Ändringsyrkande (MP, V)
2020-10-16

Ärende 4.5

Yrkande angående remiss från Trafikverket åtgärdsvalsstudie Lundbyleden

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1.Att i bilaga 7 Göteborgs Stads yttrande till Trafikverket gällande åtgärdsvalsstudie Lundbyleden under rubriken allmänna synpunkter på remissen ersätta meningen:
” Utifrån stadens långsiktiga visioner och mål bedöms inriktningsalternativ 2 vara det lämpligaste alternativet.”

med meningen:

”Göteborgs Stad förordar alternativ 2 då detta bäst bedöms vara i linje med stadens långsiktiga mål och visioner.”

2. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

De långsiktiga framtidsplanerna för Lundbyleden är av allra största vikt för att kunna utveckla den här delen av staden till en trivsam och sammanhängande del av Göteborgs innerstad. Åtgärdsvalsstudien belyser många aspekter men tar inte fullt ut det helhetsgrepp på lång sikt som krävs anser vi rödgrönrosa. Främst för att Hamnbanan, som också skapar en omfattande barriär, inte tagits med i studien. Dessutom är det viktigt att stadens pågående arbete med en ny översiktsplan och fördjupad översiktsplan för central Göteborg först slutförs för att se helheten.

Även om processen är i ett mycket tidigt skede är det ändå viktigt att Göteborgs Stad signalerar att det är inriktning 2 som bidrar till målbilden om en sammanhållen stad. Inriktning 2 är också i linje med inriktningen om en utvidgad innerstad på båda sidor av älven, Vision Älvstaden och översiktsplanen.

Då inriktning 2 handlar om en önskvärd utveckling på lång sikt är det viktigt att på kort sikt arbeta för att öka det hållbara resandets andel och att järnvägen tar en större del av det tunga godset jämfört med idag. På kort sikt är det också nödvändigt att arbeta mycket aktivt för att minska barriäreffekten av Lundbyleden.

Demokraterna

Ärende nr 4.5 Kommunstyrelsen 21 oktober Yrkande (D) 16 oktober 2020 Dnr 0801/20

Yrkande ang. Remiss från Trafikverket - Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden

Förslag till beslut, i kommunstyrelsen:

1. Förslag till åtgärder på kort sikt som är kostnadseffektiva bör genomföras

2. Inriktningen på medellång och lång sikt skall utgå från *Inriktning 1* i åtgärdsvalsstudien

Yrkandet

Lundbyleden är en nationell trafikled med stor betydelse för näringslivet genom dess anslutning till Göteborgs hamn. Göteborgs hamn är den enda hamnen i Östersjöregionen som har direkttrafik till flera hamnar i Asen och Nordamerika. Sverige är ett exportberoende land och ca. en tredjedel av värdet på varuexporten av Sveriges utrikeshandel passerar via Göteborgs hamn. Vikten av att säkerställa god framtida kapacitet och framkomlighet till hamnen kan inte nog understrykas. I anslutning till hamnen finns omfattande logistikverksamheter som dessutom planeras att expandera i stor omfattning. Förutom den generella tillväxten av godsvolymer till/från hamnen kan mer tung trafik tillkomma på Lundbyleden då Stena AB:s hamnar för trafik till Danmark och Tyskland planeras att flytta från nuvarande läge till ytterhamnen i Arendal.

Omfattande investeringar har genomförts i infrastrukturen i anslutning till Lundbyleden samt hamnbanan och bangårdar under det senaste decenniet och ytterligare investeringar är pågående. Dessa investeringar uppgår till närmare 8 miljarder kronor.

Åtgärdsvalsstudien brister i att beskriva hamnbanans påverkan och att möjliga alternativa lokaliseringar inte omfattas av utredningen. Hamnbanans utbredning är parallell med Lundbyleden på hela sträckningen och har t o m en mer omfattande barriärverkan än Lundbyleden. Den minskade barriärverkan en eventuell ändrad funktion, överdäckning, m fl åtgärder för Lundbyleden kan medföra kommer till stor del att vara verkningslös om hamnbanan ligger kvar i befintligt läge.

Lundbyledens barriärverkan

Den barriärverkan som ett alternativ till dagens Lundbyled avser att lösa omfattar endast en dryg tiondel med bostäder av den 6 km långa sträcka som studerats. Sträckan från Brunnsbomotet till Brantingsmotet har en bangård söder om Lundbyleden och inga planer finns på att avveckla denna. Den ca 700 m långa sträckan omfattande kvarteret Brämaregården från Porslinsfabriken i öster fram till Lindholmsmotet i väster har bostäder norr om Lundbyleden. På den södra delen på denna sträcka finns idag inga bostäder. Framtida bebyggelse begränsas av både hamnbanan och den lokalgata som ansluter Frihamnen med Lindholmen planeras att ligga kvar samt att ytan som kan bebyggas är mycket begränsad. Sträckan väster Lindholmsmotet passerar Ramberget fram till

plankorsningen vid Inlandsgatan där mycket begränsad bebyggelse förekommer. Därefter finns en oexploaterad fastighet norr om Lundbyleden innan Lundbytunneln tar vid. Det är m a o på en mycket begränsad sträcka som barriäreffekter kopplad till bebyggelse föreligger både idag och i framtiden. Att åtgärda denna barriärverkan genom över- och/eller underfarter för gående och cyklister och genomföra bulleravskärmande åtgärder i närtid är det enda rimliga alternativet givet de omfattande negativa effekter en förändrad funktion av Lundbyleden skulle medföra.

Kapacitetsbrister behöver åtgärdas

Begränsade åtgärder föreslås för att öka kapaciteten och framkomligheten på Lundbyleden. Den korsning i plan som finns mellan Lundbyleden och Inlandsgatan behöver byggas bort i närtid. Det föreligger därutöver idag omfattande framkomlighetsproblem relaterat till passagen av Tingstadstunneln till/från Lundbyleden. Avlastning av Tingstadstunneln till/från E20 kommer att förbättras när Marieholmstunneln är färdigställd.

Idag används inte Norrleden optimalt för den tunga trafiken till och från ytterhamnsområdet och anslutningen till E6. Ytterligare åtgärder för att minska belastningen på Lundbyleden är att förstärka kapacitet och framkomligheten på Norrleden. Detta planeras ske genom utbyggnad till fyrfältsväg från ytterhamnsmotet till trafikplatsen där Norrleden korsar Gamla Björlandavägen och där skall en planskildhet anläggas. Denna åtgärd måste prioriteras. De åtgärder som krävs därutöver är att anlägga en fyrfältsväg från denna planskidhet till anslutningen mot E6:an vid Angeredsbron vilket skulle avlasta Lundbyleden. Idag transporteras endast en tredjedel av godstransporterna till/från E6 norr via Norrleden då vägstandarden är undermålig.

Åtgärder för begränsning av lokal trafik

Åtgärder som medför att den lokala trafiken inte kanaliseras till Lundbyleden måste säkerställas då tre fjärdedelar utgör lokal trafik idag. Dessvärre så genomför stadens trafikkontor åtgärder som leder till ökad lokal trafik på Lundbyleden. Det senaste exemplet är borttagande av en planskildhet för gång och cykel samt avstängning av ett körfält i varje riktning på Hjalmar Brantingsgatan vid Bravida arena som minskar kapaciteten i det lokala vägsystemet. Trafikkontoret skall ges i uppdrag att utreda hur det kommunala vägnätet kan förbättras för att minska belastningen på Lundbyleden av lokal trafik. Detta är viktigt för både för den tunga trafiken men även för befintlig kollektivtrafik och framtida Metrobusstrafik.

Hamnbanan för ökad kapacitet

Hamnbanan kommer att få god kapacitet när denna är fullt utbyggd med dubbelspår inom några år. De omfattande investeringar som genomförts i såväl hamnbanan och kringinvesteringar i bangårdar måste skrivas av inom rimliga tidsrymder. Den förbättrade kapaciteten medger att ökade godsvolymer kan transporteras på järnväg till/från ytterhamnarna och avlasta vägsystemet. Detta förutsätter att brister i kapaciteten att trafikera godståg på anslutande stambanor åtgärdas.

Ekonomi och samhällsnytta

De ekonomiska konsekvenserna av alternativ till nuvarande funktion av Lundbyleden är bristfälligt beskrivna och även nyttan av kortsiktiga åtgärder. Järnvägsinvesteringar har en avskrivningstid på 60 år och nationella vägar skrivs av på 40 år. Att ersätta en redan gjord investering i infrastruktur med en ny medför att det återstående restvärdet skall belasta den nya infrastrukturen. Ett alternativ till Lundbyleden i annat läge eller kraftigt försämrad framkomlighet skulle ge restidförluster som sannolikt inte kan uppvägas av vinster genom exploatering och andra nyttor. Tyvärr finns inte denna typ av beräkningar i utredningsunderlaget.

Yttrande Sverigedemokraterna

Datum 2020-10-07 Ärende nr 4.1

Yttrande angående – Remiss från Trafikverket - Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden (TRV 2020/10282)

Yttrandet

Lundbyleden är en viktig led. Kapaciteten måste säkras för att stadens näringsliv ska fungera. Staden är ständigt växande och trafiken kommer att öka.

Sverigedemokraterna förespråkar **Inriktning 1** – *”en kapacitetsstark trafikled för regional och nationell trafik med barriäröverbryggande åtgärder”*, vilket innebär att Lundbyleden är kvar i samma form med åtgärder för att minska dess barriäreffekt.

Stora investeringar har gjorts på flera håll i och kring staden för att effektivisera trafikflödet. Bland annat:

- E6 Göteborg/Oslo har fått flera körfält, nya viadukter och vägar har tillkommit.
- Marieholmstunneln kommer inom kort öppnas.
- Torslandaleden har optimerats för att förbättra framkomligheten.
- Miljardbelopp har investerats i hamnbanan och arbetet fortgår med syfte att förstärka transporten av gods till och från hamnen.

Dessa investeringar får inte gå om intet genom införande av flaskhalsar på den viktiga Lundbyleden.

Infrastrukturen måste erbjuda korta restider vilket skapar en förbättrad rörlighet på arbetsmarknaden. Antalet personer som arbetar i en annan kommun än där de bor ökar snabbare än antalet personer som bor och arbetar i samma kommun. Välutvecklade, hållbara och kostnadseffektiva transportsystem är nödvändiga. Vägar, broar, cykel- och gångvägar, spårvägar, busshållplatser och allt annat som behövs i en stad, är en förutsättning för medborgarnas välbefinnande, för handelns och industrins tillväxt samt för samhällets utveckling.

Målsättningen måste vara att underlätta för alla trafikslag.

Hamnen är Nordeuropas största och Sveriges handelsport mot världen. Den skapar arbetstillfällen i hamnen och inom sjöfart och logistik. Den ska fortsatt vara av central betydelse för staden. Göteborgsregionen utgör ett tydligt exportnav i Sverige och flera av regionens stora företag är exportintensiva. Exportföretagen gynnas av att Skandinaviens största hamn och Sveriges bästa logistikläge ligger just i Göteborgsregionen.

Vi vill att hamnen ska fortsätta växa och utveckla infrastrukturen till och från samt runt hamnen för att möta näringslivets nuvarande och framtida behov av service av högsta kvalitet.

Göteborgs Stad

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2020-09-18
Diarienummer 0801/20

Handläggare
Ann-Marie Lindell, Neda Sherafat
Telefon: 031-368 02 21
E-post: ann-marie.lindell@stadshuset.goteborg.se

Remiss från Trafikverket – Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande över Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden, i enlighet med bilaga 7 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket har den 7 april 2020 översänt Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Lundbyleden för yttrande till Göteborgs Stad. Stadsledningskontoret har underremitterat ärendet till flera berörda nämnder och bolag i staden. Trafikverket önskar få svar senast den 30 september 2020. Staden har medgivits förlängd remisstid till den 22 oktober 2020.

Det övergripande målet för ÅVS:en är att möjliggöra en stadsutveckling som skapar en sammanhållen stad och samtidigt tryggar en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. ÅVS:en föreslår åtgärder på kort och medel-/lång sikt. På kort sikt är fokus att minska barriäreffekten av Lundbyleden samt skapa förutsättningar för att hantera trafikförsörjningen på och i anslutning till leden. För åtgärder på medel-/lång sikt har två inriktningsalternativ tagits fram:

- Inriktning 1 – en kapacitetsstark trafikled för regional och nationell trafik med barriäröverbryggande åtgärder
- Inriktning 2 – en boulevard med lokal karaktär och med minskad barriärverkan

Göteborgs Stad har deltagit i framtagandet av ÅVS:en. Staden tar samtidigt fram en ny översiktsplan (ÖP) för Göteborg samt en fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (FÖP-C).

Stadsledningskontoret anser att ÅVS:en utgör ett viktigt underlag för stadens fortsatta planering. Kontoret anser dock inte att det är lämpligt att avgöra Lundbyledens långsiktiga funktion endast utifrån en ÅVS. Kontoret tillstyrker principiellt föreslagna åtgärder på kort sikt, samt stödjer båda inriktningarna på medel-/lång sikt.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärdsvalsstudien i sig innebär inget ekonomiskt åtagande för staden. På sikt kommer nödvändiga åtgärder behöva finansieras. Efter avslutad ÅVS är nästa steg att ta fram en gemensam avsiktsförklaring mellan Trafikverket och Göteborgs Stad med ställningstagande kring utförande av åtgärder. Detta kan leda till åtaganden för staden,

dock kan det även öppna för möjligheter till finansiering av åtgärder som gynnar stadsutvecklingen. Finansieringsmöjligheterna kan komma från fastighetsägare via exploateringsavtal i pågående eller kommande detaljplanearbeten där så är lämpligt. ÅVS:en kan också ligga till grund för framtida regional och/eller statlig medfinansiering.

I ÅVS:en görs inga exakta ekonomiska beräkningar då den inte behandlar ett enskilt projekt eller en plan utan snarare tar ett helhetsgrepp kring Lundbyleden och dess kringliggande områden samt den stadsutveckling som sker i området. En översiktlig kostnadsbedömning har gjorts för några av åtgärderna, men för de flesta är detta inte möjligt då vidare utredning krävs.

Oavsett inriktning kommer åtgärder både på kort och lång sikt innebära ekonomiska konsekvenser för staden. Samtidigt bedöms åtgärderna ge positiva samhällsekonomiska konsekvenser genom ökade markvärden, ökad tillgänglighet och attraktivitet. I rapporten är många åtgärder inom det korta perspektivet knutna till pågående projekt. ÅVS:en innehåller även åtgärder på kort sikt som varken är beslutade eller finansierade, men som i flera fall skulle kunna innebära betydande kommunala åtaganden. Åtgärderna på kort sikt behöver hanteras inom ramen för ordinarie prioriterings-, besluts- och budgetprocesser. Åtgärder och effekter i det längre perspektivet är inte möjliga att kostnadsbedöma med stöd av det underlag som finns framtaget i nuläget.

Inriktningsalternativ 1 har positiva ekonomiska konsekvenser för godstransporterna till hamnen och industrierna. Samtidigt innebär inriktningen uteblivna samhällsrelaterade vinster av att inte lösa den barriär som Lundbyleden utgör. Inriktningen innebär också att det behövs dubbla funktioner, då till exempel stadsdels- och bostadsnära parker inte är tillgängliga från respektive sida av Lundbyleden.

Inriktningsalternativ 2 ger värden genom att större exploateringsytor erhålls och att staden blir mer sammanhängande och nära. Samtidigt innebär inriktningen restidsförluster för personresor och godstransporter. Omledning av trafiken från Lundbyleden till andra vägar kan även vara förenat med stora kostnader i form av ombyggnad av leder, trafiksäkerhetsåtgärder, bullerskyddsåtgärder och andra miljöskyddsåtgärder på och i anslutning till det kommunala vägnätet.

Bedömning ur ekologisk dimension

ÅVS:ens egen målformulering bygger bland annat på de av regeringen antagna sexton miljökvalitetsmålen där Trafikverket har pekat ut sju som anses vara prioriterade: begränsad miljöpåverkan, giftfri miljö, god bebyggd miljö, frisk luft, grundvatten av god kvalitet, levande sjöar och vattendrag samt ett rikt växt- och djurliv. Målformuleringen bygger också på stadens egna strategier och målbilder såsom Trafikstrategi för en nära storstad, Grönstrategi för en tät och grön stad, Vision Älvstaden och inriktningen att Göteborgs Stad ska planera för en sammanhållen, nära och robust stad med mera.

Den ekologiska dimensionen är dock inte fullt utredd i ÅVS:en. Det behövs åtgärder kopplade till att minska barriärverkan för växt- och djurliv och klimatpåverkan. Den trafiktunga Lundbyleden hindrar djur, växter och människor att röra sig fritt mellan olika områden och målpunkter. Kopplingar mellan befintliga grönområden såsom Keillers park, Ramberget och tillkommande grönområden i exempelvis Frihamnen och Lindholmen, som främjar folkhälsa samt djur- och växtliv, försvåras av Lundbyleden och Hamnbanan.

Att samla trafiken till stora leder innebär att färre personer utsätts för höga värden av buller och luftföroreningar. Om den lokala trafiken istället leds till ett lokalt gatunät kan effekten bli att fler människor utsätts för buller och luftföroreningar fast i lägre omfattning. Målsättningen med att få de korta resorna lokalt att ställa om till gång, cykel och kollektivtrafik kan minska buller och luftföroreningar i det lokala nätet.

Det föreslås ingen kapacitetsökning för fordonstrafik i ÅVS:en, vilket går i linje med stadens trafikstrategi. Dock kan det uppstå ökad köbildning på Lundbyleden om resandebehovet ökar utan att motsvarande ökning av kollektivtrafik samt förbättring av förutsättningar för resande med andra färdsätt skapas. Omvandling av körfält till busskörfält innebär effektivare användning av befintlig kapacitet. Då ingen breddning av väg eller tunnel föreslås innebär det minimala ingrepp i närmiljön.

På Hamnbanan och delar av Lundbyleden transporteras farligt gods vilket utgör en risk och begränsar på vilket sätt bebyggelse kan uppföras längs sträckan. Att klassa om den del av Lundbyleden som idag är rekommenderad preliminär väg för farligt gods har identifierats som en möjlig åtgärd i ÅVS:en, men den har inte bedömts som aktuell i dagsläget.

Lundbyleden och Hamnbanan kan komma att påverkas vid höga havsvattennivåer samt skyfall. Detta berör båda inriktningar och bör beaktas i det fortsatta arbetet. Det rör dock ett större område än bara Lundbyleden och Hamnbanan och måste därför hanteras i sitt sammanhang.

Bedömning ur social dimension

I dagsläget har Lundbyleden stor negativ påverkan utifrån den sociala dimensionen. Det finns stora skillnader gällande inkomst, arbetslöshet och upplevd hälsa mellan de primärområden som ligger närmast Lundbyleden. Skillnaderna förstärks av den fysiska barriär som Lundbyleden utgör. Rörligheten i gatunätet begränsas av leden och motverkar rörelser till fots eller med cykel för att korsa den. Stadsdelar med olika socioekonomiska förutsättningar separeras härmed och målpunkter såsom skola, förskola och handel ligger på olika sidor av trafikleden, vilket bland annat leder till ett ökat lokalt bilåkande. Att korsa leden eller ta sig längs med den är inte särskilt tilltalande för barn, unga och äldre. Ledens funktion och utformning stödjer inte en aktiv mobilitet, vilket påverkar hälsan negativt. En av utmaningarna med Lundbyleden är också hur den upplevs utifrån trygghetsaspekten, i att vistas intill den eller att passera längs med eller tvärs den.

Att överbrygga Lundbyledens barriäreffekt, eller eventuellt ta bort den helt, skulle underlätta kopplingar och samband mellan primärområdena kring Lundbyleden men även till och från andra områden i Göteborg. Att överbrygga fysiska barriärer kan också vara ett led i att förenkla för människor att röra sig över större områden men också att uppmuntra social blandning och integration bland de som annars rör sig i relativt homogena områden.

I Inriktning 1 överbryggas barriären i strategiska lägen, samtidigt som den kvarstår längs delar av sträckan. Situationen i kringliggande områden förväntas förbli ungefär som i nuläget men med skillnaden att det blir enklare att ta sig till andra områden när barriäreffekten minskar. I Inriktning 2 minskas barriäreffekten av Lundbyleden men nya barriärer bedöms uppstå i det lokala och bostadsnära gatunätet i och med den spridning av

trafiken som omvandling av Lundbyleden ger. Barns möjlighet att självständigt vistas och röra sig i staden påverkas.

ÅVS:en presenterar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel, vilket gynnar de som inte reser med bil. Kvinnor reser kollektivt i större omfattning än män och gynnas av ett förbättrat kollektivtrafiksystem. Inriktning 1 stöttar genomförande av Målbild Koll2035 där Metrobussystemet är ett av de bärande trafikkoncepten. Inriktning 2 innebär svårigheter att genomföra metrobussystemet så som det är presenterat i Målbild Koll2035.

Bilagor

1. Sammanfattning av Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden – utdrag ur remisshandlingen
2. Byggnadsnämndens protokollsutdrag, 2020-08-25 § 375
3. Fastighetsnämndens protokollsutdrag, 2020-08-31 § 149
4. Park- och naturnämndens protokollsutdrag, 2020-08-24 § 133
5. SDN Lundbys protokollsutdrag, 2020-06-23 § 157
6. Trafiknämndens protokollsutdrag, 2020-08-27 § 299
7. Förslag till yttrande till Trafikverket

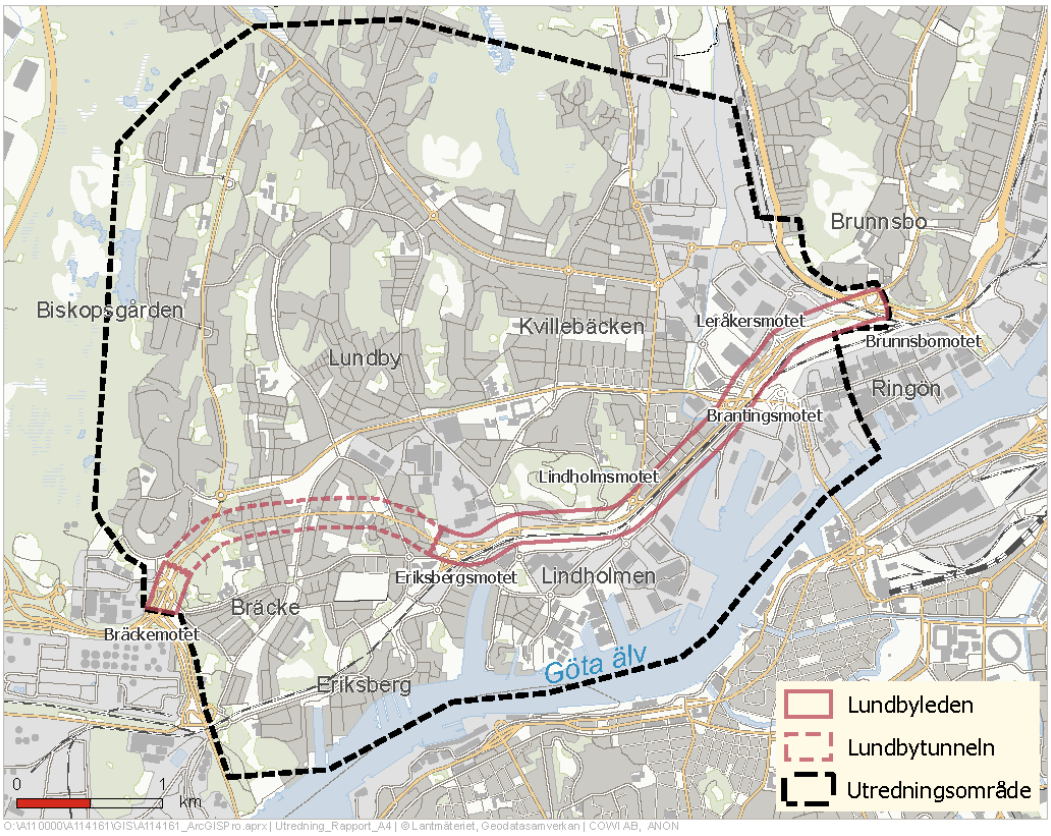
Ärendet

Trafikverket har den 7 april 2020 översänt Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Lundbyleden för yttrande till Göteborgs Stad. Trafikverket önskar svar senast den 30 september 2020. Staden har medgivits förlängd svarstid till den 22 oktober 2020.

Stadsledningskontoret har underremitterat ärendet till flera berörda nämnder och bolag i staden. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden beslutade att översända respektive förvaltnings yttrande utan eget ställningstagande. Park- och naturnämnden, SDN Lundby och trafiknämnden har översänt nämndbehandlade yttranden. Kretslopp- och vattenförvaltningen, miljöförvaltningen, SDF Norra Hisingen, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB samt Älvstranden Utveckling AB har översänt tjänstepersonsyttranden.

Beskrivning av ärendet

Lundbyleden (E6.21) är en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade leder. Den ingår i det nationella stamvägnätet och är utpekad som riksintresse för kommunikation. Leden sträcker sig från Ringömotet i öster till Bräckemotet i väster över en cirka sex kilometer lång sträcka. Lundbyleden länkar samman E6, E20 och E45 i öster med Väster-/Söderleden, Hisings-/Norrleden och väg 155 i väster. Leden kopplar an mot stora målpunkter såsom Göteborgs hamn, industrier och bostadsområden i Torslanda samt Öckerö kommun och är således en viktig väg för nationell, regional såväl som lokal trafik. Figur 1 nedan illustrerar Lundbyledens sträckning.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiens utredningsområde med Lundbyleden och Lundbytunneln markerade. (© Lantmäteriet, Geodatasamverkan). Utredningsområdet för ÅVS:en visas med streckad linje och Lundbyleden markerad med röd linje.

Idag har Lundbyleden funktionen av en kapacitetsstark trafikled för såväl människor som gods i ett både lokalt, regionalt och nationellt perspektiv. På kort sikt är därmed den största utmaningen att skapa förutsättningar för att hantera den ökade transportefterfrågan till följd av pågående och planerad stadsutveckling i området. På längre sikt handlar utmaningarna framförallt om den målkonflikt som finns mellan den önskvärda stadsutvecklingen i området och behovet av transporter längs Lundbyleden.

Hamnbanan till Göteborgs Hamn löper parallellt med Lundbyleden och tillsammans utgör de en påtaglig barriär för befintliga och planerade bostäder och verksamheter i området. Utöver detta transporteras farligt gods på Hamnbanan och delar av Lundbyleden, mellan Brunnsbomotet och Brantingsmotet, vilket utgör en risk och begränsar på vilket sätt bebyggelse kan uppföras längs sträckan. Hamnbanan är idag enkelspårig och för att klara det ökade behovet av godstransporter på järnväg byggs den del av Hamnbanan som går mellan Eriksberg och Pölsebo ut till dubbelspår och beräknas öppnas för trafik 2023.

Lundbyleden sträcker sig genom en stor del av Älvstaden, ett av stadens prioriterade områden för omvandling och förtätning. Vision Älvstaden (2012) pekar på vikten av att bygga samman staden över älven och skapa en stad med en stor variation av verksamheter, rekreation och bostäder.

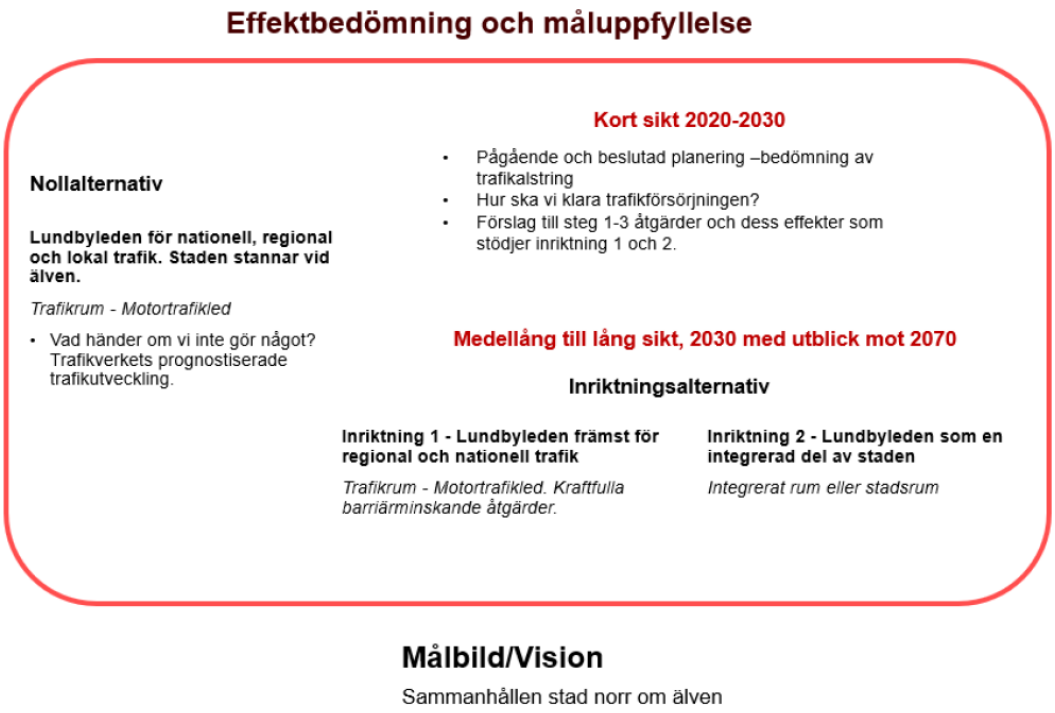
Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden

Genom denna åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som Trafikverket tagit fram och som Göteborgs Stad deltagit i, tas ett gemensamt och samlat grepp kring den stadsomvandling som sker i området kring Lundbyleden och sätter detta i relation till Lundbyledens funktion på kort, medellång och lång sikt i samklang med stadsutvecklingen. Göteborgs Stad tar samtidigt fram en ny översiktsplan (ÖP) för Göteborg samt en fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (FÖP-C). Sammanhållen stad norr om älven är Göteborgs Stads målbild/vision i FÖP:en. Samma målbild/vision finns i Vision Älvstaden.

Det övergripande målet för ÅVS:en är att möjliggöra en stadsutveckling som skapar en sammanhållen stad och samtidigt tryggar en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Arbetet med att pröva tänkbara lösningar har utgått från att föreslå åtgärder på kort sikt (2020–2030) samt åtgärder på medellång (2030–2040) till lång sikt (2040–2070). För åtgärder på kort sikt har fokus varit att skapa förutsättningar för att hantera trafikförsörjningen på och i anslutning till Lundbyleden till följd av pågående och beslutade planer i området. Fokus på kort sikt har även varit att minska barriäreffekten av Lundbyleden för fotgängare och cyklister. För åtgärder på medellång till lång sikt har två inriktningsalternativ för Lundbyledens framtida funktion tagits fram:

- Inriktning 1 – en kapacitetsstark trafikled för regional och nationell trafik med barriäröverbryggande åtgärder
- Inriktning 2 – en boulevard med lokal karaktär och med minskad barriärverkan

Båda inriktningarna har en tydlig riktning mot målet/visionen om en sammanhållen stad. Syftet med ÅVS:en är inte nödvändigtvis att den fortsatta planeringen behöver välja en av dessa inriktningar, utan att de snarare ligger till grund för att belysa vilka typer av åtgärder som skulle krävas för att erhålla önskvärda funktioner och kvaliteter.



Figur 2. Ur Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden, TRV 2020/10282. Sammanfattande illustration av tidsperspektiven i ÅVS:en och inriktningsalternativen.

Mål som Göteborg Stad har att förhålla sig till i denna åtgärdsvalsstudie

- Målbild Koll2035 (kommunfullmäktige 2018)
- Översiktsplan för Göteborg (kommunfullmäktige 2009 samt ny under framtagning)
- Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (pågående, FÖP-C)
- Trafikstrategi för en nära storstad (trafiknämnden 2014)
- Grönstrategi för en tät och grön stad (park- och naturnämnden 2014)
- Strategi för utbyggnadsplanering (byggnadsnämnden 2014)
- Vision Älvstaden (kommunfullmäktige 2012)
- Generalplan för Göteborgs Hamn (Göteborgs Hamn AB 2014)

Målkonflikter

I ÅVS:en beskrivs två målkonflikter, som redogörs för nedan.

Målkonflikt 1: Effektiva transporter mot Göteborgs hamn och industrier på Västra Hisingen – Nära, sammanhållen och attraktiv stad

En målkonflikt, vilken också belyses i FÖP-C, är den att Göteborg ska vara Nordens logistikcentrum och regionens kärna och samtidigt utvecklas till en nära, sammanhållen och attraktiv stad. Göteborgs hamn och industrierna på västra Hisingen är som tidigare nämnts viktiga ur både ett nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Hamnen planerar att utöka sitt verksamhetsområde och i framtiden hantera dubbelt så många containers som 2012 samtidigt som Göteborgs Stad i ÖP pekar ut västra Hisingen som fortsatt viktigt industriområde. Även om transporter till och från hamnen och industrierna i utökad grad planeras ske på järnväg, kommer behovet av effektiva transporter av gods och människor på vägar till och från detta område fortsatt vara stort. Samtidigt har Göteborgs Stad en målbild att knyta ihop omvandlingsområdena längs Norra Älvstranden med områdena

norr om Lundbyleden. Lundbyledens läge i staden utgör idag en tydlig barriär vilket försvårar målet om att skapa en nära, sammanhållen och attraktiv stad i Lundby.

Målkonflikt 2: Ökad andel hållbara transporter – planerad utökad kapacitet för vägtrafik

De effektmål som anges i Göteborgs Stads trafikstrategi innebär både en minskad resandeandel med bil samt att den faktiska mängden resor med bil ska minska till 2035. Samtidigt byggs och planeras ett flertal infrastrukturprojekt i Göteborg, vilka syftar till att utöka kapaciteten på det statliga vägnätet. Bland dessa kan Marieholmstunneln och ombyggnad av Hisingsleden nämnas. Marieholmstunneln kommer att öka tillgängligheten till Lundbyleden österifrån till E6 och E20.

Synpunkter från berörda nämnder och styrelser

Inför stadens yttrande till Trafikverket har stadsledningskontoret underremitterat ärendet till flera berörda nämnder och bolag i staden. Byggnadsnämnden och fastighetsnämnden beslutade att översända respektive förvaltnings yttrande utan eget ställningstagande. Park- och naturnämnden, Stadsdelsnämnden (SDN) Lundby och trafiknämnden har översänt nämndbehandlade yttranden. Kretslopp- och vattenförvaltningen, miljöförvaltningen, Stadsdelsförvaltningen (SDF) Norra Hisingen, Göteborg Energi AB (GEAB), Göteborgs Hamn AB (GHAB) samt Älvstranden Utveckling AB (ÄUAB) har översänt tjänstepersonsyttranden.

Syftet med stadsledningskontorets remittering är att inhämta nämnders och bolagsstyrelsers underlag samt politiska ställningstagande inför framtagande av beslutsunderlag till kommunstyrelsen. Enligt Riktlinjer för kommunstyrelsens remittering (2013) ska synpunkter som huvudregel inhämtas på nämnd- eller styrelsenivå. Två nämnder valde att inte ta ställning till aktuell remiss och skickade förvaltningars förslag till kommunstyrelsen. Stadsledningskontoret har hanterat nämndernas svar som tjänstepersonsyttranden.

Under remisstiden har trafikkontoret, fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret haft en dialog i syfte att samordna staden kring de delar som berörda förvaltningar är överens om gällande Lundbyleden. Sammanfattningsvis anses ÅVS:en vara bra. Åtgärder på den korta sikten som hanterar barriärminskande åtgärder såsom gång- och cykelförbindelser (GC-förbindelser) eller Gropegårdsförbindelse och stödjer båda inriktningarna på sikt är förvaltningarna överens om. Läge och utformning behöver dock studeras vidare. Förvaltningarna är även överens om att det är viktigt att minska lokal trafik på Lundbyleden och att verka för att överflyttning sker till gång, cykel och kollektivtrafik. Förvaltningarna är också överens om att det på längre sikt är önskvärt att stora flöden av gods kan ledas runt staden, utifrån målbilden om ”en attraktiv innerstad med begränsad genomfartstrafik”.

Sammanfattningsvis anser flera remissinstanser att det inte är lämpligt att välja inriktning endast utifrån ÅVS:en. Kretslopp- och vattenförvaltningen, miljöförvaltningen och GEAB tar inte ställning till något inriktningsalternativ. GHAB och trafiknämnden tar tydlig ställning för inriktningsalternativ 1 medan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturnämnden, SDN Lundby och ÄUAB är särskilt positiva till inriktningsalternativ 2. SDF Norra Hisingen anser att alternativ 2 nog är den mest eftersträvansvärda men frågar sig om det är ett realistiskt val.

Nedan följer sammanfattningar av inkomna synpunkter från respektive förvaltning, nämnd och bolag.

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden har beslutat att översända stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen utan politiskt ställningstagande.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är en väl genomarbetad handling som kan ligga till grund för en samsyn på stadsutvecklingen och riksintresse för kommunikation i anslutning till Lundbyleden mellan Göteborgs Stad och Trafikverket. Det är ett underlagsarbete till stadens pågående översiktsplanearbete. Byggnadsnämnden står bakom åtgärder på kort sikt som hanterar barriärminskande åtgärder såsom gång- och cykelförbindelser och Gropegårdsförbindelsen och stödjer båda inriktningarna på sikt. Stadsbyggnadskontoret förordar inriktning 2 på lång sikt utifrån att det bidrar till målbilden om en sammanhållen stad och stämmer väl med inriktningen om utvidgad innerstad på båda sidor av älven och Vision Älvstaden.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är rimligt att vägvisa trafiken i öst-västlig riktning till Norrleden för att minska Lundbyledens barriärverkan. I arbetet med ny ÖP föreslås gällande Hisings-/Norrleden att prioritera tung trafik och farligt gods i högre grad. Detta är ett sätt att prioritera godstrafiken och samtidigt skapa en attraktiv innerstadsmiljö runt Lundbyleden.

Stadsbyggnadskontoret anser det vara en brist att ÅVS:en bara hanterar Lundbyleden och endast tar med Hamnbanan i fråga om att minska barriäreffekten av trafikled och järnväg tillsammans. För stadens målsättning om en sammanhållen stad är Hamnbanan inte en enskild fråga utan även den måste hanteras på lång sikt.

Stadsbyggnadskontoret efterfrågar en åtgärd om sänkt hastighet på Lundbyleden på kort sikt.

Stadsbyggnadskontoret anser att båda inriktningarna behöver utvecklas avseende effekterna ur ett miljö- och hälsoperspektiv. Kontoret saknar stadens miljömål och klimatstrategi som befintliga mål under rubrik 3.2.

Stadsbyggnadskontoret anser det inte vara lämpligt att avgöra Lundbyledens långsiktiga funktion genom en ÅVS utan det behöver göras i avvägning med annan stadsutveckling inom ramen för ÖP-arbetet och FÖP-C.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden har beslutat att översända fastighetskontorets tjänsteutlåtande till stadsledningskontoret utan politiskt ställningstagande.

Fastighetskontoret bedömer att ÅVS:en är ett väl genomarbetat förslag som kan ligga till grund för en samsyn på framtida stadsutveckling och riksintresse för kommunikation i anslutning till Lundbyleden mellan Göteborgs Stad och Trafikverket. Arbetet är också kunskapshöjande och kommer ligga till grund för pågående arbeten med både ÖP och FÖP-C eller liknande övergripande arbeten.

Fastighetskontoret tillstyrker de i ÅVS:en rekommenderade åtgärderna på både kort, mellanlång och lång sikt med beaktande av följande.

När det gäller åtgärder på kort sikt behöver kostnaderna för dessa åtgärder i möjligaste mån kopplas till genomförandestudier i pågående och kommande planprogram där sådana finns. Därefter bör åtgärderna kopplas till respektive detaljplanearbeten där kostnader fördelas i förhållande till aktuell nytta. Det finns också åtgärder som berör områden som inte detaljplaneras eller på annat sätt går att koppla till nyexploateringar men ändå behöver finansieras från stadens sida. Dessa objekt bör i kommande skeden identifieras och finansieras via skattefinansiering (till exempel via trafikkontorets budget).

Delar av detta arbete kan också utgöra underlag till framtida statlig och regional medfinansiering (underlag till Trafikverkets investeringsplan).

När ÅVS:en är klar är nästa steg i processen att ta fram en gemensam avsiktsförklaring mellan parterna som bland annat kommer att innehålla ställningstaganden kring utförande av åtgärder, samverkansformer, finansiering och uppföljning.

Fastighetskontoret anser att det inte är lämpligt att välja inriktning på medellång till lång sikt redan nu enbart utifrån ÅVS:en. Denna långsiktiga trafikanalys bör göras i en helhetskontext i ÖP och FÖP-C eller på motsvarande övergripande systemnivå.

Vidare bedömer fastighetskontoret att det bör finnas en viss flexibilitet när det gäller vilka åtgärder som är kopplade till respektive planprogram och detaljplaner. Det viktiga är att upprätthålla balansen mellan bebyggelseutvecklingen och trafikflödena, såväl för stadens egna behov som för det nationella behovet.

Kretslopp- och vattenförvaltningen

Förvaltningen ställer sig positiv till fortsatt stadsutveckling och möjligheten att vara en del av utformningen.

Förvaltningen ställer sig frågande till bedömningen på sidan 104 i rapporten att det inte är aktuellt att gå vidare med åtgärden att transportera gods till området via sjöfart. Förvaltningen ser mycket goda möjligheter att avlasta vägnätet om vattenvägarna utnyttjas för gods in och avfall ut ur områden vid Norra Älvstranden. Förvaltningen anser därför att användandet av vattenvägar för gods och avfall till och från Norra Älvstranden ska beaktas i vidare arbete.

Inom Göteborgs Stad har diskussioner förts att eventuellt bygga en samlastningsstation för gods och avfall i Ringönområdet. För att det ska vara möjligt behöver det finnas en bra anslutning till Lundbyleden, särskilt ifall sjötransporter inte är ett alternativ.

Inom utredningsområdet har förvaltningen flera vatten- och avloppsledningar som försörjer såväl Brämaregården, Backaplan, Ringön, Frihamnen som Lindholmen med mera. En utveckling av Lundbyleden kommer innebära åtgärder på ledningar. I vilken omfattning eller vilka ledningar som kommer påverkas är i dagsläget inte möjligt att avgöra.

Längs med Lundbyleden på både norr och söder om leden har förvaltningen flera stora och särskilt viktiga ledningar som kommer påverka eventuellt val av bullerskydd eller liknande. Förvaltningen är intresserad av att vara involverad i arbetet framgent.

En särskilt viktig punkt i området är den viadukt som leder trafik av olika slag mellan Brämaregården och Lindholmen. Viadukten fungerar som avlastnings-/fördröjningsmagasin när området drabbas av extremregn. Vid ett skyfall skulle viadukten

vara vattenfylld, varför det är av yttersta vikt att just denna viadukt finns kvar i framtiden, eller att ett motsvarande alternativ kan skapas på platsen.

Beroende på vilken åtgärd det slutligen beslutas om att jobba vidare med ska även dagvatten och skyfall beaktas. En förändring av Lundbyleden ska inte innebära en försämring för omkringliggande områden. För dagvatten och skyfall finns systematiska arbeten som, när processen om åtgärdsval kommit längre, bör integreras med projektet.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen lyfter att det är viktigt att ha i beaktande att miljökvalitetsnormer för luft även gäller för gång- och cykelbanor, varför det är viktigt att säkerställa att dessa uppfylls för att skydda människor från skadliga luftföroreningar.

Miljöförvaltningen arbetar med framtagningen av stadens nya miljö- och klimatprogram som för närvarande är ute på remiss. Texten på sidan 45 i ÅVS:en, om lokala miljömål, behöver ses över och uppdateras till stadens nya miljö- och klimatmål.

Texten på sidan 109 som avser stadens arbete med miljözoner bör förtydligas; Göteborgs Stad planerar att starta upp ett arbete kring miljözoner. Miljö- och klimatnämnden och trafiknämnden har fått ett gemensamt uppdrag att utreda effekterna av ett antal olika möjliga utformningar av en miljözon klass 2 i Göteborg.

Utöver dessa allmänna synpunkter lämnar miljöförvaltningen ett antal specifika synpunkter som svar på frågeställningarna i remissmissivet.

Park- och naturnämnden

Park- och naturnämnden anser att det samlade grepp som Trafikverket och Göteborgs Stad tar med ÅVS:en är bra. Fortsatt samverkan för en gemensam planeringsriktning och samsyn av åtgärder är av stor vikt.

Med hänsyn till de tre dimensionerna och dess måluppfyllnad förespråkar park- och naturnämnden ett fortsatt arbete med tyngdpunkt för Inriktning 2 på medellång till lång sikt. Inriktning 2 har bäst förutsättning att stödja stadens pågående planeringsinriktning för önskad stadsutveckling på lång sikt. Inriktningen skapar en bättre möjlighet till att bygga hållbara livsmiljöer ur ett socialt och ekologiskt perspektiv liksom sannolikt även bäst ur ett samhällsekonomiskt perspektiv lokalt sett. Inriktningen går mest i linje med Vision Älvstaden och tidigare ställningstagande som park-och naturnämnden gjort i samband med remissyttrande över samrådshandling för ny ÖP och FÖP-C.

SDN Lundby

Nämnden anser att effektmålen är relevanta och har en tydlig koppling till dagens problembild. Stadsdelen saknar dock fler tydliga mål för att öka den sociala hållbarheten. Barnperspektivet är frånvarande i målformuleringarna. Ett mål bör handla om att skapa trygga och säkra skolvägar för barn både tvärs och längs med Lundbyleden. Gällande målet att säkerställa lokala kopplingar bör det klargöras vilken typ av trafikanter som avses. SDN Lundby ser att det främst är lokala gång- och cykelkopplingar som behövs.

Inriktningsalternativ 1 ställer höga krav på att barriäröverbryggande åtgärder och planerade kollektivtrafikändringar genomförs. SDN Lundby anser att inriktning 1 är positiv för Göteborgs hamn och industrierna på västra Hisingen, men att den har en negativ inverkan på människor, djur- och växtliv. Oavsett barriäröverbryggande åtgärder kommer Lundbyleden, tillsammans med Hamnbanan, fortsatt utgöra en fysisk, social och

mental barriär, vilket inte är förenligt med målet om en sammanhållen stad. SDN Lundby anser att både Lundbyleden och Hamnbanan på sikt behöver ledas om alternativt grävas ner eller överdäckas.

Inriktningsalternativ 2 tillåter staden att byggas samman och är ur ett socialt hållbarhetsperspektiv att föredra. Samtidigt behöver transporter till och från hamn och industrier lösas på ett hållbart sätt utan att skapa nya barriärer på annan plats. I inriktning 2 kan Lundbyleden till viss del fortsatt ses som en barriär, men med lägre hastigheter och en mindre andel tung trafik kan det ses som en överkomlig barriär. Utformningen av en eventuell boulevard behöver studeras noggrant.

SDN Lundby anser att flertalet av åtgärdsförslagen är rimliga och relevanta men saknar enklare åtgärder som kan genomföras redan nu. Stadsdelen ser även ett behov av åtgärder som syftar till att bygga samman områden längs med Lundbyleden för att på så sätt även minska sociala barriärer. Stadsdelen vill också se hur åtgärdsförslagen ter sig i koppling till social och barnkonsekvensanalys samt hur planerad spårväg påverkar gång- och cykelkopplingar.

SDN Lundby ställer sig frågande till att förslaget där Lundbyleden och Hamnbanan läggs i tunnel avfärdas. Stadsdelen anser att förslaget behöver utredas och att de sociala effekterna av en tunnel bör vägas mot kostnaderna.

Att stärka kapaciteten på det lokala gatusystemet för att inte belasta Lundbyleden ses som en åtgärd som stödjer både inriktning 1 och 2. SDN Lundby anser att detta riskerar att öka antalet barriärer. Om fler bilburna trafikanter men även tyngre trafik belastar det lokala nätet riskerar fler att påverkas av buller och luftföroreningar. Det försvårar också för människor att röra sig fritt och påverkar särskilt barn negativt, då deras rörelseutrymme riskerar att minska.

SDF Norra Hisingen

Stadsdelsförvaltningen framhåller att det är positivt att Trafikverket haft en långtgående samverkan med staden i framtagandet av ÅVS:en och kopplat den till stadens långsiktiga planeringsarbete med översiktsplan. Den sociala dimensionen är väl belyst och så även målkonflikterna.

Utifrån ett socialt perspektiv och för möjligheten att bygga en tätare och mer sammanhållen stad är inriktning 2 sannolikt den mest eftersträvansvärda men förvaltningen ställer sig frågande till om en sådan utformning är realistisk och samhällsekonomiskt möjlig.

Stadsdelsförvaltningen menar att staden och Trafikverket behöver arbeta i utvalda noder eller punkter över Lundbyleden och kraftsamla de sociala stadsutvecklingsinsatserna till strategiskt viktiga områden längs leden som till exempel Brunnsbo, Hjalmar Brantingsplatsen, kopplingar över leden till Frihamnen och Lindholmen.

Brunnsbo och Backa ligger i Backaplans förlängning och förvaltningen vill framhålla att det är synnerligen viktigt att området kopplas stadsmässigt väl till det framväxande området.

Stadsdelsförvaltningen instämmer i de föreslagna prioriterade åtgärderna på kort sikt och att kollektivtrafiken och åtgärder kring gång- och cykelvägnätet behöver prioriteras, som ett första steg för att minska barriäreffekterna och knyta områden bättre mot varandra.

Därutöver menar förvaltningen att åtgärder i form av pendelparkeringsplatser kring strategiska knutpunkter, till exempel kring den nya pendeltågstationen i Brunnsbo och vid Backaplan, är viktiga åtgärder för att skapa bättre tillgänglighet och större incitament för invånarna att lämna bilen utanför stadens centrala delar.

Stadsdelsförvaltningen tror vidare att det handlar om en kombination av åtgärder, även utanför området, som kan avlasta Lundbyleden. En sådan åtgärd, som Trafikverket nämner, är att flytta över trafik från Lundbyleden till Hisings-/Norrleden om standarden på denna led ökar i form av planskilda korsningar, bättra avkörningsmöjligheter vid Klarebergsmotet samt utbyggnad till fler körfält.

Trafiknämnden

Trafiknämnden lyfter att ÅVS:en är mycket välskriven och tydlig. Den lyckas hantera stora mängder information och göra det förståeligt och sammanhängande. Kartorna över åtgärder är bra och illustrativa. Rapporten beskriver på ett utförligt sätt konflikten mellan nyttan som leden ger i form av effektiva transporter och de negativa barriäreffekter den ger som en följd i stadsväven. Då leden går genom flera av stadens utpekade omvandlingsområden förstärks problematiken.

Trafiknämnden anser att luftproblematiken hade kunnat lyftas upp tydligare som en målkonflikt. Vidare saknas ett helhetsgrepp om hela korridorens barriärverkan och kapacitetsbehov, om både Lundbyleden och Hamnbanan, även om nämnden har förståelse för att Hamnbanan ur flera aspekter behövde avgränsas bort ur ÅVS:en.

Gällande inriktningsalternativ 1 ser trafiknämnden mycket positivt på att arbeta vidare med barriäröverbryggande åtgärder. Trafiknämnden vill förtydliga att texten på sidan 81 i rapporten, om att stärka det lokala gatusystemet, inte får tolkas som åtgärd för eller ambition att sprida ut eller ”sila” trafiken på kringliggande gator.

Trafiknämnden anser att inriktningsalternativ 2, även om det kan vara ett önskvärt scenario, inte är realistisk inom en överskådlig framtid bland annat eftersom det kräver en flytt av Hamnbanan. En sådan flytt är inte tillräckligt utredd. Trafiknämnden ser inte att planeringen kan ha inriktning 2 som huvudsakligt mål. I den mån det inte hindrar annan mer närliggande utveckling kan planeringen dock anpassas så att Inriktning 2 inte omöjliggörs.

Trafiknämnden för vidare fram specifika synpunkter kring föreslagna åtgärder i ÅVS:en.

Göteborg Energi AB (GEAB)

GEAB har flera ledningar som försörjer olika stadsdelar på Hisingen. Ledningarnas funktion måste upprätthållas i de fall ledningsflytt krävs. Ledningarna behöver också vara tillgängliga för drift och underhåll och får inte överbyggas.

GEAB har årligen en mindre mängd stora/tunga transporter till och från deras anläggningar. Koncernen kommer också behöva effektiva och frekventa transportvägar för bränsle in till sina produktionsanläggningar i Ryaområdet. Dessa behov av framkomlighet måste säkerställas oavsett inriktning.

GEAB har i detta skede av ÅVS:en ingen synpunkt på vilket inriktningsval studien tar. Studien bör dock i förlängningen ta hänsyn till befintlig och planerad teknisk infrastruktur under mark vid beslut om specifika barriärsförebyggande åtgärder. Oavsett

åtgärdsinriktning kommer ny infrastruktur för ledningsnät behöva byggas längs med och korsande leden.

GEAB önskar vara delaktiga i planeringen av alla åtgärdsförslag på kort och lång sikt för att säkerställa stadens energiförsörjning. Syftet är att i ett tidigt skede hantera konfliktpunkter samt påvisa vilka ledningsstråk och korsningar som är särskilt viktiga att upprätthålla.

Göteborgs Hamn AB (GHAB)

De flesta av GHAB:s synpunkter kommer från bolagets remissvar till samråd av ny översiktsplan för Göteborg, vilket fastställdes av GHAB:s styrelse 2019-04-23.

GHAB saknar tydliga ställningstagande i ÅVS:en om hur den övergripande trafikstrukturen ska se ut om genomfartstrafiken flyttas från Lundbyleden. GHAB:s ställningstagande kvarstår kring tidigare påpekande att åtgärder behöver göras på Norrleden och att det behövs en ny förbindelse mellan Väg 40 och E6 Söder för att avlasta Lundbyleden från genomfartstrafik. Att koppla ihop Oscarsleden med Lundbytunneln med en tunnel under Göta älv anser GHAB är en åtgärd som behöver utredas för att se vilken effekt den skulle få för avlastning av Lundbyleden.

Istället för gång- och cykelbroar ser GHAB att nya älvförbindelser i största möjliga mån sker med färjeskyttlar för gång- och cykeltrafik samt med tunnlar alternativt höga broar för spårvägs- och vägtrafik för att säkerställa riksintresset för kommunikation, sjöfart på Göta älv.

GHAB anser att målen i ÅVS:en är relevanta och väl formulerade. GHAB saknar inget mål men vill att målet för godstrafik vässas till ytterligare sant att ordet bibehållen stryks ur målet. GHAB:s bedömning är att det kommer att vara svårt att lyckas med föreslagna åtgärder utan juridiska eller ekonomiskt stödjande åtgärder.

Älvstranden Utveckling AB (ÄUAB)

ÄUAB anser att det övergripande målet för problemlösning överensstämmer med bolagets uppdrag att förverkliga Vision Älvstaden, att skapa en sammanhållen stad och samtidigt gynna näringslivet med dess transporter. Även effektmålen med underpunkter om en sammanhållen stad och effektiv och långsiktig transportförsörjning stämmer med bolagets uppdrag.

Däremot saknar ÄUAB en tydligt beskriven ambition i underlaget som kan skapa förutsättningar för att utveckla en attraktiv stad med goda stadskvaliteter i enlighet med Vision Älvstaden. För att utvecklingen i området ska bidra till att ”hela staden” behöver stadskvaliteterna lyftas tydligare.

Så länge Lundbyleden och Hamnbanan ligger kvar med sin nuvarande funktion påverkas möjligheterna att uppfylla Vision Älvstadens mål om en innerstad som omfattar båda sidor om älven. Barriären kommer framgent att påverka både möjligheten att utveckla en attraktiv och hel stad och försvåra uppfyllande av stadens mål om ökad andel hållbart resande, som återkommande lyfts i remissen, då avstånden upplevs längre än en fullt ut sammanbyggd stadsdel.

ÄUAB anser att inriktningsalternativ 2 skapar bäst förutsättningar för staden att uppfylla Vision Älvstaden. Inriktningen har störst potential att bygga en tät, hållbar och

sammanhållen stad. Inriktning 2 möjliggör mer exploaterbara ytor och minskar de trafikala ytorna i området.

ÄUAB beklagar att den justering som beskrivs på sidan 13 för att möjliggöra tunnelalternativet genom Ramberg, inte kunde finansieras för att möjliggöra alternativ väg för Hamnbanan.

ÄUAB ställer sig frågande till att Trafikverket inte rekommenderar att gå vidare med åtgärden att transportera gods till området via sjöfart.

ÄUAB är positiva till flera av åtgärdsförslagen på medel-/lång sikt.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret anser att ÅVS:en utgör ett viktigt underlag för stadens fortsatta planering. Den är kunskapshöjande och utgör en bra grund för pågående arbeten med både översiktsplan (ÖP) och fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (FÖP-C) och liknande övergripande arbeten. Stadsledningskontoret anser dock inte att det är lämpligt att avgöra Lundbyledens långsiktiga funktion endast utifrån en ÅVS då det saknas väsentliga delar för att det ska kunna utgöra ett beslutsunderlag. Bland annat saknas det ekonomiska konsekvenser av de åtgärder som diskuteras i ÅVS:en. Vidare omfattar studien inte Hamnbanan som tillsammans med Lundbyleden utgör barriären för befintliga och planerade bostäder och verksamheter i området. Koppling till det lokala trafiknätet i området samt det övergripande trafiknätet i Storgöteborg är inte heller tillräckligt utrett. Bedömning av luftmiljön med mera bör också studeras djupare.

Stadsledningskontoret tillstyrker principiellt föreslagna åtgärder på kort sikt (2020–2030) som hanterar barriärminskande åtgärder, samt stödjer båda inriktningarna på medel-/lång sikt. Utifrån stadens långsiktiga visioner och mål bedöms inriktningsalternativ 2 vara det lämpligaste alternativet. För att detta alternativ ska förverkligas krävs dock att omfattande åtgärder vidtas. Godstransporterna till hamnen med rimliga förutsättningar måste säkras. Stora delar av dagens trafik på Lundbyleden behöver styras om till andra leder i staden – om detta är möjligt och vilka åtgärder som i så fall behöver vidtas har ännu inte utretts. Så länge Hamnbanan finns kvar utgör den en barriär och för att helt eliminera barriäreffekten måste även den flyttas. Eftersom utvecklingen av staden, och inte minst området runt Lundbyleden, behöver fortgå är det därför lämpligt att staden och Trafikverket arbetar vidare med inriktningsalternativ 1 till dess att förutsättningar för att förverkliga inriktning 2 är på plats. Dock är det viktigt att inte åtgärder vidtas som på sikt utgör hinder för inriktning 2. Delar av de åtgärder som behöver vidtas på kort sikt samt för inriktning 1 kan utgöra underlag till framtida statlig och regional medfinansiering (det vill säga underlag till nationell plan, som är Trafikverkets investeringsplan). Detta ligger väl i linje med Ställningstagande inför inriktningsplanering för nationell plan för transportsystemet samt regional infrastrukturplan 2022–2033 (kommunstyrelsen 2019-11-06 § 825).

Se bilaga 7 för stadsledningskontorets förslag till yttrande till Trafikverket, svar på ställda frågor i remissen.

Stadsledningskontoret vill även uppmärksamma om att det fortfarande råder pandemi och att den totala effekten av den ännu inte blivit märkbar. Det är möjligt att förändrade beteenden, arbetssätt och resmönster kan ge effekter på hur vägnätet, och i detta fall Lundbyleden, används i framtiden. Det handlar exempelvis om att digitala medel bidrar

till en större flexibilitet vid val av arbetsplats (hemma eller på kontoret), samt att flexibla arbetstider möjliggör anpassning av restider vid arbetspendling, vilket kan leda till att vägnätet belastas på ett annorlunda sätt än vad tidigare mätningar visat.

Magnús Sigfússon	Eva Hessman
Direktör Samhälle och omvärld	Stadsdirektör

Sammanfattning

Lundbyleden (E6.21) är en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade leder. Den ingår i det nationella stamvägnätet och är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Leden sträcker sig från Ringömotet i öster till Bräckemotet i väster över en cirka sex kilometer lång sträcka. Lundbyleden länkar samman E6, E20 och E45 i öster med Väster-/Söderleden, Hisings-/Norrleden och väg 155 i väster. Leden kopplar an mot stora målpunkter såsom Göteborgs hamn, industrier och bostadsområden i Torslanda samt Öckerö kommun och är således en viktig väg för nationell, regional såväl som lokal trafik.

Hamnbanan till Göteborgs Hamn löper parallellt med Lundbyleden och tillsammans utgör de en påtaglig barriär för befintliga och planerade bostäder och verksamheter i området. I tillägg till detta transporteras farligt gods på Hamnbanan och delar av Lundbyleden vilket utgör en risk och begränsar på vilket sätt bebyggelse kan uppföras längs sträckan.

Lundbyleden sträcker sig genom en stor del av det område som Göteborgs Stad kallar Älvstaden, ett av stadens prioriterade områden för omvandling och förtätning. En vision för Älvstadens kommande utveckling togs fram under 2012, i vilken Göteborgs Stad pekar på vikten av att bygga samman staden över älven och skapa en stad med en stor variation av verksamheter, rekreation och bostäder.

Idag har Lundbyleden funktionen av en kapacitetsstark trafikled för såväl människor som gods i ett både lokalt, regionalt och nationellt perspektiv. På kort sikt är därmed den största utmaningen att skapa förutsättningar för att hantera den ökade transportefterfrågan till följd av pågående och planerad stadsutveckling i området. På längre sikt handlar utmaningarna framförallt om den målkonflikt som finns mellan den önskvärda stadsutvecklingen i området och behovet av transporter längs Lundbyleden.

Genom denna åtgärdsvalsstudie tar nu Trafikverket och Göteborgs Stad ett gemensamt och samlat grepp kring den stadsomvandling som sker i området kring Lundbyleden och sätter detta i relation till Lundbyledens funktion på kort, medellång och lång sikt i samklang med stadsutvecklingen. Göteborgs Stad tar samtidigt fram en ny översiktplan (ÖP) för Göteborg samt en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala Göteborg. *Sammanhållen stad norr om älven* är Göteborgs Stads målbild/vision i FÖP:en. Samma målbild/vision finns i Vision Älvstaden. Det övergripande målet för åtgärdsvalsstudien är att *Möjliggöra en stadsutveckling som skapar en sammanhållen stad och samtidigt tryggar en effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning*. Det övergripande målet är även nedbruten i flera effektmål för lösningar/åtgärder, vilka tagits fram inom ramen för åtgärdsvalsstudien.

Arbetet med att pröva tänkbara lösningar har utgått från att föreslå åtgärder på kort sikt (2020-2030) samt åtgärder på medellång till lång sikt (2031 och framåt). För åtgärder på kort sikt har fokus varit att skapa förutsättningar för att hantera trafikförsörjningen på och i anslutning till Lundbyleden till följd av pågående och beslutade planer i området. Fokus på kort sikt har även varit att minska barriäreffekten av Lundbyleden för fotgängare och cyklister. För åtgärder på medellång till lång sikt har två inriktningsalternativ för Lundbyledens framtida funktion tagits fram, *Inriktning 1 – en kapacitetsstark trafikled för regional och nationell trafik trafik med barriäröverbryggande åtgärder* och *Inriktning 2 – en boulevard med lokal karaktär och med minskad barriärverkan*. Inriktningarna har båda en tydlig riktning mot målet/visionen om en sammanhållen stad. Syftet med dessa inriktningar är inte nödvändigtvis att den fortsatta planeringen behöver välja en av dessa inriktningar,

REMISS

utan att de snarare ligger till grund för att belysa vilka typer av åtgärder som skulle krävas för att erhålla önskvärda funktioner och kvaliteter.

Exempel på åtgärder på kort sikt som rekommenderas för vidare hantering är gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder som behöver genomföras och prioriteras för att reducera antalet kortväga, lokala bilresor. För att ställa om från personbilsresor till gång-, cykel-, och kollektivtrafikresor behöver även styrande åtgärder implementeras. Rekommendationen är även att gemensamt arbete för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken enligt Målbild Koll2035 initieras. För att minska barriäreffekten av Lundbyleden och Hamnbanan rekommenderas ett antal barriäröverbryggande åtgärder. Nya kopplingar över älven för gång-, cykel,- och kollektivtrafik är ytterligare exempel på åtgärder av stor vikt.

På medel- och lång sikt rekommenderas fortsatt arbete med åtgärder för gång-, cykel-, och kollektivtrafik samt styrande och administrativa åtgärder som behövs för att bidra till klimat- och miljömål samt för att åstadkomma minskad biltrafik och en överflyttning från personbil till andra färdmedel. Åtgärder som utvecklar det lokala gatusystemet och dess struktur behövs också för att avlasta Lundbyleden.

Trafikverket och Göteborgs Stad har även formulerat övergripande reflektioner och gemensamma slutsatser om nuläget och om framtiden som inspel till Göteborgs Stads arbete med ÖP/FÖP.

I slutet av rapporten återges beskrivningar och reflektioner av arbetet med åtgärdsvalsstudien och den process som pågått under näsan två års tid. En av de största vinsterna med denna åtgärdsvalsstudie har, enligt parterna, varit den gemensamma processen. Denna har bidragit till att parterna fått en större insikt i varandras arbetssätt och de utmaningar som organisationerna har och står inför. De sociala aspekterna har fått ett större utrymme än vanligt i åtgärdsvalsstudier och infrastrukturens barriäreffekter har varit en betydande fråga i studien.

REMISS

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-08-25

Svar på remiss - Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden

§ 375, 0464/20

Beslut

I byggnadsnämnden

Enligt yrkande från ordföranden Hampus Magnusson (M):

Översända svar på remiss till kommunstyrelsen utan politiskt ställningstagande.

Handlingar

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2020-08-12, med bilagor.

Yrkanden

Ordföranden Hampus Magnusson (M) yrkar på att översända svar på remiss till kommunstyrelsen utan politiskt ställningstagande.

Beslutsgång

Ordföranden föreslår att nämnden ska besluta att bifalla yrkandet och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

Justering

Protokollet under denna paragraf förklaras omedelbart justerat.

Dag för justering
2020-08-25

Vid protokollet

Sekreterare

Linnéa Karlsson

Göteborgs Stad

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-08-31

Remissvar avseende ”Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden"

§ 149, 2457/20

Beslut

Fastighetsnämnden beslutar:

Förvaltningens tjänsteutlåtande översänds till Stadsledningskontoret utan politiskt ställningstagande.

Handling

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2020-08-31

Yrkanden

Hampus Magnusson (M) yrkar bifall till eget förslag om att tjänsteutlåtandet ska översändas till Stadsledningskontoret utan politiskt ställningstagande

Emmali Jansson (MP) och Bobbo Malmström (V) yrkar bifall till kontorets förslag

Propositionsordning

Ordföranden Mats Ahdrian ställer proposition på yrkandena och finner att Hampus Magnussons yrkande bifallits.

Protokollsanteckning

Lina Gudmundsson (V) deltar inte i handläggningen på grund av jäv.

Justering

Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsledningskontoret

Dag för justering
2020-08-31

Vid protokollet

Sekreterare
Sirpa Bernhardsson

Ordförande
Mats Ahdrian

Justerande
Emmali Jansson

Göteborgs Stad

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-08-24

Trafikverkets remiss gällande åtgärdsvalsstudie för Lundbyleden

§ 133, 0303/20

Beslut

1. Park- och naturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till kommunstyrelsen.

2. Park- och naturnämnden beslutar att justera paragrafen omedelbart.

Catarina Börjesson (D) och Jan Hammarström (D) avstår från att delta i besluten.

Handling

Förvaltningens tjänsteutlåtande daterat 2020-05-25

Yrkanden

Yrkande från SD: *Angående yttrande till kommunstyrelsen över Trafikverkets remiss gällande Åtgärdsvalsstudie för Lundbyleden* (protokollsbilaga 1)

Björn Tidland (SD) yrkar bifall till yrkande från SD: *Angående yttrande till kommunstyrelsen*
över Trafikverkets remiss gällande Åtgärdsvalsstudie för Lundbyleden.

AnnaSara Perslow (C) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Propositionsordning

Ordföranden AnnaSara Perslow (C) ställer förvaltningens förslag till beslut mot yrkandet från SD: *Angående yttrande till kommunstyrelsen över Trafikverkets remiss gällande Åtgärdsvalsstudie för Lundbyleden*.

Justering

Omedelbar

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering
2020-08-24

Vid protokollet

Sekreterare
Anders Grönberg

Ordförande
AnnaSara Perslow (C)

Justerande
Hanna Bernholdsson (MP)

Göteborgs Stad

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-06-23

Begäran 2020-04-17 om yttrande - Remiss från Trafikverket - Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden (TRV 2020/10282) (SLK dnr 0801/20)

§ 157, N139-0331/20

Ärendet

Trafikverket har i april 2020 översänt åtgärdsvalsstudie Lundbyleden till stadens förvaltningar för yttrande. Stadsledningskontoret ansvarar för att sammanställa förvaltningarnas svar till ett stadengemensamt yttrande. Stadsdelsförvaltningen svarar på remissens frågeställningar utifrån sociala och lokala perspektiv.

Åtgärdsvalsstudien tar ett samlat grepp och skapar en helhetsbild kring den stadsutveckling som sker i området kring Lundbyleden och sätter denna stadsutveckling i relation till Lundbyledens funktion på kort, medellång och lång sikt i samklang med stadsutvecklingen.

Handling

Tjänsteutlåtande i rubricerat ärende daterat 2020-04-20.
Yrkande (S) ÅVS Lundbyleden, bilaga 4.
Yrkande (D) angående Yttrande remiss från Trafikverket gällande Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden, bilaga 5.

Yrkanden

Håkan Hallengren (S) yrkar bifall till yrkande från (S).
Jan Sylvan (D) yrkar bifall till yrkande från (D).
Martin Nilsson (MP) yrkar avslag på yrkande från (D) och (S).
Håkan Hallengren (S) yrkar att yrkande från (S) görs om till yttrande.

Propositionsordning

Ordförande Åke Björk (M) ställer proposition på yrkandet från (D) och finner att yrkandet har avslagits.

Jan Sylvan (D) begär votering.

Omröstning 1

Godkänd voteringsproposition: ”Nej för bifall till yrkandet från Jan Sylvan och Ja för bifall till Martin Nilssons avslagsyrkande”

Simona Mohamsson (L), Johan Svensson (V), Håkan Hallengren (S), Martin Nilsson (MP), Salam Kaskas (S), Kenneth Bernting (M), Sara Lindalen (V), Åke Björk röstar Ja (8).

Jan Sylvan (D), Marie-Louise Bergström (D), Krista Femrell (SD) röstar Nej (3).

Propositionsordning

Ordförande Åke Björk (M) ställer proposition på yrkandet från (S) och finner att yrkandet har avslagits.

Håkan Hallengren (S) begär votering.

Omröstning 2

Godkänd voteringsproposition: ”Nej för bifall till yrkandet från Håkan Hallengren och Ja för bifall till Martin Nilssons avslagsyrkande”

Simona Mohamsson (L), Johan Svensson (V), Jan Sylvan (D), Martin Nilsson (MP), Kenneth Bernting (M), Sara Lindalen (V), Krista Femrell (SD), Åke Björk (M) röstar Ja (8).

Håkan Hallengren (S), Salam Kaskas (S), Marie-Louise Bergström (D) röstar Nej (3).

Propositionsordning

Ordförande Åke Björk (M) ställer proposition på yrkande från (S) och finner att yrkandet görs om till ett yttrande.

Beslut

1. Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden tillstyrks under förutsättning att framförda synpunkter beaktas.
2. Stadsdelsnämnden Lundby översänder tjänsteutlåtandet till Stadsledningskontoret som sitt yttrande.
3. Stadsdelsnämnden Lundby beslutar att avslå yrkandet från (D).
4. Stadsdelsnämnden Lundby beslutar att avslå yrkandet från (S).
5. Stadsdelsnämnden Lundby antecknar yttrande från (S) till protokollet.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsledningskontoret

Dag för justering
2020-06-29

Vid protokollet

Sekreterare
Saga Alenäs

Ordförande
Åke Björk

Justerande
Johan Svensson

Göteborgs Stad

Utdrag ur Protokoll
Sammanträdesdatum: 2020-08-27

Yttrande över Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Lundbyleden

§ 299, 2990/20

Beslut

1. Trafiknämnden tillstyrker förslaget utifrån trafikkontorets yttrande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.
3. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Handlingar

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2020-05-11

Yrkande (MP) (protokollsbilaga 1, § 299)

Yttrande (V) (protokollsbilaga 2, § 299)

Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall till trafikkontorets förslag samt avslag till yrkandet från (MP).

Karin Pleijel (MP) yrkar på bifall till yrkande från (MP) samt avslag till trafikkontorets förslag.

Henrik Munck (D) yrkar bifall till trafikkontorets förslag.

Blerta Hoti (S) yrkar bifall till trafikkontorets förslag och avslag till yrkandet från (MP).

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer propositioner på trafikkontorets förslag och yrkandet från (MP) och finner att trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Justering

Omedelbar justering.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering
2020-08-27

Vid protokollet

Sekreterare
Sara Olsson

Ordförande
Toni Orsulic (M)

Justerande
Karin Pleijel (MP)

Till Trafikverket
diariet.goteborg@trafikverket.se
Trafikverkets ärendenr: TRV 2020/10282

Göteborgs Stads yttrande gällande Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden

Allmänna synpunkter på remissen

Göteborgs Stad anser att åtgärdsvalsstudien (ÅVS) utgör ett väl genomarbetat förslag som kan ligga till grund för en samsyn på stadsutvecklingen och riksintresse för kommunikation i anslutning till Lundbyleden mellan staden och Trafikverket. Det är positivt att Trafikverket haft en långtgående samverkan med staden i framtagandet av ÅVS:en och kopplat den till stadens långsiktiga planeringsarbete. ÅVS:en är välskriven och tydlig – den lyckas hantera stora mängder information och göra den förståelig och sammanhängande. Kartorna över åtgärderna är bra och illustrativa. Rapporten beskriver på ett utförligt sätt konflikten mellan nyttan som Lundbyleden ger i form av effektiva transporter och de negativa barriäreffekter den ger. Då leden går genom flera av stadens utpekade omvandlingsområden förstärks problematiken. ÅVS:en är också mycket kunskapshöjande och kan utgöra underlag i det pågående arbetet med stadens nya översiktsplan (ÖP) och fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (FÖP-C).

Göteborgs Stad anser dock att det är en brist att ÅVS:en är avgränsad till att bara hantera Lundbyleden och endast tar med Hamnbanan i fråga om att minska barriäreffekten av trafikled och järnväg. Denna brist påtalades från stadens håll redan i inledningen av arbetet. För stadens målsättning om en sammanhållen stad är Hamnbanan inte en enskild fråga utan behöver hanteras på lång sikt. Hamnbanan innebär den ”största” barriären i form av skyddsavstånd för farligt gods rakt igenom stadens största utvecklings-/omvandlingsområde.

Göteborgs Stad tillstyrker principiellt föreslagna åtgärder på kort sikt (2020–2030) som hanterar barriärminskande åtgärder, samt stödjer båda inriktningarna på medel-/lång sikt. Utifrån stadens långsiktiga visioner och mål bedöms inriktningsalternativ 2 vara det lämpligaste alternativet. För att detta alternativ ska förverkligas krävs dock att omfattande åtgärder vidtas. Godstransporterna till hamnen med rimliga förutsättningar måste säkras. Stora delar av dagens trafik på Lundbyleden behöver styras om till andra leder i staden – om detta är möjligt och vilka åtgärder som i så fall behöver vidtas har ännu inte utretts. Så länge Hamnbanan finns kvar utgör den en barriär och för att helt eliminera barriäreffekten måste även den flyttas. Eftersom utvecklingen av staden, och inte minst området runt Lundbyleden, behöver fortgå är det därför lämpligt att staden och Trafikverket arbetar vidare med inriktningsalternativ 1 till dess att förutsättningar för att förverkliga inriktning 2 är på plats. Dock är det viktigt att inte åtgärder vidtas som på sikt utgör hinder för inriktning 2. Delar av de åtgärder som behöver vidtas på kort sikt samt för inriktning 1 kan utgöra underlag till framtida statlig och regional medfinansiering (det vill säga underlag till nationell plan, som är Trafikverkets investeringsplan). Detta ligger väl i linje

med Ställningstagande inför inriktningsplanering för nationell plan för transportsystemet samt regional infrastrukturplan 2022–2033 (kommunstyrelsen 2019-11-06 § 825).

Oavsett inriktning är den största utmaningen med det övergripande trafiksystem i Göteborg, att minska mängden trafik då Lundbyleden går rakt igenom regionens och stadens kärna. I ÅVS:en är detta beskrivet som en av målkonflikterna med ökad andel hållbara transporter, det vill säga minskad mängd resor med bil och planerad utökad kapacitet för vägtrafik i många pågående byggprojekt i staden.

Svar på Trafikverkets frågor

1. Är framtagna mål för problemlösning och identifierade målkonflikter relevanta? Saknas något väsentligt?

Göteborgs Stads bedömning är att både framtagna mål för problemlösning och de identifierade målkonflikterna är relevanta. Dock saknas det en tydlig beskrivning av att Lundbyleden kommer att behöva vara ett starkt kollektivtrafikstråk framöver, vilket har visat sig i arbetet och analyser, och att detta kommer i konflikt med flera av målen.

Trots att sociala aspekter givits större utrymme i ÅVS:en än vanligt saknar Göteborgs Stad en djupare beskrivning av den sociala hållbarheten, exempelvis i form av barnperspektivet. Barn påverkas i hög grad av de negativa effekter som trafikbarriärer utgör i form av begränsade rörelsemönster men även genom att de är extra känsliga för buller- och luftföroreningar. Gällande målet att säkerställa lokala kopplingar bör det klargöras vilka trafikslag som avses. Det är främst lokala kopplingar för gående och cyklister som behövs, då det stärker folkhälsan och på sikt bidrar till att minska den bilburna trafiken.

Göteborgs Stad saknar en mer omfattande beskrivning av miljöaspekterna. Koppling till stadens miljömål och stadens klimatstrategiska program saknas. Det framgår inte heller hur de föreslagna åtgärderna bidrar till att nå de nationella klimatmålen. Luft- och bullerproblematiken behöver lyftas fram tydligare som en målkonflikt. Risken är att dessa problem kan komma att stå i vägen för stadens önskade förtätning. Samtidigt kan en förtätning på sikt antas gynna luftmiljön genom att skapa ett bättre underlag för kollektivtrafik, gång och cykel och minska efterfrågan på bilresor. Som en detaljerad synpunkt anser staden att den fjärde punkten under Effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning (s 38) skulle kunna kompletteras med: Förbättra miljön genom minskning av luftföroreningar, buller och vibrationer och ett ökat inslag av grönytor.

Göteborgs Stad har förståelse för att ÅVS:en inte omfattar Hamnbanan men detta medför att det är svårt att få ett helhetsgrepp när det gäller hela den barriärverkan och det kapacitetsbehov som Lundbyleden och Hamnbanan utgör tillsammans. Göteborgs hamn är Sveriges nationella storhamn med verksamhet inom energi, bil, roro-fartyg, färja och containersjöfart. Containerverksamheten utmärker sig gentemot andra svenska hamnar genom att Göteborgs hamn är den enda som kan erbjuda direkta avgångar mot världsmarknader. Nära 60 procent av Sveriges containerhandel går via Göteborgs hamn. Sveriges näringsliv är därmed beroende av god kapacitet för godstransporter till och från hamnen.

2. Inriktningsalternativ 1 på lång sikt, för- och nackdelar? (Avsnitt 8)

Nedan följer Göteborgs Stads bedömning av för- och nackdelar för inriktningsalternativ 1 på lång sikt.

Fördelar:

Inriktningsalternativ 1 säkerställer transportfunktionen till hamnen då både Hamnbanan och Lundbyleden är kvar i befintligt läge. Detta innebär att det inte blir några dyra och omfattade systempåverkande omläggningar eller lokaliseringar för staten och det ger också möjlighet till snabba och effektiva kollektivtrafiklösningar för den regionala funktionen. Lundbyleden är det infrastrukturstråk som har störst betydelse för lastbilstrafiken till och från ytterhamnsområdet. Godsflöden till och från Göteborgs hamn kommer också under överskådlig tid att transporteras på väg, även om det sker en överflyttning av godstransporter till järnväg.

Inriktningsalternativ 1 innebär även att det kommer att finnas möjligheter att redan på kort sikt arbeta med överdäckningar för att reducera barriäreffekten, samt separata gång- och cykelpassager, som blir planskilda och därmed trygga. Detta innebär att det finns goda möjligheter att bygga samman staden över Lundbyleden och Hamnbanan samtidigt som deras funktioner bibehålls.

Ytterligare en fördel är att Lundbyleden idag är anpassad för höga trafikflöden och att även fortsättningsvis samla trafiken där så långt som möjligt gör att de negativa effekterna av trafiken begränsas till en trafikled istället för att spridas ut. På sikt behöver eventuell ökad trafik till följd av tillkommande exploateringar hanteras på kringliggande gatunät runt Lundbyleden så att nuvarande och framtida trafik på Lundbyleden av mer genomfartskaraktär kan fortsätta nyttja denna.

Mer omfattande åtgärder, såsom överdäckningar kan genomföras på medel-/lång sikt. Bredare bro eller överdäckning mellan Lindholmen och Lundby med stadsutveckling längs sträckningen (BA1C-D) är en bärande del av inriktningsalternativ 1.

För att kunna hantera trafiken från tillkommande exploatering, utan att befintligt eller trimmat lokalt gatunät eller Lundbyleden blir överbelastade, behöver betydligt fler resor med lokala start- och/eller målpunkter utföras med andra färdsätt än bil. Detta går i linje med stadens styrdokument Trafikstrategi för en nära storstad, och dess effektmål för resor. Inriktningsalternativ 1 kräver även kraftfulla åtgärder med god gestaltning och beslut om investeringar för att åtgärderna ska få avsedd effekt.

Nackdelar:

Lundbyleden utgör en barriär för att skapa en sammanhängande innerstad mellan Norra Älvstranden och resten av Lundby, vilket innebär att potentialen för etablering av olika typer av verksamheter norr om Lundbyleden blir begränsad. Sannolikt främjar detta inriktningsalternativ 1 även etablering av mer bilburen och storskalig handel på Backaplan och minskar möjligheten att integrera Kvillestan (Brämaregården) och andra delar av Lundby med resten av innerstaden. Lundbyleden och Hamnbanan delar stadskärnan itu, där det redan idag finns socioekonomiska skillnader mellan de båda sidorna av Lundbyleden, vilket förstärker känslan av en delad stad.

När stora infrastrukturprojekt såsom Marieholmsförbindelsen och Leråkersmotet är genomförda, vilka syftar till att utöka kapaciteten på det statliga vägnätet och förstärka

Lundbyleden som trafikstråk, finns det risk för att överflyttningen av trafikanter från bil till gång, cykel och kollektivtrafik försvåras.

Göteborgs Stad ser svårigheter med att hitta lösningar på lång sikt för området kring Brantingsmotet. Redan idag indikeras det att förutom kommande spårvägsförbindelse mellan Brunnsbo och Linnéplatsen kommer även ett framtida metrobussystem vara planskilt på sikt. Med tanke på den pågående utvecklingen på Hisingen, framför allt kring Säve flygplatsområde och på lång sikt även Skra Bro och Björlanda, kommer trycket på denna plats att öka ytterligare. I detta fall behöver även frågorna om Lundbyleden och Hamnbanan utredas vidare. Även frågor kring farligt gods i centrala lägen med stor befolkningsmängd är stora utmaningar, speciellt vid olyckor där giftgas kan spridas.

Ur ett exploateringsperspektiv är inriktningsalternativ 1 mer bekymmersamt. Det är svårt och kostsamt att risksäkra, hantera luft- och bullerproblematik och samtidigt bygga en sammanhängande stad.

En framtid där Lundbyleden och Hamnbanan har samma dragning och funktion som idag försvårar och fördyrar en stadsutveckling närmare sträckningen. Bibehållen dragning och funktion gör att det är långt mellan bebyggelsen och att barriäreffekten förstärks ytterligare. Problematiken med buller och luftföroreningar kvarstår även om åtgärder såsom bullerplank vidtas. Gröna stråk, söder och norr om leden kommer också att brytas, vilket innebär att växt- och djurliv inte kan passera.

3. Inriktningsalternativ 2 på lång sikt, för- och nackdelar?

Nedan följer Göteborgs Stads bedömning av för- och nackdelar för inriktningsalternativ 2 på lång sikt.

Fördelar:

I inriktningsalternativ 2 har dagens Lundbyled omvandlats till en stadsgata av mer lokal karaktär, en så kallad boulevard. I arbetet med Göteborgs nya ÖP och FÖP-C ingår strategierna att skapa en sammanhållen, nära och robust stad. Inriktningen möter också det anspråk som omvandlingsområdena längs Lundbyleden kommer att ha på ett sammanhängande gatunät, där stadens resurser blir tillgängliga för fler, med bättre kopplingar mellan Norra Älvstranden och resten av Lundby. Detta ger större möjligheter för etableringar av mer innerstadslik handel, restaurangverksamhet och andra verksamheter även norr om Lundbyleden, exempelvis i Kvillestan och på Backaplan. Inriktningsalternativ 2 stödjer Lundbyledens roll som ryggrad i det lokala gatunätet, och möjliggör en ökad rörlighet mellan omkringliggande stadsdelar för att skapa bättre förutsättningar för samspel och utbyte mellan stadsdelar som idag ligger separerade. Att omvandla Lundbyleden till en stadsgata tillgängliggör parker norr och söder om leden för boende på respektive sida. En omvandling ökar också möjligheten att uppnå ett hållbart resande för staden som helhet, då omvandlingsområdena ligger lika centralt som den södra innerstaden och har störst möjligheter att nå stadens attraktiva målpunkter till fots, med cykel och kollektivtrafik. Detta skulle även innebära en möjlighet till förbättrad luft- och bullermiljö i området närmast Lundbyleden genom sänkta hastigheter och minskade trafikmängder.

Om den tunga trafiken angör staden via ringleder och hamnen via Norrleden respektive Söder-/Västerleden finns möjlighet att nå målet om en nära, sammanhållen och attraktiv stad. Detta alternativ skapar stora exploaterbara ytor och minskar ytorna för trafik.

Att omleda tung godstrafik till Norr-/Hisingsleden dit farligt gods redan idag är hänvisad, är också ett robust sätt att prioritera framkomligheten för näringslivets transporter till hamn, industri och framtida logistikområden på Hisingen på lång sikt.

I Inriktningsalternativ 2 kan också Lundbyledens placering i snittet Myntgatan/Pumpgatan till Eriksbergsmotet, flyttas närmare Hamnbanan för att sammanfalla med skyddsavståndet för farligt gods och därmed få loss exploaterbar yta mellan Lundbyleden och Herkulesgatan, även när Hamnbanan ligger kvar.

Nackdelar:

Huvudsyftet med Inriktningsalternativ 2 är att möjliggöra för staden att växa förbi Lundbyleden genom att dess barriärverkan tydligt minskar om Lundbyleden görs om till en mer stadsmässig boulevard istället för en trafikled och att trafikflöden samt hastighet därmed minskar. Så länge Hamnbanan finns kvar kommer den dock att utgöra en barriär och effekten av att Lundbyledens görs om till boulevard kommer därigenom att vara begränsad. En flytt av Hamnbanan är inte utredd men en sådan skulle innebära stora ekonomiska utmaningar och en utmaning att hitta en ny dragning för järnvägen. Detta sammantaget gör att en flytt av Hamnbanan sannolikt ligger tämligen långt fram i tiden.

Om Lundbyleden görs om till boulevard kommer det att uppstå problem i andra delar av staden dit trafiken från leden flyttas. Enligt analyser som gjorts inom ramen för ÅVS:en, där hastigheten på Lundbyleden i makrosimulering minskades till 40 km/h, söker sig ungefär hälften av resande på Lundbyleden till alternativ väg. Att halvera trafikflödena på Lundbyleden leder således till kraftigt ökade flöden på flera närliggande parallellstråk, vilket minskar möjligheterna till framtida exploateringar i eller längs de stråken. De parallella stråken (exempelvis Hjalmar Brantingsgatan, Björlandavägen, Lindholmsallén, Stålhandskegatan, Säterigatan, samt Östra och Västra Bräckevägen) skulle behöva få ökad kapacitet för att kunna ta emot mer trafik, vilket gör att dessa stråk får ökad barriärverkan, buller- och luftmiljöproblematik, samt sannolikt försämrad trafiksäkerhet. Detta skulle bland annat ur ett barnperspektiv leda till kraftiga försämringar, särskilt med avseende på trafiksäkerhet, trygghet, buller och luftmiljö. Längs Hjalmar Brantingsgatan har Göteborgs Stad den senaste tiden exploaterat nära gatan (exempelvis vid Lundbybadet) och gatan har smalnats av på samma plats. Genomförande av planering som leder till markant ökad trafik på Hjalmar Brantingsgatan skulle ge överskridande av gränsvärden avseende buller och luftkvalitet. Även Björlandavägen skulle få ta emot ökad trafik och då den idag inte rymmer mer trafik skulle den behöva breddas till 2+2-körfält (vilket inte ryms längs hela sträckan).

Ett annat argument mot inriktningsalternativ 2 är att tillkomsten av Marieholmstunneln kommer att förstärka Lundbyledens betydelse.

Det är även viktigt att bevara åtminstone dagens kapacitet på Lundbyleden för att möjliggöra en flytt av Danmarks- och Tysklandstrafiken från Södra Älvstranden till hamnen. Även om trafik kan hänvisas via Norr-/Söderleden skulle merparten av trafiken till sådana färjor gå via Lundbyleden.

4. Är rekommenderade åtgärdsförslag på kort sikt relevanta utifrån framtagna mål för problemlösning och identifierade brister, utmaningar och knäckfrågor? Saknas någon åtgärd? (Avsnitt 9.2)

Göteborgs Stads bedömning är att de rekommenderade åtgärderna huvudsakligen är relevanta men att det vore önskvärt att rangordna åtgärderna så att de som ger störst effekt kan prioriteras. I och med att Hamnbanan inte ingår i ÅVS:en är det svårt att bedöma relevanta åtgärder utifrån ett helhetsgrepp.

Vissa av åtgärderna innebär målkonflikter och det är viktigt att dessa åtgärder inte hänskjuts till en delutredning eftersom systempåverkan då inte synliggörs.

Det saknas även vissa åtgärder såsom barriäröverbyggande åtgärder för växt- och djurliv, generell hastighetssänkning, åtgärder för utbyggd kollektivtrafik för att ersätta de lokala resorna samt klimatkompenserande åtgärder. Det vore även önskvärt att enklare åtgärder som kan vidtas inom de närmsta åren lyfts fram. Hur de olika åtgärdsförslagen ter sig i koppling till social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys bör också förtydligas.

För att kunna förverkliga föreslagna åtgärder för godstransporter på kort sikt behövs, utifrån Göteborgs hamnverksamhets perspektiv, juridiska och ekonomiskt stödjande insatser eftersom dessa styrs av marknaden.

Göteborgs Stad vill även göra följande medskick när det gäller särskilda åtgärdsförslag:

- ***BA1B Wieselgrensplatsen/Gropegårdsgatan – Lindholmen Etapp B: GC-bro (med möjlighet att utveckla till spårvägsbro på längre sikt):*** Denna åtgärd behöver hanteras i fortsatt utredning, inom ramen för stadens ÖP-arbete, särskilt med avseende på cykelkoppling.
- ***BA1B Wieselgrensplatsen/Gropegårdsgatan – Lindholmen Etapp B: GC-bro (med möjlighet att utveckla till spårvägsbro på längre sikt):*** Framtaget koncept behöver vidareutvecklas, ny kunskap har tillkommit som visar att högre bebyggelse krävs hela vägen längs Hamnbanan för att skydda bakomliggande bebyggelse från risk.
- ***BA1B Wieselgrensplatsen/Gropegårdsgatan – Lindholmen Etapp B: GC-bro (med möjlighet att utveckla till spårvägsbro på längre sikt):*** Bro ingår i Frihamnen DP 2. Placeringen i strukturen gör att den kopplar ihop Lindholmsalléns förlängning med Ringögatan, det vill säga en koppling Lindholmen – Frihamnen – Ringön.
- ***BA1B Wieselgrensplatsen/Gropegårdsgatan – Lindholmen Etapp B: GC-bro (med möjlighet att utveckla till spårvägsbro på längre sikt):*** Göteborgs Stad står bakom förslaget och ser stort värde av att processen startar inom kort. Då fler bostäder etablerats och byggnation pågår av fler på Lindholmen (Lindholmshamnen och Karlastaden), har behovet av tillgängliga grönytor ökat. Staden ser även ett behov av att studera hur befintlig koppling redan idag kan göras attraktiv för gående och cyklister.
- ***BA8 Förbindelse under Hamnbanan/Lundbyleden:*** Denna åtgärd har utgått och är inte aktuell i nuläget eftersom tunneln blir väldigt lång och riskerar att upplevas/vara otrygg. Kopplingen Frihamnen – Backaplan är mycket viktig och ÅVS Lundbyleden bör nämna att det inte finns något direkt pågående arbete för att lösa denna på ett bra sätt, även om GFS Hjalmarstråket har tagits fram som ett första steg.
- ***BA9 Gestaltning och utformning av barriäröverbryggande åtgärder:*** Denna åtgärd saknas på kartan. Gestaltning och utformning är viktigt för alla barriäröverbryggande åtgärder. Det är oklart vilken typ av utredning/hantering som avses med BA9 – är det

något som kan ge inriktning för komplexa enskilda uppgifter som ska utföras över lång tid?

- ***BA20 GC-bro Backaplan/Leråkersmotet – Ringön:*** Det finns ingen pågående detaljplan som hanterar denna koppling. Hänvisa därför till FÖP-C.
- ***GC1 Förbättra Lundby Hamngata för GC-trafik:*** Denna åtgärd behöver förtydligas – är det cykelbana av typen bro-till-bro inom Sverigeförhandlingen som avses?
- ***GO1 Gods till området via sjöfart:*** Göteborgs Stad ställer sig frågande till varför Trafikverket inte rekommenderar att gå vidare med åtgärden att transportera gods till området via sjöfart. Staden har en önskan om att använda sjövägen mer.
- ***KA1 Omdaning av Hjalmar Brantingsgatan för att anpassa gatan till stadsutvecklingen i Frihamnen och Backaplan:*** Hjalmar Brantingsgatan inom Frihamnen ingår i Frihamnen DP 2. Det pågår inte någon GFS längre. Ombyggnad av stråket utgör en stor investering och finansieringen är inte klar.
- ***KO1 och KO4 Färjeförbindelse Pumpgatan – Stenpiren samt gemensamt arbete kring befintlig kollektivtrafik:*** Nuvarande förbindelse är bristfällig vad gäller GC-kopplingar. Med tanke på den utveckling som sker i området just nu är det angeläget att skapa goda GC-kopplingar över älven.
  Möjligheten för en GC-koppling mellan Frihamnen och Backaplan under Lundbyleden och Hamnbanan behöver ses över. Det finns inte som eget uppdrag utan ingår i uppdatering av program för Frihamnen och framtida detaljplan inom Backaplan.
  Det saknas även GC-bro mellan Miraallén och Djurgårdsgatan samt förbättring för gång och cykel under Lundbyleden vid Lindholmsmotet.
  För åtgärdsområde Kollektivtrafik (KO) saknas en beskrivning av spårväg Frihamnen – Lindholmen, likväl som citybuss Eriksberg – Biskopsgården.

5. Är identifierade åtgärder som är möjliga på medellång/lång sikt, utifrån inriktningsalternativ 1 respektive 2, relevanta utifrån framtagna mål för problemlösning och identifierade brister, utmaningar och knäckfrågor? (Avsnitt 9.3)

Göteborgs Stad anser att rekommenderade åtgärder huvudsakligen är relevanta. Det är dock svårt att bedöma relevansen av åtgärderna ur ett helhetsperspektiv då Hamnbanan inte ingår i ÅVS:en.

Göteborgs Stad noterar att ÅVS:en avfärdar förslaget att lägga Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel, med motiveringen att kostnaden anses vara för stor. Staden menar dock att det är för tidigt att avfärda förslaget då alternativen med att omleda godstrafiken också skapar nya problem och barriärer samtidigt som kostnaderna för dessa inte är utredda.

Göteborgs Stad saknar vissa åtgärder när det gäller miljöperspektivet, såsom exempelvis analys av vad en generell hastighetssänkning skulle kunna innebära i form av bättre ljudmiljö. Vidare saknas koppling till stadens miljömål och stadens klimatstrategiska program. ÅVS:en behöver kompletteras med åtgärder med avseende på dessa och även generella åtgärder ur ett ekologiskt perspektiv, exempelvis barriäröverskridande åtgärder för växt- och djurlivet på lång och kort sikt.

Göteborgs Stad vill även påtala att de GC-broar över älven som presenteras i inriktningsalternativ 2 kan innebära hinder för att nyttja älven för att avlasta väg- och järnvägsnätet.

Göteborgs Stad vill även göra följande medskick när det gäller särskilda åtgärdsförslag:

- ***BA11 GC-bro Lilla Bommen/Operan – Frihamnen:*** Det är en viktig koppling som även stärker andra kopplingar, däribland åtgärd BA2 (sociodukt) och kopplingen mellan Frihamnen och Backaplan. Åtgärden ökar även uppkopplingsgraden mot stadens gatunät.
- ***BA15 GC-bro Pumpgatan – Packhusplatsen/Casinot:*** Planeringen av bron är avhängig miljöfrågan på Lindholmssidan. Göteborgs Stads miljöförvaltning hanterar frågan.
- ***BA16 GC-bro Järnvågen/Masthuggskajen – Lindholmen:*** Området på Lindholmen är förorenat. Frågan behöver hanteras samtidigt som miljöfrågan. Ifall föroreningar ska kapslas in och bebyggas behöver bron hanteras samtidigt.
- ***BA18 GC-bro Frihamnen – Hisingsgatan:*** Denna del av Frihamnen byggs ut på längre sikt. Bedömningen kan dock ändras beroende på utvecklingen kring den nya spårvagnshållplatsen vid Pumpgatan. Eventuellt kan kvarteren närmast Hamnbanan komma tidigare och då behöver även möjligheten till koppling studeras.
- ***BA21 Förbindelse Frihamnen – Lindholmen (GC, bil koll):*** Kopplingen ligger långt fram i tiden av flera orsaker. Det är dock viktigt att inte bygga bort möjligheten.
- ***BA23 Överdäckningar/Nedsänkning/Miljölock/tunnlar på sträckan Lindholmsmotet –Kvillemotet:*** Göteborgs Stad ser positivt på denna åtgärd och efterfrågar mer utredning kring bland annat vad som är möjligt, kostnader, finansiering samt tidplan.
- ***KA17 Uppgradering/tillskapande av parallella länkar:*** Göteborgs Stad ser positivt på förslaget att utreda frågan. I arbetet behöver frågan om eventuellt nya eller andra förstärkta barriärer särskilt beaktas. Lindholmen och Frihamnen har älven, som både är en fin tillgång och en stark barriär, samt kommande spårvagn och befintlig trafik. Det behövs även utredning vad gäller de ekonomiska effekterna på planerad exploatering.
- ***KA26 Förlängning av Lindholmsallén mot Marieholmstunneln:*** Åtgärden riskerar att bidra till ökad trafik på lokala gator, vilket kan öka barriäreffekter, buller och utsläpp i tätbebyggda områden.

6. Rådighet – Om Er organisation har fått ansvar för åtgärder, är det rätt eller är något felaktigt angivet?

Göteborgs Stad anser att frågan om rådighet är komplex, särskilt gällande barriäröverbryggande åtgärder (exempelvis sociodukt) som går över statliga leder men där i första hand trafik av lokal karaktär kommer nyttja den. I huvudsak är det staten som ansvarar för den statliga infrastrukturen med tillhörande effekter.

7. Rimligheten i slutsatserna (Avsnitt 11)

Göteborgs Stad delar i huvudsak ÅVS:ens slutsatser och tycker att det är bra att Trafikverket och staden arbetar gemensamt för att minska den statliga infrastrukturens negativa påverkan på staden. Staden ser gärna en fortsättning på arbetet och vill göra följande medskick.

En övergripande synpunkt är att inriktningarna inte anger förutsättningar för att minska biltrafiken och det är viktigt att alla parter arbetar gemensamt i samtliga projekt för att nå målet om att minska trafiken. En annan övergripande synpunkt är att den ekologiska dimensionen inte är tillräckligt utredd i ÅVS:en. Det behövs åtgärder kopplade till att minska barriärverkan för växt- och djurliv samt klimatpåverkan. Lundbyleden är idag en av Göteborgs mest trafikerade leder – de två inriktningarna bör därför utvärderas tydligare med koppling till nationella och regionala miljömål samt lokala miljömål enligt Göteborgs Stads klimatstrategiska program, Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad (som just nu är ute på remiss) samt Göteborgs Stads program för biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Göteborgs Stad delar bedömningen i sista stycket i avsnitt 11.2 om att Lundbyledens och Hamnbanans funktioner på kort sikt måste behålla dagens funktion för nationella och regionala gods- och persontransporter samt att om det på lång sikt ska vara möjligt med en förändrad funktion på Lundbyleden, måste fullgott alternativ vara säkerställt. Staden önskar dock att stycket kompletteras med önskemål om fler överdäckningar och passager för gång och cykel.

I avsnitt 11.3 nämns kopplingen Wieselgrensplatsen – Gropegårdsgatan/Inlandsgatan – Lindholmen. Denna åtgärd behöver synkroniseras med ett kommunfullmäktigeuppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att utreda en Gropegårdsförbindelsen med kollektivtrafikfunktioner. Detta arbete kommer att vara prioriterat för staden och kommer därmed behöva utföras i nära samverkan med Västra Götalandsregionen/Västtrafik och Trafikverket. Göteborgs Stad ser att komplexiteten i arbetet är stor och att Trafikverkets roll i detta är väsentlig.

I avsnitt 11.4 punkt 5 står det att Lundbyleden och Hamnbanan i genomgående tunnel längs sträckan avfärdas på grund av kostnaden i relation till nyttan. Då vare sig konsekvenserna kring Hamnbanan eller stadens utvecklingspotential har genomlysts i ÅVS:en bedömer Göteborgs Stad att det inte är möjligt att dra denna slutsats i dagsläget.

ÅVS:en konstaterar att fortsatt utredning av Metrobuss på Hisingen bör startas när alternativ till linbana har bestämts och när funktionen av Lundbyleden är klarlagd inom arbetet med ÖP/FÖP-C. Göteborgs Stad vill dock påtala vikten av att pågående projekt behöver kunna fortlöpa även innan ett svar gällande ett framtida Metrobussystem tagits fram.

Göteborgs Stad delar slutsatsen i avsnitt 11.3 och 11.4 om att inga kapacitetshöjande åtgärder för personbilar rekommenderas varken på kort eller lång sikt. Mindre åtgärder för optimering och trimning av befintliga anläggningar (utan att ny mark tas i anspråk) kan dock behövas redan idag. Fokus bör ligga på åtgärder som stöttar en utveckling mot Målbild Koll2035 och det är positivt att Trafikverket delar uppfattningen att det är prioriterat att arbeta gemensamt för utvecklingen av kollektivtrafiken enligt målbilden.