA3 rimliga?

Utredningsalternativ 1 (UA1)

UA1 innebär en konkretisering av inriktningsalternativ 1 i ÅVS:en, vilken

syftar till att möjliggöra ett förändrat resande inom ramen för dagens transportsystem. Av de åtgärder som identifierats inom ramen för UA1 har flera åtgärder fått finansiering via Västsvenska paketet under tiden som ÅVS:en bedrivits. Samtliga aktörer inom Västsvenska paketet stod bakom dessa åtgärder, så även Göteborgs Stad.

ÅVS:en föreslår dock ytterligare åtgärder inom ramen för UA1 där syftet är att skapa en bättre bilkapacitet på vägen mellan Hällsvik och Bur. Detta föreslås ske genom att bland annat drygt 1,5 kilometer busskörfält konverteras till blandtrafik. De aktuella busskörfälten har byggts ut så sent som på 2010-talet. Göteborgs Stad menar att åtgärden är missriktad och riskerar att minska kollektivtrafikens attraktivitet på sträckor där den i framtiden potentiellt sätt kan få konkurrensfördelar mot biltrafiken. Göteborgs Stad har bekostat delar av busskörfälten som var en del av den tidigare inriktningen att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet i stråket. Denna åtgärd i UA1 står i motsättning till syftet med ÅVS:ens inriktning 1, vilket är att utforma en långsiktigt hållbar lösning som primärt utgår från att förändra pendlingsresenärernas färdmedelsval och därmed hålla nere biltrafiktillväxten. De åtgärder i UA1 som konkretiserats och kostnadsbedömts har en sammanlagd bedömd kostnad på 85 mnkr. 40 mnkr av dessa (47 procent) går direkt att härleda till kapacitetsökning för biltrafiken och syftar således inte till att möjliggöra ett förändrat resandemönster i stråket.

Göteborgs Stad menar att fler åtgärder som har potential att öka det hållbara resandet skulle behövas inom UA1. För att lyckas med det skulle dock större del av utredningsresurserna i ÅVS-arbetet behövs läggas på att identifiera och utreda sådana åtgärder. Parterna i ÅVS:en har gemensamt försökt att identifiera fler åtgärder med varierande framgång. Genomförandet av effektiva åtgärder som ökar det hållbara resandet och motverkar ökat biltrafikflöde under maxtimmarna och som kan genomföras på kort sikt är avgörande för framkomligheten i stråket till dess att mer storskaliga lösningar kan vara på plats.

För att åstadkomma ett hållbart resande längs Hjuviksvägen krävs god kollektivtrafik. Under de senaste åren har Västtrafiks utbud av turer och linjer mellan Göteborgs centrum och Öckerö och Hjuvik minskat, vilket försämrat förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafiken framför att resa med egen bil. Göteborgs Stad anser att Västtrafiks minskning av kollektivtrafikutbudet är olyckligt ur Hjuviksvägens perspektiv och att kollektivtrafikutbudet behöver ses över tillsammans med andra UA1-

åtgärder för att förbättra förutsättningarna för ett mer hållbart resande samt att nå målen i stadens miljö- och klimatprogram (kommunfullmäktige 2021).

Utredningsalternativ 2 (UA2)

UA2 innebär att färjetrafiken utökas kraftigt genom att nya färjor köps in och färjelägena byggs ut. Inriktningen kräver också att Hjuviksvägen breddas för att motsvara färjornas fordonskapacitet. Inriktningen ligger inte i linje med det politiska ställningstagande som finns för Göteborgs Stad att verka för en bro till Öckerö.

Göteborgs Stad anser också att inriktningen inte har några tydliga fördelar gentemot åtgärderna i UA3. Vidare har UA2 har beräknats vara samhällsekonomisk olönsam, bland annat då alternativet medför ökade kostnader för drift av färja i framtiden.

Utredningsalternativ 3 (UA3)

Fyra olika vägsträckningar presenteras i UA3; Ljusblå, Blå, Gul och Grön (se figur nedan).

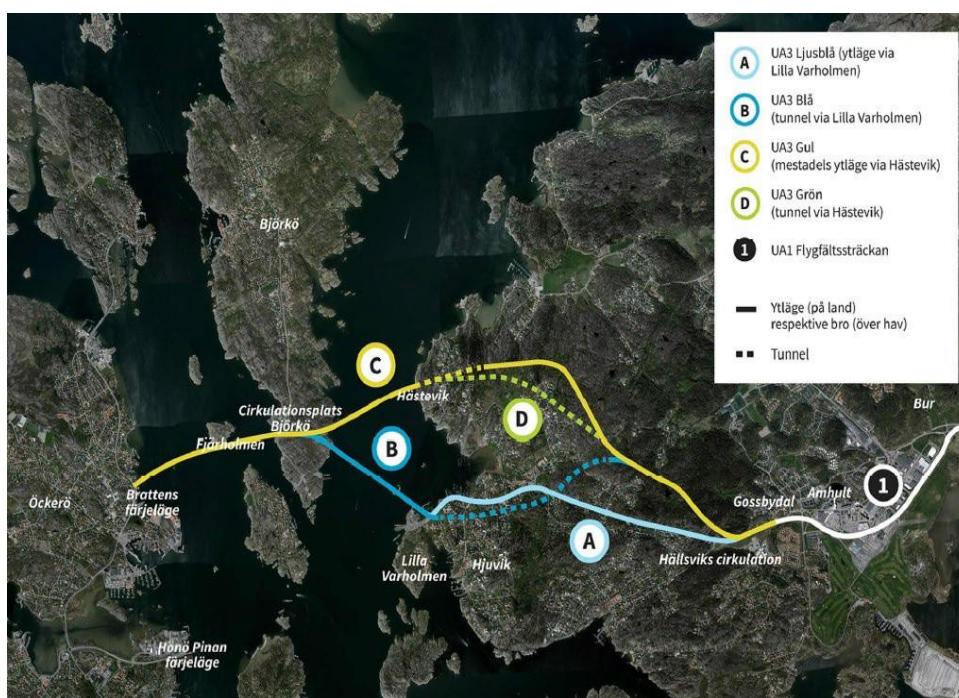


Illustration 1 Utredningsalternativ 2 innebär en utökning av färjetrafiken och en utbyggnad av Hjuviksvägen.

UA3 – Hållbart resande

Sammantaget menar Göteborgs Stad att UA3 Ljusblå och Blå skapar goda förutsättningar för fotgängare och cyklister samt kollektivtrafik längs Hjuviksvägen och över bron till Norra skärgården. UA3 Gul och Grön försämrar förutsättningarna för att gå och cykla mellan norra skärgården och fastlandet samt försvårar en effektiv kollektivtrafik i områden längs Hjuviksvägen och till Norra skärgården.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i stråket har dels upptagningsområde i norra skärgården, dels längs Hjuviksvägen. Om en fast förbindelse med ny vägsträckning, enligt alternativ UA3 Gul och Grön, skulle komma till stånd skulle bostäderna längs Hjuviksvägen fortfarande behöva kollektivtrafikförsörjas. Det skulle kräva att ytterligare kollektivtrafiklinjer trafikerade området, dels linjer med målpunkt norra skärgården, dels linjer med målpunkter längs Hjuviksvägen. Ett sådant trafikupplägg skulle medföra ökade trafikeringskostnader, samtidigt som belägningsgraden i respektive fordon skulle vara lägre än idag. Alternativ UA3 Ljusblå och Blå, som innebär att den fasta förbindelsen ansluter till Hjuviksvägen vid Lilla Varholmen, skulle innebära ett betydligt mer effektivt trafikupplägg, både ur ett resenärsperspektiv och ur ett kostnadsperspektiv då kollektivtrafikeringen av Öckerö och Hjuvik kan samordnas.

Gång och cykel

Eftersom UA3 Gul och Grön kräver tunnel under Hästeviks berg eller längre anser Trafikverket att det blir svårt att bygga ut gång- och cykelbana i samma sträckning. I dessa alternativ hänvisar Trafikverket oskyddade trafikanter till Lilltummens väg och Torslanda Hästeviksväg mellan brofästet och Hjuviksvägen. Göteborgs Stad menar att det saknas gator med tillräckligt bra standard i området dit det är rimligt att hänvisa gående eller cyklande. Gatorna i området kring Lilltummensväg förvaltas av vägföreningar och har för låg standard för att kunna ingå i det regionala gång- och cykelnätet. Alternativet innebär en tydlig försämring för gång- och cykeltrafiken till och från Öckerö jämfört med idag. Befintliga gator är mycket smala och saknar utrymmen för oskyddade trafikanter. Utmed merparten av gatorna kan inte bilar mötas annat än vid utbyggda mötesplatser. Gatorna är mycket kuperade och klarar inte heller tillgänglighetskraven för gång- och cykelbanor.

I UA3 Ljusblå och Blå kan dock gående och cyklister fortsätta trafikera Hjuviksvägen och förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter utmed Hjuviksvägen bedöms inte komma att försämrats.

UA3 – Vägutformning och anpassning till området
Åtgärderna i UA3 innebär mycket stora förändringar av infrastrukturen i och med anläggandet av två broar, en mellan fastlandet och Björkö och en mellan Björkö och Öckerö, samt omfattande vägutbyggnader på fastlandssidan i Göteborg.

UA3 Ljusblå

Göteborgs Stad ser att de föreslagna väggårderna i UA3 Ljusblå förändrar Hjuviksvägens karaktär kraftigt. Idag är Hjuviksvägens västra delar hastighetsbegränsad till 50 kilometer i timmen (km/h) och karaktäriseras av övergångsställen i plan och utfarter från villagator. Vägen är kraftigt trafikerad men vägutformningen har delvis en hastighetsdämpande effekt där även gångpassager över vägen nyligen hastighetssäkrats.

I UA3 Ljusblå föreslås tre körfält med reversibel indelning längs Hjuviksvägen där anslutande gator samlas upp till större korsningar eller begränsas genom att möjligheten att svänga vänster tas bort samt att övergångsställen planskiljs eller signalregleras. Trafikverket har studerat vägutformningar där korsningen mot Hästeviksväg planskiljs i form av en trafikplats likt Tynneredsmotet fast i mindre skala.



Illustration 2 Föreslagen trafikplats vid Torslanda Hästeviksväg.

Även Hällsviksvägens korsning med Hjuviksvägen föreslås byggas om till en mer storskalig trafikmiljö med accelerationssträcka åt öster. Hjuviksvägen riskerar med en sådan utformning att skapa betydligt större barriäreffekter än dagens väg. Göteborgs Stad menar att skisserade lösningar medför ett mycket stort ingrepp i den befintliga miljön och istället bör lösningar försöka hittas som är bättre anpassade till områdets karaktär och som ger tillräckligt god kapacitet för den aktuella sträckan. I Göteborg finns flera gator med liknande trafikflöden som väg 155, där exempelvis Björlandavägen kan nämnas.

Om reversibel indelning innebär kraftigt förbättrad kollektivtrafik så bör åtgärden ändå utredas vidare. Utbygd kollektivtrafik är det enda sättet att hållbart utveckla området utan att det skapar allt för stora negativa effekter på miljön och det omgivande trafiksystemet.

Vidare är vägar med reversibel indelning mycket ovanligt men finns på en kortare sträcka om drygt 1 kilometer på Värmdö. En väg med reversibel indelning blir komplex, särskilt då trafikmiljön involverar oskyddade trafikanter och enskilda tomtutfarer varvat med storskalig trafikplats vid Hjuviks Hästeviksväg, och gör att trafiksituationen ser olika ut på samma plats vid olika tider. Exempelvis kan fordon vid samma övergångsställe komma från olika håll vid olika tidpunkter, vilket kan påverka

~~trafiksäkerheten och tryggheten negativt. Eftersom vägar med reversibla körfält är ovanliga saknas tillräcklig kunskap kring flera av dess för- och nackdelar. Göteborgs Stad vill därför mana till försiktighet för vägar med reversibla körfält där oskyddade trafikanter är inblandade.~~

Grunden till en väl avvägd vägutformning är realistiska trafikprognoser, och Göteborgs Stad menar att en prognos med en mer försiktig biltrafikutveckling kunde möjliggöra en vägutformning som bättre samspelar med boendemiljön.

Göteborgs Stad hade i UA3 Ljusblå gärna sett fler vägåtgärder med fokus på framkomlighet för kollektivtrafik och blåljustrafik, åtminstone i det kortare tidsperspektivet, innan en bro är på plats.

UA3 Gul

UA3 Gul skulle byggas ut i obebyggd mark samt i tunnel under Hästeviks berg. Vägtypen som föreslås är 2+1-väg med hastighetsgräns 80 km/h. Exempel på andra 2+1-vägar i regionen är till exempel väg 158 mellan Särö och Brottkärr, E20 mellan Vara och Skara samt riksväg 40 mellan Ulricehamn och Jönköping.

Naturområdet i Hästevik, genom vilket UA3 Gul förutsätts passera genom, innehåller bland annat ett så kallat ”ekologiskt särskilt känsligt område”, vilket så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Även mark- och vattenområden samt fysisk miljö som har betydelse ur allmän synpunkt på grund av dess natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder. Naturområdet är idag ett uppskattat ströv- och friluftsområde för befolkningen i Torslanda.

Om Trafikverket går vidare med åtgärder i UA3 behöver efterföljande utredningar lägga stor vikt vid att studera vägutformningar som är anpassad till den befintliga boende- och vistelsemiljön, men även viktiga natur- och kulturvärden i området. Förutom vägsektion bör Trafikverket fundera över om 80 km/h är en lämplig hastighet. En väg med lägre hastighet bedöms vara lättare att anpassa till terrängen samt ger mindre bullerstörningar.

UA3 Grön och UA3 Blå

UA3 Grön och Blå skulle byggas till största del i tunnel. Dock föreslås en sträcka i öster, från Hällsviksrondellen och åt nordost att förläggas i marknivå. Bägge alternativen är enbart översiktligt utredda i ÅVS:en och Trafikverket har på grund av höga anläggningskostnader inte utrett dem vidare. Där UA3 Grön och Blå går i marknivå gäller dock samma rekommendationer från Göteborgs Stad som för UA3 Gul.

2. Är utredningens slutsatser avseende måluppfyllelsen med utredningsalternativen rimliga?

Initialt kan konstateras att Göteborgs Stad i stort delar Trafikverkets syn på det övergripande målet för ÅVS:en: ”Målsättningen är att genom fyrstegsprincipen identifiera åtgärder, och kombinationer av åtgärder, som skapar bättre tillgänglighet på ett sätt som minskar klimatpåverkan och trängsel”. En stor brist i ÅVS:en är att de föreslagna utredningsalternativen endast i begränsad utsträckning tycks utvärderas i förhållande till det övergripande målet. Vidare saknas beskrivna effektmål som åtgärderna kan värderas gentemot. Givet den övergripande målsättningen inom ÅVS:en skulle möjliga effektmål kunna vara exempelvis ”Förbättrad restidskvot kollektivtrafik/bil”, ”Minskad klimatpåverkan i stråket”, för att ta några exempel. Det är otydligt för Göteborgs Stad hur de föreslagna åtgärderna bidrar till minskad klimatpåverkan (bortsett från överenskomna åtgärder i UA1). Då utvärdering i förhållande till övergripande mål respektive effektmål saknas är det otydligt vad de föreslagna utredningsalternativen ska sträva mot. Utifrån underlaget kan det tolkas som att ÅVS:en bedömer att den primära bristen i stråket är biltrafikens framkomlighet. Detta blir än tydligare vid analys av de åtgärder som föreslås i UA1. De åtgärder som konkretiseras och kostnadsbedömts inom UA1 har en sammanlagd bedömd kostnad om 85 mnkr, 40 mnkr av dessa (47 procent) går direkt att härleda till kapacitetsökning för biltrafiken och syftar således inte till att möjliggöra ett förändrat resande.

Biltrafikens framkomlighet borde dock endast vara en av flera utvärderingsparametrar, eftersom förbättrad framkomlighet för biltrafiken sannolikt medför att kollektivtrafiken, relativt sett, blir mindre attraktiv, samtidigt som utsläppen från biltrafiken ökar, och trängseln i de mer centrala delarna av Göteborg ökar. Det är otydligt hur Trafikverket arbetat med fyrstegsprincipen vid generering av åtgärder. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder stegvis tas fram, initialt prövas åtgärder i steg 1 för att bedöma hur väl de når uppsatta mål och avhjälper brister. I nästa steg prövas steg 2-åtgärder, och så vidare. Det som presenteras är olika paket av åtgärder där det är oklart hur fyrstegsprincipen använts för åtgärdsgenerering. Göteborgs Stad upplever att stort fokus i ÅVS-arbetet varit riktat mot UA3, och i alltför liten utsträckning till UA1. UA1 innebär sannolikt även större insatser av andra än Trafikverket och det hade varit lämpligt om ÅVS:en genomförts med en gemensam styrgrupp med representanter från de olika organisationerna.

3. Är utredningens slutsatser avseende genomförbarheten med utredningsalternativen rimliga?

En av ÅVS-metodikens grunder är att samla berörda aktörer för att hitta gemensamma åtgärder. Ett genomförande av åtgärder inom UA1 med flera parter bör säkerställas genom exempelvis en avsiktsförklaring mellan parterna. Åtgärderna inom UA1 är trots allt de åtgärder som snabbast kan implementeras och där det är troligt att parterna kan ha en framdrift.

Göteborgs Stad delar Trafikverkets bedömning kring att UA2 har svaga förutsättningar för att kunna genomföras då alternativet kan ha svårt att konkurrera i regional plan med en hög kostnad och negativ samhällsekonomisk nytta. **Om annan finansiering kan säkras och UA3 av någon anledning inte kan genomföras så är UA2 i det läget utredas vidare, men tydlig inriktning på förbättrad kollektivtrafik.**

Broalternativen i UA3 har en fördel gällande finansieringsförutsättningar, utifrån inbesparade kostnader för färjedriften. UA3-alternativen har dock ett långt tidsperspektiv – uppemot 15 år – från beslut till trafiköppning och flera avgörande beslut behöver fattas av parterna. Frågan om fast förbindelse och ny vägsträckning har en mycket lång historik och många utredningar har tagits fram utan att en fast förbindelse har kommit till stånd.

4. Ställer er organisation sig bakom – helt eller delvis – utredningens förslag till fortsatt inriktning och gemensam färdplan, enligt de ramar och förutsättningar som beskrivs i avsnitt 12.2?

Göteborgs Stad bedömer att en fast förbindelse från Lilla Varholmen till Öckerö är det alternativ som ligger i linje med det politiska ställningstagandet att Göteborgs Stad ska verka för en bro till Öckerö.

Göteborgs Stad vill dock inte tillstyrka Trafikverkets förslag på vägutformning enligt UA3 Ljusblå. Göteborgs Stad menar att det bör finnas andra, mindre omfattande vägåtgärder som inte skapar lika stor negativ påverkan på omgivningen längs Hjuviksvägen, men ändå medför acceptabel framkomlighet längs de bebyggda områdena. Framkomlighetsåtgärder på Hjuviksvägen bör även ha ett tydligare fokus på kollektivtrafik.

Trafikverkets trafikprognoser visar på en drastiskt försämrad köproblematik längs Hjuviksvägen tills 2040 vilket framgår av figur 4 nedan. Trafikverket menar samtidigt att tiden från ett beslut till dess att åtgärderna finns på plats är 13–15 år. Det innebär att en fast förbindelse tidigast kan vara på plats cirka 2035–2037. Det talar för att mindre åtgärder behöver prioriteras initialt, inte minst för att säkerställa kollektivtrafikens (och blåljustrafikens)

framkomlighet om köbildningen blir i enlighet med Trafikverkets prognosticerade utveckling.

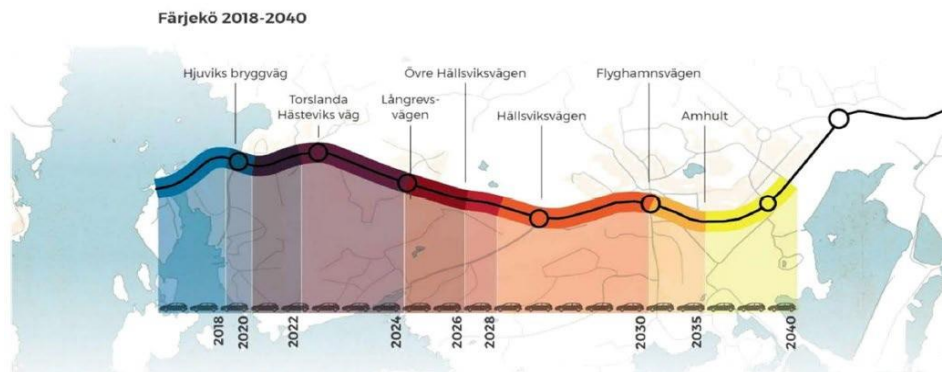


Illustration 3 Trafikverkets bedömning av kösituationen på Hjuviksvägen mellan 2018 och 2040.

Göteborgs Stad menar därför att en etappvis utbyggnad kan vara av intresse att planera för. En sådan etappvis utbyggnad skulle exempelvis kunna lägga upp följande sätt:

1. Genomför så snart som möjligt de åtgärder i UA1 där samsyn finns.
2. Börja studera Hjuviksvägen mer detaljerat för att identifiera korsningar eller sträckningar där busskörfält eller busslösningar kan byggas ut för att förbättra bussframkomligheten i en framtid med ökad trängsel, för att säkerställa att buss- och blåljustrafiken framkomlighet garanteras. Detta kan under en period medföra att kollektivtrafiken får fördelar gentemot biltrafiken, vilket skapar förutsättningar för en överflyttning från bil till buss. En sådan överflyttning skulle dessutom kunna få konsekvensen att bilköernas omfattning inte blir lika betydande som i figur 5.
3. Om en överenskommelse om fast förbindelse nås kan den fasta förbindelsen byggas ut och ansluta Hjuviksvägen, vid Lilla Varholmen, som då fått kapacitetsförstärkningar.
4. När en bro är på plats, kanske kring 2040, kan ny bedömning göras över hur Hjuviksvägens infrastruktur bäst nyttjas och vidareutvecklas.

Ett sådant upplägg kan appliceras utmed Hjuviksvägen men är inte möjliga att göra utefter en eventuell ny vägsträckning (UA3 Gul eller Grön). Det skulle tala för att låsa planeringen för den fasta förbindelsen i ljusblå sträckning. En etappvis utbyggnad kan också ha flera fördelar, bland annat

kan planering och finansiering för de olika delarna ske parallellt utan att vara beroende av att alla delar löper på i samma takt.

Att tillägga i detta sammanhang är att Göteborgs Stad bedömer att trafikillväxten framgent kommer att vara lägre än Trafikverkets basprognos (1,09 procent), varför köerna förhoppningsvis inte blir så omfattande som i figur 5. Detta baserat på att trafikillväxten mellan 2009 och 2017 varit i snitt 0,6 procent per år. Vidare förutsätter figur 5 att resornas fördelning över dygnet ser ut på samma sätt som idag. Göteborgs Stad bedömer att maxtimmestrafiken kommer att fördelas ut över fler timmar, en viss andel av bilister som i dag åker i högtrafik kommer att resa senare eller tidigare om köproblematiken blir för omfattande under maxtimmen.

ÅVS:en beskriver, på ett för ÅVS-metodiken detaljerat sätt, möjliga utformningar av de olika vägalternativen i UA3 och presenterar kostnadsbedömningar och samhällsekonomiska effekter av de olika alternativen. Göteborgs Stad saknar dock underlag och bedömningar avseende vägsträckningarnas konsekvenser för flera väsentliga områden:

- Vilka miljökonsekvenser får de olika väg- och broalternativen?
- Hur skiljer sig väg- och broalternativen vad gäller naturvärden?
- Hur skiljer sig väg- och broalternativen vad gäller kulturmiljön?
- Hur påverkar väg- och broalternativen landskapsbilden?
- Hur skiljer sig väg- och broalternativen vad gäller sociala konsekvenser och barnperspektivet?

Det kan finnas aspekter som är alternativskiljande och som bör påverka valet av vägsträckning, men som inte är tillräckligt utredda och beskrivna i remisshandlingens.

Göteborgs Stad hade gärna sett att även tunnelalternativen hade utretts mer med avseende på samhällsekonomisk nytta. Om trafikutvecklingen skulle fortsätta öka med allt fler fordon på Hjuviksvägen i framtiden, skulle en tunnel enligt alternativ UA3 Blå kunna vara ett komplement för genomfartstrafik.

5. Ställer er organisation sig bakom – helt eller delvis – att under hösten 2021 påbörja arbetet med en gemensam färdplan (enligt punkt 4), med målsättningen att kunna besluta om densamma senast under kvartal 2, 2022?

Göteborgs Stad ser inga formella hinder i att påbörja arbetet med en färdplan innan remisstiden är slut. Risken finns dock att nedlagt arbete behöver revideras när remissen behandlats och slutligt ställningstagande har gjorts. Framtagandet av färdplanen är inte tidskritisk och skulle egentligen inte behöva påbörjas innan remissen är färdigbehandlad.

Aspekter att ta med i det fortsatta utredningsarbetet

Göteborgs Stad ser att följande aspekter behöver omhändertas i det fortsatta utredningsarbetet.

Trafikprognoser

Vägtrafiken utmed den berörda sträckan på väg 155 har ökat årligen, från cirka 4 500 årsdygnstrafik (ÅDT) 1975 till drygt 12 000 år 2015. Skälet till trafikökningen är dels tillkommande bebyggelse i norra skärgården och i områdena längs Hjuviksvägen, dels omdanad bebyggelse (sommarstugor som konverterats till åretruntboende). Vidare kan tillväxten av Göteborgs arbetsmarknadsregion ha påverkat resandesträngen. Sedan år 2010 har trafikökningen dock avtagit betydligt från tidigare cirka 2,55 procent per år (1975–2015). Mellan år 2009 och 2017 var den genomsnittliga årliga trafikökningen på Hjuviksvägen 0,6 procent, det vill säga lägre än Trafikverkets basprognos om 1,09 procent. Det är även efter 2009 som åtgärder på allvar vidtagits för att få ett mer hållbart resande, dels genom påverkansåtgärder inom K2020-piloten, och dels genom satsningar på busskörfält finansierade av Västsvenska paketet kombinerat med en utökad busstrafik.

Trafikverket har utgått från en framskrivning av trafiken med hjälp av Trafikverkets basprognos vilken prognostiserar en trafikökning på 1,09 procent per år i stråket. Val av trafikprognos, och hur långt in i framtiden som trafiken skrivs fram blir helt avgörande för vilken trafiksituation vägen ska dimensioneras för, och vilka åtgärder som bedöms som lämpliga. Med en lägre trafiktillväxt än Trafikverkets basprognos är flera av föreslagna åtgärder enligt UA3 svårmotiverade, det är till exempel sannolikt att en trafikplats vid Hjuviks Hästeviksväg inte skulle rekommenderas.

Trafikverkets Sampersberäkningar visar på att biltrafiken i stråket skulle öka med cirka 300 fordon per dygn om en fast förbindelse etableras. En alternativ bedömning skulle kunna vara att pendlingsmönstret till och från Öckerö på sikt blir likt andra kranskommuners såsom Lerum, Härryda och Ale (vilka alla ligger ungefär lika långt från centrala Göteborg mätt i kilometer). I sådant fall skulle antal resor mellan Göteborg och Öckerö öka med väsentligt fler än de 300 fordon som Sampers bedömer skulle alstras.

Göteborgs Stad anser att det är olyckligt att endast Trafikverkets basprognos använts för att bedöma trafikutvecklingen i stråket och hade gärna sett att fler känslighetsanalyser tagits fram.

Samhällsekonomi

De samhällsekonomiska beräkningar som Trafikverket tagit fram för de olika utredningsalternativen visar att UA2 har en negativ nettonuvärdeskvot (NNK), samtidigt som UA3 Ljusblå och UA3 Gul har en, i infrastruktursammanhang, ovanligt stor samhällsekonomisk nytta. Göteborgs Stad gör dock bedömningen att värdena ska användas med en viss försiktighet då de samhällsekonomiska bedömningarna inte har granskats och godkänts inom Trafikverket än.

Valet att beräkna den sammanlagda samhällsekonomiska effekten av fast förbindelse och ny vägsträckning i UA3 gör resultaten svårtolkade. Det går inte utläsa huruvida nyttorna går att härleda till den fasta förbindelsen eller till vägutbyggnaden, eller om båda åtgärderna är lönsamma.

Till exempel hade det varit intressant att särskilja på utökad färjedrift och vägåtgärder, och särskilja på broåtgärder och vägåtgärder i den samhällsekonomiska bedömningen, detta för att kunna se den samhällsekonomiska nyttan i objekt som kan belasta regional plan.

Miljöaspekter

Göteborgs Stad anser att följande miljöaspekter behöver beaktas och utredas vidare:

Göteborgs Stad bedömer att ÅVS:en, förutom regionala och nationella klimatmål samt kommunens översiktsplan och styrande dokument inom trafikplanering, även ska beakta Göteborgs Stads nya miljö- och klimatprogram 2021–2030. Programmet lägger grunden för omställningen till en ekologiskt hållbar stad 2030 och är stadens övergripande styrande dokument för arbetet inom den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling. Nedan kommenteras alternativen utifrån aspekterna i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030.

Klimat: Ett av delmålen i miljö- och klimatprogrammet är att minska klimatpåverkan från transporter. En av indikatorerna är att vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg ska minska med 25 procent till år 2030 jämfört med 2020. Göteborgs Stad bedömer att följande behöver utredas i ÅVS:en:

- En klimatkalkyl som jämför de olika alternativen både i driftsfas och i byggfas.
- En ny resevaneundersökning bör utföras eftersom resvanor har ändrats väsentligt under de senaste två åren på grund av restriktioner under pandemin och teknikutveckling.

Ljudmiljö: Trafikbuller är en viktig fråga som behöver utredas i samband med vidare planering och åtgärder för att minimera bullerpåverkan behöver tas fram. Trafikverket behöver visa i ett kommande skede att riktvärden i Infrastrukturpropositionen kan uppnås vid befintliga bostäder genom bra planering att lämpliga åtgärder vidtas.

Luftkvalitet: Göteborgs Stad kartläggning av luftkvaliteten i området visar att den idag är relativt god. Luftkvalitet är en viktig fråga som behöver utredas i detalj i samband med vidare planering.

Markmiljö: Det finns risk att det finns markföroreningar vid färjeläget och i sediment i vattnet. Det saknas information om markmiljön i underlaget. Förekomsten av föroreningar kommer att behöva utredas i samband med vidare planering.

Naturmiljö: Eftersom den ekologiska dimensionen och naturvärdena inte är tillräckligt utredda är det svårt att göra en bedömning av påverkan och en avvägning mellan de olika alternativen i detta skede. Göteborgs Stad bedömer att naturvärdena och påverkan på dem och ekologiska aspekter bör undersökas både djupare och bredare för att kunna utgöra underlag för avvägningarna mellan olika aktuella alternativ.

Marin miljö: ÅVS-utredningen ska visa bland annat effekterna för de olika lösningsalternativen. Det saknas beskrivning av effekterna på den marina miljön.

Teknisk infrastruktur

Göteborgs Stad kretslopp och vattennämnden samt Göteborg Energi AB gör särskilda medskick gällande el-, fjärrvärme-, gas- och optoledningar, ledningar för vatten- och avlopp samt hantering av avfall.

Göteborg Energi önskar få vara delaktiga i det fortsatta arbetet. När projektet har beslutat om vald inriktning vill Göteborg Energi föra en dialog om eventuell samförläggning, samt möjlighet att förlägga korsande ledningar/tomrör på strategiska ställen.

Göteborg Energi med dotterbolag har befintliga korsande och långsgående fjärrvärme-, gas-, el- och optoledningar i det aktuella området. Dessa ledningar måste beaktas och Göteborg Energis ”Bestämmelser vid markarbeten” följas. Ledningarna behöver vara tillgängliga för drift och underhåll och får inte överbyggas. Vägen fungerar även som transportled till Göteborg Energis anläggningar och framkomlighet för last- och persontransporter måste vara möjlig även under byggskedet med rimliga

extratider. För mer information om ledningarnas läge hänvisas till Ledningskollen.

Ur ett avfallsperspektiv vill kretslopp och vatten betona vikten av att det i fortsatt arbete behöver studeras hur den befintliga avfallshämtningen kommer att påverkas av de olika förslagen. Störst påverkan på befintlig avfallshantering kommer troligen ske om Hjuviksvägen breddas och byggs om (UA3 Ljusblå) då avfallshämtning idag sker direkt ifrån vägen på några platser. Ifall den befintliga avfallshantering påverkas av det förslag som väljs kommer det behöva tas fram åtgärder för hur de befintliga husen ska kunna få sitt avfall hämtat även efter att om- eller nybyggnation av väg har skett.

Det är viktigt att tidigt klargöra vilka behoven är för att kunna hantera VA-systemen i denna framtida miljö. Kretslopp och vattennämnden påtalar att kostnader på grund av omläggning av befintliga VA-ledningar och behovet av nyanläggning kan komma att öka, delvis kopplat till ett behov av förstärkning av pumpkedjor med mera.

Yttrande angående remiss från Trafikverket – Åtgärdsvalsstudie Väg 155 Torslanda-Öckerö

Vi rödgrönrosa föreslog i ärendet i kommunstyrelsen 2021-12-01 återremiss men ärendet bordlades. Då tiden är för knapp för att ändra Göteborgs Stads svar till Trafikverket inom remisstiden så väljer vi istället att lämna detta yttrande.

Trafikverkets broalternativ i utredningen är både orimliga och orealistiska. En bro till Öckerö är helt oförenlig med Göteborgs Stads miljö-, klimat och trafikmål om minskad trafik. En fast förbindelse skulle tvärtom leda till ökad trafik. Stadsledningskontoret påpekar att byggandet av ny kapacitetsstark väginfrastruktur tenderar att leda till ökat resande med bil samt att antalet resor skulle kunna öka väsentligt om pendlingsmönstret till och från Öckerö på sikt börjar likna det som sker till Göteborg från till exempel Lerum och Härryda.

En sådan trafikökning går på tvärs emot stadens nyligen beslutade mål i miljö- och klimatprogrammet. Vägtrafiken är den näst största källan till geografiska utsläpp av växthusgaser i Göteborg. Delmålet för trafikens utsläpp innebär att det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med 2020.

Vi kan inte satsa miljarder på att bygga fast oss i en lösning som uppmuntrar ökat bilresande samtidigt som vi har en klimatkris. Att bygga en bro till Öckerö kommer att ta upp emot 15 år. Då ska staden redan ha nått klimatmålen. Därför säger vi rödgrönrosa tydligt nej till en broförbindelse.

Det är dessutom risk att stora naturområden förstörs både i Göteborgs och Öckerö kommuner och att bullret, trängseln och parkeringskaoset ökar, inte minst i skärgården. Brobygget blir ett hot mot den biologiska mångfalden i området och minskar möjligheten till friluftsliv och tysta miljöer.

Vi vill hellre ha en kraftfull satsning på alternativ UA1 som ska möjliggöra ett förändrat och mer hållbart resande inom ramen för dagens transportsystem. Där ingår att utnyttja transportsystemet mer effektivt, satsa på ökat kollektivtrafikutbud, samåkning, gång och cykel, pendelparkering och framför allt få över mycket fler bilresenärer till kollektivtrafik och cykel. Genom ökade möjligheter till digitala möten kan viss arbetspendling komma att utebli helt. Vi behöver också hitta ytterligare nya åtgärder för hållbart resande och vissa åtgärder behöver omvärderas. Det gäller särskilt förslaget att 1,5 km busskörfält planeras konverteras till blandtrafik, något som skulle minska kollektivtrafikens attraktivitet, tvärtemot våra mål. Detta riskerar istället ökad biltrafik i centrala Göteborg. Det är häpnadsväckande att nästan hälften av åtgärderna inom U1A underlättar för mer biltrafik.

Trafikverket anser att det behövs betydande omställning av resvanor för att UA1 ska vara ett realistiskt långsiktigt alternativ. Det är ju precis det som staden har som mål för hela Göteborg. Trafikverket har uppenbarligen haft ett snävt fokus i sin utredning. Målet med åtgärdsvalsstudien är att skapa bättre tillgänglighet på ett sätt som minskar klimatpåverkan och trängsel. Stadsledningskontoret konstaterar att utredningsalternativen bara till viss del utvärderas utifrån övergripande mål och att åtgärdsvalsstudien bedömer att den primära bristen i stråket är biltrafikens framkomlighet och att det har inneburit ett alltför stort fokus på broalternativ och för lite på ett mer hållbart resande.

Utredningen har stora brister. Trafikverkets utgångspunkter får stor påverkan på studiens resultat. Stadsledningskontoret påpekar att bedömningen av framtida trafikutveckling borde göras med flera scenarier som baseras på olika trafikprognoser. I studien används endast Trafikverkets basprognos, en prognos som bygger på en trafikökning med drygt en procent per år i Storgöteborg, alltså tvärtemot stadens egna mål med kraftigt minskad trafik till 2030. Valet av trafikprognos får stor påverkan på åtgärdsvalsstudien och vilka åtgärder som bedöms som lämpliga.

De samhällsekonomiska beräkningarna har dessutom ännu inte granskats och godkänts inom Trafikverket. Det saknas också underlag och bedömningar för hur de olika vägsträckningarna påverkar miljökonsekvenser, naturvärden, kulturmiljön, landskapsbild, sociala konsekvenser och barnperspektivet.

För att kunna välja alternativ och ta fram en färdplan krävs att olika alternativ utreds på djupet. Inte minst mot bakgrund av att val av åtgärd kan kosta upp till nästan fyra miljarder kronor. Det kan vi inte se att Trafikverket gjort. Under tiden vill vi att satsningen på mer hållbart resande skyndas på.

ÖVERENSKOMMELSE OM FÄRDPLAN

Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg bortom 2040.

Version: slutversion, 2022-03-01

Part	Diarienummer	Part	Diarienummer
Öckerö kommun		Göteborgs Stad	
Västra Götalandsregionen		Trafikverket	TRV 2022/28093

1. Parter

Västra Götalandsregionen (VGR), org.nr. 232100-0131, Regionens hus, 405 44 Göteborg
Öckerö kommun, org.nr. 212000-1280, 475 80 Öckerö
Göteborgs Stad, org. nr. 212000-1355, 404 82 Göteborg
Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge

2. Bakgrund

Denna överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg bortom 2040, är i huvudsak resultatet av den dialog och det utredningsarbete som genomförts inom *Åtgärdsvalsstudie väg 155, delen Torslanda–Öckerö* samt inkomna yttranden under remissperioden.

Åtgärdsvalsstudien genomfördes av Trafikverket, på uppdrag av Västra Götalandsregionen, under perioden 2018–2021. Resultat, slutsatser och förslag från åtgärdsvalsstudien remitterades under hösten 2021. I december 2021 godkändes Öckerö kommuns yttrande genom beslut i kommunfullmäktige och i januari 2022 Göteborgs Stads yttrande genom beslut i kommunstyrelsen.

3. Syfte och sammanhang med färdplan

Parterna har en gemensam ambition att, baserat på åtgärdsvalsstudiens slutsatser och yttranden inkomna under remissperioden, ta fram och följa en färdplan för att uppnå förbättrade hållbara förbindelser mellan Öckerö och Göteborg. Parterna har därför enats om gemensamma utgångspunkter och intentioner avseende fortsatt planering och samverkan.

Syftet med denna överenskommelse om färdplan är att fastställa en gemensam inriktning för att genom en stegvis process åstadkomma en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg. Med stråket avses väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden till Öckerö kommun. Med en långsiktig inriktning avses en inriktning långt bortom år 2040. Den långsiktiga inriktningen kan, om framtida behov föreligger, komma att avse eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen.

Denna överenskommelse om färdplan förankras i kommunerna genom beslut i kommunfullmäktige Öckerö kommun respektive Göteborgs Stad under första halvåret 2022.

4. Färdplanens övergripande strategi och stegvisa process

Övergripande strategi

Parterna är överens om att genom en stegvis utveckling och utbyggnad kunna skapa en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket längs väg 155 mellan Öckerö och Göteborg.

Parterna har en gemensam vilja, och ser ett gemensamt ansvar, att i samverkan kraftsamla kring åtgärder med syfte att uppnå en tydlig och bestående omställning av resvanor inom ramen för befintligt transportsystem. Parterna anser att potentialen för omställning till mer klimatsmarta resvanor i stråket bör vara betydande, sett i ljuset av de förändringar i resbeteenden som skett under Corona-pandemin, en ökad miljömedvetenhet och förändrade attityder till resande i samhället generellt samt nya och framtida tekniska förutsättningar.

Parterna är överens om att, genom inspel till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, verka för att på medellång sikt (omkring 2028–2032), och i samspel med boendemiljön, kunna genomföra trimningsåtgärder på väg 155 på Hisingen, med fokus på att främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåljustrafiken.

Parterna är eniga i att avvakta beslut om den långsiktiga inriktningen i stråket. Samtidigt är parterna eniga om behovet att skaffa beredskap för att kunna hantera de långa ledtider som föreligger och – vid långsiktiga behov bortom 2040 – i tid kunna fatta beslut om den långsiktiga inriktningen. I detta behöver parterna beakta att de färjor som idag trafikerar färjelederna i stråket har en bedömd teknisk och ekonomisk livslängd till 2040–2045.

För att bedöma det långsiktiga behovet i stråket bortom 2040, är parterna överens om att genom en tät och kontinuerlig uppföljning framarbete ett faktaunderlag för att gemensamt kunna utvärdera utvecklingen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

Parterna är eniga om att det sammantaget mest rimliga alternativet är att eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040 genomförs i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och där en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen ansluter vid Lilla Varholmen. I detta alternativ kan kollektivtrafikeringen samordnas för Öckerö kommun och områdena längs väg 155 på Hisingen, vilket både ur ett resenärs- och kostnadsperspektiv skapar bäst förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Vidare är det endast detta alternativ som möjliggör en stegvis utbyggnad i stråket.

När det gäller beslut om den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040, är parterna överens om att det inte är en utgångspunkt att det ska byggas en fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen samt att beslut om eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på väg 155 på Hisingen förutsätter ett samtidigt beslut om en eventuell fast förbindelse.

Denna övergripande strategi kommer att tillämpas genom den stegvisa process som beskrivs i nedanstående punkter.

- 1. Parterna är överens om att, från och med 2022 och framåt, genomföra en kraftfull satsning på åtgärder för att, inom ramen för befintligt transportsystem, möjliggöra en tydlig och bestående omställning till mer hållbara resvanor.**
I åtgärdsvalsstudiens alternativ UA1 beskrivs omkring 60 åtgärder, med syfte att främja hållbart resande med klimatsmarta alternativ och ett mer effektivt utnyttjande av det befintliga transportsystemet. Exempel på fysiska åtgärder är utökade pendelparkeringar för bil och cykel, medan beteendepåverkande åtgärder kan vara bättre information om möjligheter till resande med kollektivtrafik och cykel.

Omställningen till mer hållbara resvanor kan ske på flera sätt, däribland genom ökat distansarbete som minskar resandet generellt, mer flexibla arbetstider som fördelar ut resandet till fler timmar, ökat kollektivresande, ökad cykelpendling och ökad samåkning. I grunden innebär omställningen att minska ensamresandet med bil under maxtimmarna på morgon och eftermiddag.

Det gemensamma ansvaret för genomförande och finansiering av åtgärderna inom UA1 fördelas naturligt mellan parterna utifrån de områden som parterna har rådighet över. Samsyn finns kring de åtgärder (se bilaga 1), som med redan beslutad finansiering genom Västsvenska paketet är planerade att genomföras under första halvan av 2020-talet.

Framöver behöver kommunernas bebyggelse- och mobilitetsplanering genomsyras av åtgärder som tydligt styr mot en omställning till mer hållbara och klimatsmarta resvanor i stråket. Västra Götalandsregionen kommer genom Västtrafik att erbjuda långvarigt stöd och kunskapsuppbyggnad i kommunernas arbete med hållbart resande samt kunna använda det aktuella stråket som testarena för lösningar som främjar det hållbara resandet. I detta ligger att vinna mer detaljerad kunskap om vilka resmönster som resenärerna i stråket har samt analysera huruvida dagens kollektivtrafikutbud bättre kan anpassas efter dessa resmönster. Vid behov ska justeringar, eller provperioder, i kollektivtrafikutbudet kunna genomföras, förutsatt att regional finansiering kan säkerställas. Gällande förutsättningarna och potentialen för ökad användning av den blå infrastrukturen (transporter på vatten), kan sådana studier initieras och drivas av Öckerö kommun, med kompetensstöd från Västtrafik. Trafikverket och Västtrafik ska specifikt verka för att underlätta det sömlösa resandet med kollektivtrafik till/från Öckerö kommun. Trafikverket ska specifikt verka för att genom optimering av färjetrafikeringen och flödet i färjelägena förbättra trafiksituationen på Hisingen i anslutning till vägfärjornas ankomster och avgångar.

2. Parterna är överens om att gemensamt och över tid följa upp och utvärdera utvecklingen av trafiksituation och resvanor i stråket.

Uppföljningen syftar till att förse parterna med ett faktaunderlag för att gemensamt kunna utvärdera utvecklingen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

Trafikverket ansvarar för uppföljning avseende trafiksituation och Västra Götalandsregionen för uppföljning avseende resvanor. På kort sikt, och därefter med några års mellanrum, ansvarar Västra Götalandsregionen för att utföra en uppdatering av tidigare genomförd resvaneundersökning i stråket. I möjligaste mån ska utvecklingen av trafiksituation och resvanor kunna särredovisas för Öckerö kommun respektive berörda delar av Göteborgs Stad, och uppföljning ske varje år. Basår för utvärdering ska vara 2019.

3. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala planen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2026–2037 identifiera och nå samsyn kring trimningsåtgärder på väg 155 på Hisingen, med fokus på framkomligheten för kollektiv- och blåjustrafiken.

Med stöd av åtgärdsvalsstudiens analyser och resultat ska parterna, för befintlig väg 155 på Hisingen identifiera trimningsåtgärder som kan behöva genomföras för att avhjälpa potentiella flaskhalsar och därigenom främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåjustrafiken. Med detta avses åtgärder som till en rimlig kostnad kan genomföras i ett rimligt tidsperspektiv och som samspelar med boendemiljön.

Trimningsåtgärderna bör kunna beskrivas med utformningsförslag och effektbedömningar för trafiklösningar dels avsedda endast för kollektivtrafik eller för blandtrafik, dels lösningar med konventionell eller reversibel körfältsindelning.

Trimningsåtgärderna bör kunna genomföras på medellång sikt (omkring 2028–2032) och, vid behov, i ett framtida läge bortom 2040 vara möjliga att skala upp, i enlighet med vad som beskrivs i punkt 4.

Erforderliga beslutsunderlag för de identifierade trimningsåtgärderna behöver finnas framtagna inför revideringen av regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland perioden 2026–2037. Formellt beslut för aktuella åtgärder kan tas under förutsättning att en politisk prioritering sker i ordinarie planeringsprocess med revideringen av regional plan för transportinfrastruktur 2026–2037.

4. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 genomföra förberedande studier i syfte att skaffa beredskap för att kunna hantera behov av eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040.

De förberedande studierna syftar till att kunna skaffa beredskap för att hantera de långa ledtider som föreligger avseende beslut, finansiering och det eventuella genomförandet av större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040.

Den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040 ska ha ett tydligt fokus på ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken och i detta dra nytta av att all kollektivtrafik sammanstrålar i ett och samma stråk. Inriktningen är att framkomligheten för kollektivtrafiken ska förbättras mer kraftfullt än motsvarande förbättring för biltrafiken.

Eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på befintlig väg 155 på Hisingen behöver anpassas till områdets karaktär och, i samspel med omgivningen, kunna skapa en långsiktigt acceptabel framkomlighet längs de bebyggda områdena. Skyddsåtgärder avseende farligt gods och buller behöver säkerställas.

Studierna avser att framarbete en utformning, och en eventuell etappindelning, av eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på befintlig väg 155. Utformningen och effektbedömningarna av åtgärderna behöver kunna studeras både i ett scenario där befintlig färjetrafikering bibehålls och i ett scenario med en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen. Under dessa förberedande studier ska finnas möjlighet att fördjupa kunskapen om förutsättningarna för tunnelalternativ på Hisingen. De förberedande studierna bör kunna beskriva utformningsförslag och effektbedömningar för trafiklösningar dels avsedda endast för kollektivtrafik eller för blandtrafik, dels lösningar med konventionell eller reversibel körfältsindelning. Åtgärdernas påverkan på trafikflödena inom Öckerö kommun behöver analyseras. En klimatkalkyl ska tas fram, som för alternativa långsiktiga inriktningar redovisar klimatpåverkan och energianvändning i ett livscykelperspektiv.

Parterna är överens om att behovet och dimensioneringen av den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040 behöver analyseras och bedömas baserat på flera alternativa scenarier och trafikprognoser.

De förberedande studierna genomförs i en partsgemensam samverkan som projektleds av Trafikverket och bör påbörjas under 2028. Erforderliga beslutsunderlag för ovanstående åtgärder behöver finnas framtagna i god tid för att genomföra det som beskrivs i punkt 5 och 6, inför revideringen av regional och nationell plan för transportinfrastrukturen perioden 2034–2045.

5. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 påbörja dialog och studier avseende finansieringsmöjligheterna för den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040.

Dialog och studier avseende finansieringsmöjligheterna för den långsiktiga inriktningens samtliga delar kommer att inledas samtidigt och pågå parallellt. Parterna är införstådda med att eventuella åtgärder på väg 155 på Hisingen behöver prioriteras inom den regionala planen för transportinfrastrukturen och en eventuell fast förbindelse i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

I god tid inför revideringen av den regionala planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 behöver dialog påbörjas mellan i första hand Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad och Öckerö kommun avseende finansieringsmöjligheterna för eventuella större kapacitetshöjande åtgärder på befintlig väg 155 bortom 2040. Trafikverket kommer inför revideringen av nationell plan för transportinfrastrukturen perioden 2034–2045 att framarbete beslutsunderlag avseende finansieringsmöjligheter för sin del av den långsiktiga inriktningen.

6. Parterna är överens om att inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045 kunna fatta ett samlat beslut avseende den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040.

Beslutet ska i första hand baseras på det faktaunderlag avseende resultat och förutsättningar som framkommit i hittills genomförda punkter. Parterna är överens om att huvudfrågorna inför beslutet bör inkludera:

- Har en tydlig och bestående omställning av resvanor uppnåtts, så att tillgängligheten och framkomligheten i stråket åtminstone har bibehållits på dagens nivå?
- Bedöms hittills beslutade åtgärder vara tillräckliga för att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillgänglighet i stråket?
- Finns tydliga behov av större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040?
- Finns finansieringsmöjligheter för den långsiktiga inriktningen i stråket bortom 2040?

Beslutet behöver fattas i tid inför revideringen av den regionala och nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045. Eventuella avsiktsförklaringar om medfinansiering inför planrevideringarna behöver, utifrån nuvarande information, vara undertecknade senast i kvartal 1, 2033.

Formellt beslut för aktuella åtgärder kan tas under förutsättning att en politisk prioritering sker i ordinarie planeringsprocesser med revideringen av den regionala respektive nationella planen för transportinfrastrukturen 2034–2045.

5. Parterna är överens om att dialoggrupper fortsatt ska finnas etablerade, både på politisk nivå och tjänstepersonsnivå.

Västra Götalandsregionen är sammankallande part för dialoggrupp på politisk nivå och Trafikverket för dialoggrupp på tjänstepersonsnivå.

I dialogen förväntas parterna kunna redovisa vilka åtgärder och initiativ som planeras och har genomförts, med koppling till denna överenskommelse. I dialogen redovisas även resultat från uppföljningen avseende trafiksituation och resvanor i stråket.

6. Parterna är överens om att informations- och dialoginsatser gentemot boende i stråket är av stor betydelse.

Parterna ska gemensamt verka för att kommunikation som berör *Färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg bortom 2040*, kan ske utifrån gemensamt framtagna budskap och en gemensam målbild. Kommunikation behöver ske proaktivt och med hög transparens.

7. Förutsättningar för överenskommelsens giltighet.

Denna överenskommelse om färdplan ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas häri ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Parterna är införstådda med att ändringar i denna överenskommelse, liksom ytterligare överläggningar angående innehållet i densamma, kan bli nödvändiga. Eventuella ändringar och tillägg till denna överenskommelse gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Om parterna inte kommer överens om att förlänga denna överenskommelse, upphör denna överenskommelse att gälla 2034-12-31.

Överenskommelse om färdplan undertecknad av

Denna överenskommelse om färdplan, med tillhörande bilaga, har upprättats i fyra (4) likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Ort och datum

Öckerö kommun
Jan Utbult
Kommunstyrelsens ordförande

Göteborgs Stad
Axel Josefson
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket
Jörgen Einarsson
Regional direktör

Västra Götalandsregionen
Johnny Magnusson
Regionstyrelsens ordförande

BILAGA 1. BESLUTADE ÅTGÄRDER

Överenskommelse om färdplan för förbättrade hållbara förbindelser Öckerö–Göteborg bortom 2040.

Version: slutversion, 2022-03-01

Åtgärder med beslutad finansiering genom Västsvenska paketet

Parterna gjorde i juni 2020 inspel till Västsvenska paketet avseende eventuell finansiering för ett flertal åtgärder. Dessa åtgärder är av sådan karaktär att de bör kunna genomföras under första halvan av 2020-talet. I mars 2021 beslutades inom det Västsvenska paketet att tilldela finansiering i enlighet med gjorda inspel, varmed fortsatt planering för ett genomförande kan påbörjas. De beslutade åtgärderna summeras i Tabell 1.

Tabell 1: Beskrivning av åtgärder med beslutad finansiering, för ett genomförande på kort sikt. Kostnader inkluderar projektering, planprocess och produktion.

Åtgärd	Var	Vad/Syfte	Kostnadsbedömning, prisnivå 2020	Finansiering
1	Generellt	Informationsinsats till invånare längs den studerade sträckan, avseende förutsättningarna för hållbart resande.	0,2 Mkr	Västsvenska paketet
2	Hönö Pinan	Utökad pendelparkering bil. Fördjupad utredning pågår. Preliminär bedömning 100–110 platser.	11 Mkr	
3	Hönö Pinan	Utökad pendelparkering cykel, i form av cykelgarage, cirka 100–130 cykelplatser.	4 Mkr	
4	Batteri- vägen	Ommålning av befintlig pendelparkering med parkering av MC, moped och mopedbilar. Inga tillkommande platser.	50 tkr	
5	Amhult	Utökad pendelparkering bil, söder om väg 155, cirka 400 platser.	12 Mkr	
6	Amhult	Planskild GC-passage över väg 155 och expresshållplats vid Amhult (för östergående busstrafik).	17 Mkr	
7	Amhult	Utökad pendelparkering cykel, norr om väg 155.	0,6 Mkr	