

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-10-10

Diarienummer 0994/22

Handläggare

Eric Roos 031-368 04 06

Neda Sherafat 031-368 00 72

E-post: eric.roos@stadshuset.goteborg.se,

neda.sherafat@stadshuset.goteborg.se

Genomförandebeslut Torslanda tvärförbindelse

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Genomförande av projekt Torslanda tvärförbindelse, i enlighet med trafiknämndens förslag bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
2. En projektbudget för Torslanda tvärförbindelse om 234 mnkr i 2022 års prisnivå, varav 47 mnkr avser riskreserv, fastställs.

Sammanfattning

En tvärförbindelse i Torslanda har under en längre tid utpekats som en prioriterad åtgärd både i trafiknämndens långsiktiga investeringsplanering, genom tidigare beslut i kommunfullmäktige och som ett prioriterat arbete i kommunfullmäktiges budget.

Åtgärden avser en tvärförbindelse för motortrafik och parallell dragning av gång- och cykelväg. Åtgärderna avser även cirkulationsplats i anslutning till Syrhålamotet, att bullerskydd byggs i Älvegårdsområdet samt att passager för gående och cyklister förbättras. Syftet med och eftersträvar nyttor för projektet är framför allt att kunna lösa delar av den ohållbara trafiksituationen som råder i Torslandaområdet, skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande och ökad tillgänglighet samt skapa förutsättningar för både den planerade och den spontana bebyggelseutvecklingen. Åtgärderna innebär ett ingrepp i naturmiljön, som medför lokalt negativa konsekvenser. Detta påverkar både den biologiska mångfalden och djurlivet. Dessutom tas naturmark som idag nyttas för friluftsliv och rekreation, i anspråk.

För att komprimera genomförandetiden innebär trafiknämndens förslag att projektering startar efter att detaljplanen tillstyrkts av byggnadsnämnden inför beslut i kommunfullmäktige, men innan detaljplanen vunnit laga kraft. Risker för merkostnader för ett sådant förfarande bedöms som låga och rimliga i förhållande till tidsvinsten.

Stadsledningskontoret gör sammantaget ingen annan bedömning utifrån trafiknämndens förslag, utan föreslår kommunfullmäktige att besluta om ett genomförande i enlighet med trafiknämndens förslag och att en projektbudget om 234 mnkr i 2022 års prisnivå fastställs.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ett genomförandebeslut innebär att kommunfullmäktige godkänner ett genomförande av projektet i enlighet med föreslagen utformning, innehåll och tidplan till en maximal projektutgift om 234 mnkr i 2022 års prisnivå.

Trafiknämnden förutsätts arbeta aktivt för att den inarbetade riskreserven om 47 mnkr inte ska behöva nyttjas, men kräver inga ytterligare beslut på kommunfullmäktigenivå för att få tas i anspråk.

Ett godkännande medför att investeringsmedel låses för innevarande planperiod och kommande år och behöver således prioriteras i förhållande till framtida behov och satsningar.

Trafiknämndens bedömning är att den årliga tillkommande driftkostnadseffekten, för genomsnittliga årliga kapitalkostnader samt drift och skötsel, uppgår till drygt 5 mnkr och kommer att behöva omhändertas i framtida budget och prioriteringsarbete.

Kapitalkostnaden kan vara lågt beräknat beroende på hur räntenivåerna för kommunens upplåning utvecklas de kommande åren.

I ärendebeskrivningen nedan beskrivs föreslagen projektkalkyl och ekonomiska effekter djupare.

Det föreslagna genomförandet innebär en viss kalkylerad ekonomisk risk för förgäves- eller omstartskostnader då projektering föreslås starta innan detaljplanen vunnit laga kraft. Den ekonomiska risken för ett väsentligt omtag, om slutlig detaljplan kräver betydande förändringar, uppskattas till cirka 7 mnkr.

Vid ett beslut av att inte genomföra åtgärden har projektet fram till detta skede upparbetade projektutgifter om cirka 9,9 mnkr, som vid ett avslut kommer att behöva belasta trafiknämndens driftverksamhet.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv har en samhällsekonomisk kalkyl tagits fram för åtgärden. Bedömningen är att åtgärden får en relativt hög positiv nettonuvärdeskvot, cirka 6,5 och anses därmed vara samhällsekonomiskt lönsam. Lönsamheten är framför allt en konsekvens av ökad genhet och minskade restider.

Ur ett större systemperspektiv medför även åtgärder för att lösa och förstärka trafiksituationen i området att möjligheterna för utveckling av inte minst verksamheter förstärks inom området. Det gäller exempelvis etableringen av batterifabriken och dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn.

Bedömning ur ekologisk dimension

En djupare bedömning av påverkan på den ekologiska dimensionen framgår av trafiknämndens underlag. Nedan följer en övergripande bedömning.

Den föreslagna nya vägsträckan berör vissa miljöer med förhöjda naturvärden, risk för förändrad hydrologi i området och sträckningen innebär en fysisk barriär i det idag ofrafikerade naturområdet som påverkar både den biologiska mångfalden och djurlivet.

Sammantaget bedöms vägdragningen medföra omfattande påverkan på naturmiljön utmed vägsträckningen. På det lokala planet blir de negativa effekterna påtagliga, eftersom en stor andel naturmark tas i anspråk. Naturmarkens allmänna naturvärden är

dock förhållandevis låga, varför konsekvenserna ur ett vidare perspektiv bedöms bli negativa men måttliga.

Den nya gång- och cykelvägen som planeras längs med tvärförbindelsen kommer att underlätta för cykelpendlare till och från centrala Göteborg och ger förutsättningar att öka resandet med cykel i enlighet med målen i Trafikstrategi för en nära storstad (2014) och inriktningen i Översiktsplan för Göteborg (2022).

Åtgärden skapar möjligheter att hitta nya gena linjesträckningar för kollektivtrafiken och kan på så sätt bidra till en mer attraktiv kollektivtrafik och möjliggör en omställning till hållbart resande. Detta då restiderna för kollektivtrafik drastiskt väntas minska i morgon- och eftermiddagstrafiken i centrala Torslanda.

Stadsledningskontoret gör ingen ytterligare bedömning utöver vad som framgår av nämndens underlag. Dock kan stadsledningskontoret konstatera att det inte framgår av bedömningen i vilken mån åtgärden leder till ökad biltrafik som eventuellt kan påverka utpekad inriktning om ökad andel resor med kollektivtrafik och cykel. Som med all utbyggnad av liknande infrastruktur alstrar det trafik vilket fortsatt kräver en utveckling av hållbara mobilitetslösningar.

Bedömning ur social dimension

En djupare bedömning av påverkan utifrån den sociala dimensionen framgår av trafiknämndens underlag och stadsledningskontoret gör inga ytterligare bedömningar utifrån dimensionen.

Den nya tvärförbindelsen bedöms innebära positiva konsekvenser för Torslanda som ort i och med förbättrad tillgänglighet till centrala Göteborg. Den möjliggör också en mer jämnt fördelad trafik inom Torslanda i och med minskad trafikbelastning i centrala Torslanda med minskade köer som följd.

Förslaget till tvärförbindelse innebär bland annat att en genomgående förbindelse för gående och cyklister med god standard skapas på hela sträckan utmed tvärförbindelsen, vilket i sin tur innebär en betydande standardförbättring och erbjuder betydligt bättre framkomlighet. Utformningen bedöms ge ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och genom utbyggnaden möjliggörs även andra åtgärder inom den övergripande systemlösningen för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som planeras i Torslanda. Det avser bland annat säkrare gång- och cykelöverfarter och utbyggda kollektivtrafikfält längs Kongahällavägen som avlastas från biltrafik.

Tvärförbindelsen innebär en ny barriär som även får konsekvenser för barn och övriga målgrupper som nyttjar området för rekreation och vila. Den negativa påverkan bedöms dock till del vägas upp av att tvärförbindelsens gång- och cykelbana skapar nya bekväma förbindelser till områdets gång- och ridstigar och skapar möjlighet till varierade vägval, vilket bedöms vara positivt för rekreativmöjligheterna.

Åtgärden som helhet förväntas även medföra förutsättningar att öka tryggheten och det hållbara resandet till Torslanda idrottsplats, vilket är en stor målpunkt med idrott, föreningsliv och skolverksamhet.

Bilaga

Bilaga 1 Trafiknämndens handlingar, 2022-08-25 § 258

Ärendet

Trafiknämnden beslutade 2022-08-25 § 258 att föreslå kommunfullmäktige att fatta beslut om genomförande av projekt Torslanda tvärförbindelse samt besluta om ramarna för en projektbudget för det fortsatta genomförandet.

Kommunfullmäktige föreslås besluta i enlighet med trafiknämndens förslag och fastställa en projektbudget om 234 mnkr i 2022 års prisnivå.

Beskrivning av ärendet

Nedan beskrivs sammanfattande trafiknämndens underlag och förslag till beslut. En djupare beskrivning av bakgrund, innehåll och trafiknämndens bedömningar framgår av trafiknämndens bilagda handlingar till ärendet. Ytterligare beskrivning av utredningar, avvägningar, utformning och gestaltning finns att ta del av på

www.goteborg.se/planochbyggprojekt, [Lilleby – Tvärförbindelse i Torslanda](#).

Bakgrund

Under 2013 kom Polismyndigheten med en inrådan om att stänga av Södra Låssbyvägen för genomfartstrafik och under samma år gav trafiknämnden trafikkontoret i uppdrag att hitta en lösning på trafikproblemen i centrala Torslanda. Under 2014 gav sedan trafiknämnden trafikkontoret uppdraget att även utreda en tvärförbindelse till Torslanda.

I det framtagna planprogrammet för centrala Torslanda är slutsatsen, utifrån analysen av planerad och spontan bebyggelseutveckling i området, att en tvärförbindelse måste byggas för att kunna uppnå en tillräckligt låg nivå på trafikflöden längs Kongahällavägen för att möjliggöra förtätning av centrala Torslanda. En tvärförbindelse ger ökad robusthet i trafiksystemet, fungerar som en ny infart till Torslanda och bidrar till att fördela trafiken på ett mer önskvärt sätt. Tvärförbindelsen förbättrar trafiksituationen i området, vilket öppnar möjligheter för en större andel att resa hållbart.

Utifrån den åtgärdsvalsstudie som genomförts för att utreda alternativa sträckningar och systemlösningar, beslutade trafiknämnden 2018-09-27 om en inriktning för det fortsatta utredningsarbetet utifrån alternativet Älvegårdsförbindelsen Väst, med en sträckning mellan norra delen av Bulyckevägen och Nya Älvegårdsvägen. Åtgärden har sedan dess legat med i trafiknämndens långsiktiga investeringsplanering och satsningen har lyfts fram som ett prioriterat arbete i kommunfullmäktiges budget under ett flertal år.

Sedan 2020 har en genomförandestudie pågått utifrån den utpekade sträckningen, där en vägkorridor på den östra sidan av utredningsområdet valts. Motivet till detta är framför allt att funktionen för gående och cyklister är bättre i detta alternativ samt att påverkan på skyddade arter, hasselsnok och nattskärpa, är mindre. Det senare bedöms i sin tur underlätta ett genomförande med hänsyn till gällande artskyddsregler.

Parallellt med genomförandestudien har ett planarbete startats upp under 2021 för de delar av tvärförbindelsen som idag inte kan genomföras enligt gällande planer. Detaljplanen är ute på samråd under perioden 7 september – 18 oktober 2022. Efter samrådet kommer genomförandestudien att färdigställas innan årsskiftet 2022/-23. Planen beräknas vinna laga kraft under första halvåret 2025 (inklusive eventuell överklagandetid).



Översiktsbild över vägsträckningen samt beskrivning av detaljerade åtgärder på olika delar av sträckan.

Utformning

Trafiknämnden föreslår att en ny vägförbindelse byggs mellan norra delen av Bulyckevägen och Nya Älvegårdsvägen vid Skärvstensvägen. Vägen utformas med en 7 meter bred vägbana och en separat, 4,5 meter bred gång- och cykelbana.

För resterande delar av befintliga vägar föreslås kompletterande åtgärder med anledning av deras förändrade funktion. Trafiknämnden lyfter vikten av att Bulyckevägens anslutning till Syrhålamotet byggs om till cirkulationsplats, att bullerskydd byggs i Älvegårdsområdet samt att passager för gående och cyklister förbättras.

Tvärförbindelsen dimensioneras för referenshastighet 40 km/h inom tätbebyggelse och 60 km/h i övrigt och ett trafikflöde på 7 000 fordon/dygn.

Nyttor och syfte

Trafiknämndens bedömning är att tvärförbindelsen är en förutsättning för att avlasta rådande ohållbara trafiksituation utmed Kongahällavägen, som beror på decennier av inflyttning till området utan nämnvärda åtgärder i den övergripande infrastrukturen, samt för att möjliggöra planerad exploatering inom såväl planprogrammet för centrala Torslanda som övriga området.

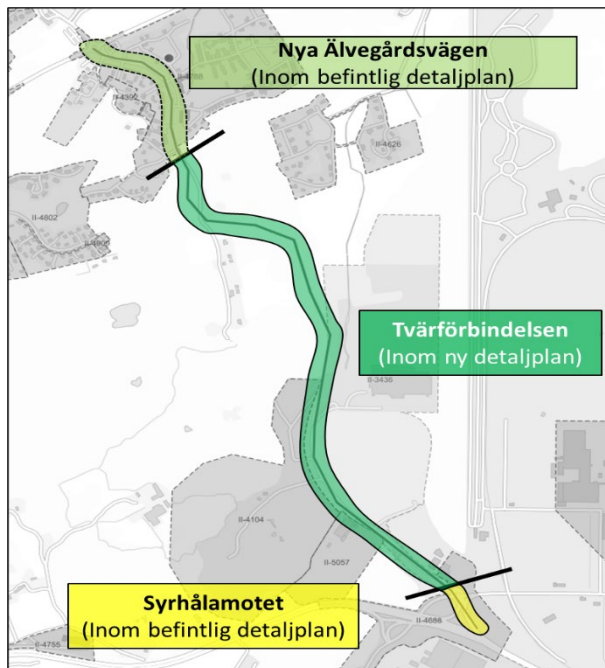
Några av de nyttor som trafiknämnden lyfter, som tvärförbindelsen syftar till att skapa förutsättningar för, är bland annat:

- Ett mer balanserat och mindre störningskänsligt vägtrafiksystem i centrala Torslanda, Lilleby och Björlanda samt en tryggare och säkrare trafikmiljö vid Kongahällavägen, inte minst vid passage över vägen, där dagens situation för skolbarn av många beskrivs som ohållbar.
- Ett minskat behov av genomfartstrafik i centrala Torslanda.
- Betydligt minskade restider för trafiken på Kongahällavägen i centrala Torslanda under morgonens och eftermiddagens maxflödestimma/trafikrusning.
- Bättre förutsättningar att öka tryggheten och det hållbara resandet till Torslanda idrottsplats (stor målpunkt med idrott, föreningsliv och skolverksamhet).
- Genare körsträcka mot centrala Göteborg för boende nordost om Torslanda torg. Tvärförbindelsen påverkar därigenom det nödvändiga resandet positivt ur ett miljöperspektiv.
- Nya möjligheter att hitta nya gena linjesträckningar för kollektivtrafiken. Ett bidrag till en mer attraktiv kollektivtrafik och möjliggör en omställning till hållbart resande, då restiderna för kollektivtrafik drastiskt väntas minska i morgon- och eftermiddagstrafiken i centrala Torslanda.
- En standardhöjning av gång- och cykelvägnätet genom en ny gång- och cykelväg med god standard som underlättar för cykelpendlare till och från centrala Göteborg samt Volvo Torslanda, som är en stor arbetsgivare i Torslanda med omnejd.
- Tvärförbindelsen ger en ny infart till Torslanda, Lilleby och Björlandaområdet, för Göteborg och göteborgarna närmare havet och bidrar till en mer robust och sammanhållen stad.

I nuläget försämras den redan ohållbara trafiksituationen i centrala Torslanda för varje år, på grund av den kontinuerliga exploatering som pågår i Torslanda, Lilleby, Låssby och Björlanda och som trafiknämnden bedömer att kommunen har små möjligheter att påverka.

Tidplan och genomförande

Trafiknämnden föreslår att projektering och byggnation bör ske i två etapper, se illustration nedan.



Etapp 1 Syrhålamotet, som planeras byggas om till cirkulation. Detta behöver göras oavsett om tvärförbindelsen blir av eller inte på grund av batterifabrikens placering strax norr om motet samt dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn. Trafikkontoret utreder möjligheterna att genomföra denna utbyggnad separat från övriga delar av tvärförbindelsen, där Syrhålamotet föreslås bilda ett eget projekt som kan delfinansieras av pott för Trimningsåtgärder för att underlätta för batterifabrikens etablering.

Etapp 2 Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen, som endast påbörjas om detaljplanen för den nya vägen vinner laga kraft. Idag har Nya Älvegårdsvägen två passager utformade med mittfug varav hälften även är förhöjda. Genomförandestudien föreslår att ytterligare en passage (som bara har relevans vid en tvärförbindelse) utformas med mittfug och förhöjning anpassad för buss och dagens passager får mindre justeringar med förhöjning anpassad för buss. För att undvika bullernivåer över gällande riktvärden vid befintliga bostäder föreslås bullerskärmar. Dessa i genomförandestudien föreslagna åtgärder är enbart nyttiga om tvärförbindelsen blir av.

Eventuella framtida exploateringar längs tvärförbindelsen bedöms kunna medföra ett större behov av kollektivtrafik och busshållplatser längs med sträckan. Detaljplanen för tvärförbindelsen inkluderar därför utrymmen för att möjliggöra anläggande av busshållplatser i framtiden.

Trafiknämndens underlag lyfter två genomförandealternativ som grund för ett eventuellt genomförande som påverkar tidplanen för genomförandet.

För *Etapp 1 Syrhålamotet* bedöms projektering kunna inledas under år 2023, därefter följer utbyggnationen under år 2024. Trafikpåsläpp kan då beräknas till slutet av år 2024. Denna etapp är oberoende av val av genomförandealternativ.

För *Etapp 2 Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen* redovisas två alternativ knutet till när under detaljplaneprocessen som projektering startar.

Alternativ 1 är att starta projektering efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Det innebär att projektering skulle kunna startas under 2025, utbyggnad inledas under 2026 och med beräknat trafikpåsläpp till årsskiftet 2027–2028.

Alternativ 2 innebär i stället att projektering startar redan efter att detaljplanen tillstyrkts i byggnadsnämnden. Det innebär att projektering kan starta under 2024, utbyggnationen kan inledas under 2025 och med ett beräknat trafikpåsläpp till årsskiftet 2026–2027.

Alternativ 2 medför följaktligen att tidplanen kan tidigareläggas med cirka ett år men medför även ett antal risktaganden. Ställningstagandet innebär ett medvetet risktagande i det fall detaljplanen inte vinner laga kraft eller att det sker omfattande förändringar av utformning och markanvändningen i detaljplanen. Då kan nedlagda kostnader komma att vara förgäves och utförd projektering behöva göras om, alternativt pausas på obestämd tid. Förgäveskostnader skulle i ett sådant scenario företrädesvis avse nedlagda kostnader för utredningar och projektering.

Trafiknämndens förslag till genomförandebeslut baseras på ett genomförande i enlighet med alternativ 2, med de risker som följer av ett sådant ställningstagande. Nämndens bedömning är att nyttan med tvärförbindelsen är så pass stor att projektering och byggnation bör starta så snart som möjligt för ett tidigare färdigställande av tvärförbindelsen. Risker att detaljplanen inte kan genomföras, och därmed resulterar i förgäveskostnader, bedöms som låg.

Genomförandekonomi och ekonomiska konsekvenser

Den uppdaterade kalkylen utifrån arbetet med genomförandestudien pekar på en bedömd projektutgift om 234 mnkr i 2022 års prisnivå fördelad på utgiftsdelarna enligt tabellen nedan. Siffrorna i tabellen är avrundade till närmsta heltal.

Beskrivning	Kostnadskalkyl framtagen i GFS, våren 2022	Etapp 1 - Syrhålamotet (särredovisat)	Kommentar
Planering/Projektering	18	4	(inkl. DP-kostnader)
Mark & Anläggningsarbeten	93	18	
Projektunika åtgärder	28	-	
Projektadministration	12	3	
Generella osäkerheter och utanpåliggande riskreserv	83	10	Inkl 25 % riskreserv
Summa	234 mnkr	35 mnkr	

Inom ramen för generella osäkerheter och riskreserv ingår en utanpåliggande riskreserv om 25 procent, vilket motsvarar cirka 47 mnkr. Riskreserven avser att hantera icke-identifierade händelser som kan uppkomma i projektet. Trafiknämnden har identifierat risker som kan få väsentlig påverkan på anläggningskostnaderna, där de två största ekonomiska riskerna bedöms vara:

- Få och höga anbud vid entreprenadupphandling på grund av omvärldsfaktorer, till exempel konjunkturläge.
- Dyrare grundförstärkningsmetod än kalkylerat för delsträckan över tidigare deponi krävs.

På grund av detta har nämnden valt att föreslå en riskreserv om 25 procent vilket är i det högre spannet för en riskreserv i jämförelse med andra projekt.

Föreslagen projektbudget har utökats i förhållande till tidigare bedömningar i takt med att genomförandestudien har ökat kunskapen om projektet och dess avgränsningar samtidigt som projektet har räknats upp till 2022 års prisnivå.

Nämndens bedömning är att den tillkommande årliga genomsnittliga kapitalkostnaden motsvarar cirka 4,2 mnkr, med en genomsnittlig avskrivning på 70 år. Därutöver tillkommer ökade driftkostnader med cirka 1 mnkr per år.

De upparbetade utgifterna fram till idag bedöms uppgå till cirka 9,9 mnkr. Vid ett eventuellt avbrytande av projektet i detta skede kommer dessa att behöva omhändertas inom ramen för trafiknämndens driftramar.

Trafiknämnden har genomfört en samhällsekonomisk kalkyl för att bedöma nyttan. Projektet bedöms ge en mycket stor samhällsekonomisk nytta, med en nettonuvärdeskvot som uppgår till 6,5. Nyttan uppstår framför allt som en konsekvens av ökad genhet och minskade restider.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret kan konstatera att frågan om en tvärförbindelse och trafiksituationen i Torslanda i övrigt har varit aktuell under en lång tid.

Kommunfullmäktige beslutade redan 2017-01-26 § 27 att ge trafiknämnden i uppdrag att prioritera arbetet med en tvärförbindelse i Torslanda. Sedan 2019 har tvärförbindelsen pekats ut som ett prioriterat arbete i kommunfullmäktiges budget och i budget 2020 gav kommunfullmäktige ett förtydligat uppdrag till trafiknämnden att tillsammans med berörda nämnder och styrelser, prioritera att färdigställa tvärförbindelsen i Torslanda.

Parallellt med trafiknämndens arbete pågår detaljplanearbete för de delar av tvärförbindelsen som idag inte kan genomföras enligt gällande planer. Detaljplanen och projektet ligger i linje med Översiktsplan för Göteborg (2022). Översiktsplanen gör gällande att en tvärförbindelse vid Älvegårdsvägen, som avlastar Kongahällavägen, är en förutsättning för utvecklingen i Torslanda, med nya bostäder, arbetsplatser, service med mera.

Med anledning av att frågan har varit aktuell under en lång tid, att det utpekats som uppdrag i budget och att investeringen i sig avser en betydande investeringsvolym, delar stadsledningskontoret trafiknämndens bedömning att kommunfullmäktige bör beredas möjlighet att fatta beslut om ett slutligt ställningstagande om genomförande av projektet inför projektering, upphandling och anläggande.

Ett beslut i kommunfullmäktige medför även en förtydligad löpande uppföljning mot kommunstyrelsen och kommunfullmäktige under genomförandet.

Stadsledningskontoret kan konstatera att projektet sedan tidigare finns inarbetat i både beslutade investeringsramar för planperioden och i den långsiktiga utblicken för trafiknämnden. Projektet finns fortsatt inarbetat i nämndens investeringsnomineringar för 2023, dock utifrån en lägre bedömd projektkalkyl. Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden, och i förlängningen den nya stadsmiljönämnden, reviderar sina långsiktiga planer vid beslut om genomförande, men att det medför nedprioritering eller förskjutning av andra åtgärder för att bibehålla planerade investeringsnivåer för planperioden och de långsiktiga investeringsvolymerna.

Bedömda kapitalkostnader och driftkostnadseffekter finns inarbetade i de långsiktiga bedömda driftskonsekvenser som nämnden överlämnat inom ramen för investeringsnomineringarna för 2023, om än något låga i förhållande till nu föreslagen investeringsnivå och eventuella långsiktiga förändringar av räntenivåerna.

Utifrån den ansvarsfördelning som ligger till grund för resursfördelning och uppdrag till de nya nämnderna inom stadsutvecklingsområdet har projekt Torslanda Tvärförbindelse placerats inom stadsmiljönämnden. Det medför att såväl investeringsutrymme som de framtida driftsekonomiska konsekvenserna kommer att belasta och behöva hanteras inom den nya nämndens framtida ramar.

Det framgår inte av nämndens underlag om trafiknämnden avser att genomföra Etapp 1 Syrhålomotet, oberoende av vad kommunfullmäktige beslutar för projektet som helhet. Det är dock stadsledningskontorets bedömning att ett sådant beslut ligger inom ramen för trafiknämndens eller nya stadsmiljönämndens ansvar och mandat utifrån nämndens prioritering och ekonomiska ramar.

Nämnden redovisar inte några alternativa kvalitetsnivåer eller innehållsmässiga alternativ att ta ställning till och det är därmed svårt att bedöma vilka avvägningar nämnden har gjort mellan framför allt innehåll/nytta och bedömda kostnader.

Trafiknämndens underlag pekar på en rad risker och negativa konsekvenser framför allt när det gäller den ekologiska dimensionen. Det handlar framför allt om att vägsträckningen påverkar befintliga naturvärden, risk för förändrad hydrologi att idag orörd naturmark tas i anspråk samtidigt som den biologiska mångfalden och djurlivet påverkas av den fysiska barriär som tvärförbindelsen innebär. Ur ett socialt perspektiv medför barriären och anspråkstagandet av marken en påverkan på såväl de rekreativa värdena som att friluftslivet i området förändras. Nämndens bedömning, så som stadsledningskontoret tolkar förslaget, är att dessa effekter trots allt bedöms som förhållandevis låga och måttliga och vägs upp av de positiva effekter som följer av förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande, robustare trafiksystem och att åtgärden i delar löser dagens ohållbara trafiksituation. Utbyggnaden av det standardhöjande gång- och cykelnätet innebär även till del nya och bekväma förbindelser till områdets gång- och ridstigar och möjligheter till ett mer varierat vägval. Åtgärderna bidrar även till att skapa förutsättningar för utvecklingen i Torslanda och dess omgivning, där bland annat delar av åtgärderna är av vikt kopplat till byggnation av batterifabriken och dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn.

Stadsledningskontoret kan konstatera att utbyggnad av väganläggningar allt som oftast innebär ökad attraktivitet för bilen som färdmedel och riskerar att öka andelen biltrafik. Nämndens underlag pekar dock på att åtgärden i första hand syftar till att lösa dagens ohållbara trafiksituation och att avlasta andra delar av trafiksystemet. På så sätt skapas samtidigt bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och tillkommande mer gena och användarvänliga gång- och cykelstråk bedöms underlätta även valet av dessa trafikslag.

Stadsledningskontoret har inte gjort någon ytterligare värdering av de avvägningar som gjorts av trafiknämnden. Avvägningarna kommer även hanteras inom ramen för byggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut gällande antagande av detaljplan för trafikåtgärden.

Ett genomförande av projektet som helhet förutsätter att detaljplanen vinner laga kraft. Stadsledningskontoret gör ingen egen värdering eller ställningstagande avseende nämndens förslag att starta projektering innan detaljplanen har vunnit laga kraft och det risktagande som följer av detta. Kontoret förutsätter att trafiknämndens bedömning av risken för betydande förändringar eller omtag kring detaljplanearbetet efter tillstyrkan i byggnadsnämnden baseras på att båda nämnderna har en samsyn kring avvägningar i detaljplanens och dess genomförbarhet. Även de bedömda förgäveskostnaderna som konsekvens av ett omtag eller förnyad projektering på grund av väsentliga innehållsförändringar under detaljplaneprocessen framstår som rimliga i förhållande till de vinster i genomförandetid som trafiknämnden lyfter som grund för föreslagen tidplan. I likhet med andra projekt beslutade på kommunfullmäktigenivå behöver berörd nämnd värdera om kommunfullmäktige kan behöva ta förnyad ställning till ett genomförande om det sker väsentliga förändringar avseende innehåll, tid och ekonomi under det fortsatta arbetet.

Tvärförbindelsen har varit en politiskt prioriterad fråga för att lösa trafiksituationen i Torslanda under en lång tid och åtgärden finns utpekad i översiktsplanen för att möjliggöra utvecklingen i området. Därutöver finns åtgärden inarbetad i stadens investeringsvolymerna i närtid och i de långsiktiga planerna. Därmed föreslår stadsledningskontoret att fullmäktige beslutar om ett genomförande i enlighet med trafiknämndens förslag.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör

Genomförandebeslut Torslanda Tvärförbindelse

§ 258, 6405/19

Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om genomförande av Torslanda tvärförbindelse i enlighet med trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa projektbudgeten för Torslanda tvärförbindelse till 234 miljoner kronor i 2022 års prisnivå, varav 47 miljoner kronor avser riskreserv.

Handlingar

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-07-06

Yrkande från (V) och (MP) (protokollsbilaga 1, § 258)

Yttrande från (S) (protokollsbilaga 2, § 258)

Yttrande från (MP) och (V) (protokollsbilaga 3, § 258)

Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) och Blerta Hoti (S) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

Blerta Hoti (S) yrkar avslag på yrkandet från (MP) och (V).

Karin Pleijel (MP) och Gertrud Ingelman (V) yrkar bifall på yrkandet från (V) och (MP).

Karin Pleijel (MP) yrkar avslag på trafikkontoret förslag.

Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på yrkandet från (V) och (MP) om återremiss mot att ärendet avgörs idag. Han finner att trafiknämnden avgör ärendet idag.

Omröstning begärs och genomförs.

Omröstning 1

Trafiknämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst innebär att trafiknämnden avgör frågan idag.

Nej-röst innebär bifall till yrkandet från (V) och (MP) om återremiss.

Blerta Hoti (S), Joakim Rosdahl (-), Peter Lintin-Wold (L), Ronny Svensson (S), Hans Arby (C), Leif Blomqvist (S) och ordförande Toni Orsulic (M) röstar ja.

Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) röstar nej.

Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum: 2022-08-25

Med sju ja-röster och två nej-röster beslutar trafiknämnden att avslå yrkandet om återremiss från (MP) och (V).

Propositionsordning fortsättning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer proposition på bifall mot avslag på trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller förslaget.

Omröstning begärs och genomförs.

Omröstning 2

Trafiknämnden godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst innebär att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

Nej-röst innebär att trafiknämnden avslår trafikkontorets förslag.

Blerta Hoti (S), Joakim Rosdahl (-), Peter Lintin-Wold (L), Ronny Svensson (S), Hans Arby (C), Leif Blomqvist (S) och ordförande Toni Orsulic (M) röstar ja.

Gertrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) röstar nej.

Med sju ja-röster och två nej-röster beslutar trafiknämnden att bifalla trafikkontorets förslag.

Reservationer

Karin Pleijel (MP) och Gertrud Ingelman (V) reserverar sig mot trafiknämndens förslag till förmån för eget yrkande.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Dag för justering

2022-09-01

Vid protokollet**Sekreterare**

Sara Olsson

Ordförande

Toni Orsulic (M)

Justerande

Ronny Svensson (S)



8. Återremissyrkande (V) (MP) angående Torslanda Tvärförbindelse

Trafiknämnden 2022-08-25

Förslag till beslut

Trafikkontorets tjänsteutlåtande återremitteras och planeringen av Torslanda tvärförbindelse får ny inriktning så att kostnaden sänks och så att en alternativ trafiklösning tas fram med inriktning på kollektivtrafikstråk, pendelparkeringar och cykel ur ett större områdesperspektiv.

Återremissyrkande

När trafiknämnden fattade skedesbeslut för genomförandestudien (GFS) i november 2019 var den totala utgiften bedömd till 182 miljoner kronor i 2019 års prisnivå inklusive riskreserv. En uppdaterad kostnadskalkyl har tagits fram under arbetet med GFS:en och kostnaden är nu beräknad till 234 miljoner kronor, varav 47 miljoner kronor avser riskreserv. Det innebär en fördyring med 24 procent.

Vi ansåg redan innan fördyringen att Torslanda Tvärförbindelse var en dålig idé. Göteborg ska vara klimatneutralt 2030. Det är bara åtta år kvar tills dess. Då kan vi inte fortsätta att bygga för fler bilar när trafiken måste minska för att klara klimatmålen och våra egna mål i trafikstrategin. Trängsel i trafiken löser vi inte med nya vägar. Det är väl känt att fler större vägar istället leder till ökad trafik. För att lösa trafikproblemen behöver vi i stället satsa på att det blir lättare och snabbare att ta sig fram på ett hållbart sätt, med bättre kollektivtrafik och cykelbanor.

Vi anser därför att ärendet ska återremitteras för att få ner kostnaderna för en lösning av trafiksituationen i Torslanda genom en alternativ lösning med inriktning på kollektivtrafik, pendelparkeringar och cykel ur ett större områdesperspektiv. Den behöver fokusera på åtgärder även längre ut i trafiksystemet för att få ett övergripande helhetslösning där kollektivtrafiken byggs ut så att det går lika snabbt eller snabbare än att ta bilen och som kompletteras med pendelparkeringar. Det finns också potential att öka cyklingen genom trafiklösning med bra cykelbanor och säkrare cykelparkeringar.

Trafikinvesteringar är väldigt långsiktiga investeringar. Med fler trafikleder bygger vi fast oss i bilberoende. Den nya vägen är också planerad att gå genom värdefulla grönområden som uppskattas av många människor och är hem åt flera rödlistade arter vars habitat redan kommer minska i takt med att industriområdet växer. En alternativ lösning av trafiksituationen för området kan även minska negativ påverkan på dessa grönområden.

Yrkande
2022-08-24

Socialdemokraterna

Ärende 8

Yttrande angående genomförandebeslut Torslanda Tvärförbindelse

Yttrandet

Vi socialdemokrater ser positivt på Torslanda tvärförbindelse. Åtgärden kommer öka framkomligheten för flera trafikslag och för pendlare göteborgare.

Även om åtgärden kan innebära ökat bilresande genom inducerad trafik så kommer körvägen för många pendlare att kortas. Detta kan innebära att miljökonsekvenserna ur en klimatsynpunkt, enbart genom denna effekt - antal körda kilometer med bil, kan komma att innebära en positiv klimatnytta. Dessutom tillkommer nyttor genom förbättrad möjlighet till kollektivtrafik och förbättrad gång- och cykelbana.

Torslanda tvärförbindelse även en förutsättning för den ökade pendlingen som de nya jobb tillfällena som batterifabriken kommer innebära. För att denna pendling ska bli hållbar så behövs attraktiv kollektivtrafik som är snabb och med god kapacitet. För detta behövs en tvärförbindelse som möjliggör utbyggda kollektivtrafikfält längs Kongahällavägen.

Torslanda tvärförbindelse är viktigt för Torslanda, Volvo och Göteborg. Det är därför positivt att denna genomförs och blir verklighet. Samtidigt är det oerhört angeläget att kostnaderna inte drar i väg och belastar göteborgarnas välfärd. Löpande kontroll över kostnader och välavvägda beslut där projekt ställs med dess nyttor och kostnader är helt avgörande, framför allt när det kommer till infrastrukturbeslut.

Yttrande angående genomförandebeslut Torslanda Tvärförbindelse

Yttrande

När trafiknämnden fattade skedesbeslut för genomförandestudien (GFS) i november 2019 var den totala utgiften bedömd till 182 miljoner kronor i 2019 års prisnivå inklusive riskreserv. En uppdaterad kostnads kalkyl har tagits fram under arbetet med GFS:en och kostnaden är nu beräknad till 234 miljoner kronor, varav 47 miljoner kronor avser riskreserv. Det innebär en fördyring med 24 procent.

Vi ansåg redan innan fördyringen att Torslanda Tvärförbindelse var en dålig idé. Göteborg ska vara klimatneutralt 2030. Det är bara åtta år kvar tills dess. Då kan vi inte fortsätta att bygga för fler bilar när trafiken måste minska för att klara klimatmålen och våra egna mål i trafikstrategin. Trängsel i trafiken löser vi inte med nya vägar. Det är väl känt att fler större vägar i stället leder till ökad trafik. För att lösa trafikproblemen behöver vi i stället satsa på att det blir lättare och snabbare att ta sig fram på ett hållbart sätt, med bättre kollektivtrafik och cykelbanor. Kollektivtrafiken behöver byggas ut så att det går lika snabbt eller snabbare än att ta bilen. Det finns också potential att öka cyklingen med bättre cykelbanor och säkrare cykelparkeringar. Trafikinvesteringar är väldigt långsiktiga investeringar. Med fler trafikleder bygger vi fast oss i bilberoende. Den nya vägen är också planerad att gå genom värdefulla grönområden som uppskattas av många människor och är hem åt flera rödlistade arter vars habitat redan kommer minska i takt med att industriområdet växer.



Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2022-07-06
Diarienummer 6405/19

Handläggare
Per Carlberg/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon:031-368 25 64
E-post: per.carlberg@trafikkontoret.goteborg.se

Genomförandebeslut Torslanda Tvärförbindelse

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om genomförande av Torslanda tvärförbindelse i enlighet med trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa projektbudgeten för Torslanda tvärförbindelse till 234 miljoner kronor i 2022 års prisnivå, varav 47 miljoner kronor avser riskreserv.

Sammanfattning

Trafikkontoret planerar för en avlastande tvärförbindelse mellan väg 155 och Kongahällavägen. Tidigare utredningar har lett fram till beslut om att en sträckning enligt alternativ Älvegårdsförbindelsen Väst ska ligga till grund för genomförandestudie (GFS) och detaljplan. I framtagna GFS föreslås att en ny vägförbindelse byggs mellan norra delen av Bulyckevägen och Nya Älvegårdsvägen vid Skärvstensvägen.

Den föreslagna totala projektbudgeten är 234 miljoner kronor i 2022 års prisnivå, varav 47 miljoner kronor föreslås som riskreserv.

Tvärförbindelsen kan delas in i två etapper: Etapp 1 - *Syrhålamotet* samt Etapp 2 - *Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen*. Syrhålamotet och Nya Älvegårdsvägen går att bygga ut med stöd av befintliga detaljplaner. För den nya vägen däremellan krävs lagakraftvunnen detaljplan för utbyggnad. Syrhålamotet föreslås bilda ett eget projekt för att möjliggöra tidigare utbyggnad då det bedöms som viktigt även kopplat till byggnation av batterifabriken och dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn.

Genomförandebeslut fattas i regel efter det att genomförandestudien är färdigställd och godkänd. I detta fall föreslår trafikkontoret att beslut om genomförande fattas innan genomförandestudien är färdigställd, för att undvika att pausa detaljplanarbetet i väntan på beslut om granskning. Trafikkontoret kommer att återkomma till trafiknämnden för godkännande av genomförandestudien när detaljplanen passerat samrådsskedet.

I kommande skedesbeslut för projektering av Etapp 2 - *Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen* förordar trafikkontoret alternativ 2, med projekteringsuppstart efter att detaljplanen har tillstyrkts i Byggnadsnämnden. Detta medför att färdig anläggning planeras vara utbyggd till årsskiftet 2026-2027.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Torslanda tvärförbindelse finns med som ett namngivet projekt i trafiknämndens investeringsplan 2021–2025 (version 2022), dock inte med motsvarande belopp som den nu beräknade totalkostnaden.

Den beräknade kostnaden för projektet är 234 miljoner kronor inklusive en riskreserv om 47 miljoner kronor vilket motsvarar 25 procent av projektets kostnad. Trafiknämndens kommande investeringsnominering kommer att uppdateras med motsvarande belopp efter beslut om att fastställa projektbudget.

Riskreserven är en reserv som finns för att hantera icke identifierade händelser som kan uppkomma i projektet. Projektet har identifierat risker som kan få väsentlig påverkan på anläggningskostnaderna, där de två största ekonomiska riskerna bedöms vara:

- Få och höga anbud vid entreprenadupphandling på grund av omvärldsfaktorer, till exempel konjunkturläge.
- Dyrare grundförstärkningsmetod än kalkylerat för delsträckan över tidigare deponi krävs.

På grund av detta har förvaltningen valt att föreslå en riskreserv om 25 procent vilket är i det högre spannet för en riskreserv i jämförelse med andra projekt.

Trafiknämnden äger beslutet om att ianspråkta riskreserven och trafikdirektören har via delegationsordningen rätt att fatta beslut upp till 10 miljoner kronor.

Investeringsutgiften kan delas upp i 28 miljoner kronor för etapp 1 *Syrhålamotet* (exklusive riskreserv), samt 159 miljoner kronor för etapp 2 *Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen* (exklusive riskreserv).

Den genomsnittliga årliga kostnaden för avskrivning och ränta är beräknad till 4,2 miljoner kronor, där avskrivningsperioden är 70 år.

Kostnader för drift- och underhåll av anläggningarna är beräknade till 1,7 miljoner kronor per år, varav etapp 2 *Tvärförbindelsen* utgör 1,0 miljoner kronor. Den befintliga driftkostnaden är idag 0,7 miljoner kronor. Den ökade belastningen på trafiknämndens driftsanslag blir därmed sammantaget 1,0 miljoner kronor det första året efter att projektet färdigställts.

Projektet har under åren 2019–2022 belastat investeringsanslaget med 9,9 miljoner kronor. Om projektet avbryts kommer utgifterna för genomförandestudien att skrivas ned i investeringsredovisningen och därmed bli en kostnad på driftsanslaget.

Bedömning ur ekologisk dimension

Den föreslagna nya vägsträckan berör vissa miljöer med förhöjda naturvärden, främst skogsmiljöer som i liten omfattning är påverkade av modernt skogsbruk. Förutom den direkta påverkan som uppstår till följd av exploateringen, riskerar intilliggande marker att få en förändrad hydrologi och även påverkas av så kallade kanteffekter.

Sammantaget bedöms vägdragningen medföra omfattande påverkan på naturmiljön utmed vägsträckningen. På det lokala planet blir de negativa effekterna påtagliga, eftersom en stor andel naturmark tas i anspråk. Naturmarkens allmänna naturvärden är

dock förhållandevis låga, varför konsekvenserna ur ett vidare perspektiv bedöms bli negativa men måttliga.

Vägförslaget bedöms uppnå det övergripande målet att avlasta Kongahällavägen genom centrala Torslanda då tvärförbindelsen erbjuder kortare resa för många och en separat trafikanalys visar på cirka 30 procents avlastning av Kongahällavägen. Trafiksystemet i Torslanda blir också mer robust och standarden på cykelförbindelsen förbättras.

Tvärförbindelsens sträckning genom områden med natur- och kulturvärden innebär att dessa värden minskar och att upplevelsen av området förändras. Bullerskärmar innebär att inga bostäder bedöms få trafikbuller över gällande riktvärden.

Lokalt, inom utredningsområdet, kommer den nya förbindelsen att innebära en fysisk barriär i det idag ofrafikerade naturområdet. Detta får konsekvenser för den biologiska mångfalden och djurlivet liksom för barn och övriga målgrupper som nyttjar området för rekreation och vila.

Möjligheterna till rekreation och friluftsliv i området förändras genom att tvärförbindelsen skär av Nya Älvegårdsvägens äldre sträckning. Den negativa påverkan bedöms vara liten eftersom tvärförbindelsens gång- och cykelbana skapar nya bekväma förbindelser till områdets gång- och ridstigar, med koppling västerut. Den nya gång- och cykelbanan utmed tvärförbindelsen skapa möjlighet till varierade vägval vilket bedöms vara positivt för rekreativsmöjligheterna.

Bedömning ur social dimension

Den nya tvärförbindelsen innebär positiva konsekvenser för Torslanda som ort i och med förbättrad tillgänglighet till centrala Göteborg. Den möjliggör också en mer jämnt fördelad trafik inom Torslanda i och med minskad trafikbelastning i centrala Torslanda med minskade köer som följd. Den nya gång- och cykelvägen som planeras längs med tvärförbindelsen kommer att underlätta för cykelpendlare till och från centrala Göteborg och ger förutsättningar att öka resandet med cykel i enlighet med målen i Göteborgs Stads trafikstrategi.

Förslaget till tvärförbindelse innebär bland annat att en genomgående förbindelse för gående och cyklister med god standard skapas på hela sträckan utmed tvärförbindelsen, detta innebär en betydande standardförbättring och erbjuder betydligt bättre framkomlighet och bättre lutningsförhållanden för genomfarts cyklister än idag och bedöms öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Den ökade biltrafiken på sträckor som idag har låg trafikbelastning kan leda till sämre trafiksäkerhet, men detta motverkas av att passagera i Älvegårdsområdet hastighetssäkras i större utsträckning än idag.

I jämförelse med befintlig gång- och cykelförbindelse via den äldre vägsträckningen genom naturområdet och över den tidigare deponin, är tvärförbindelsen i sin helhet separerad från biltrafik, betydligt bredare och med mindre branta stigningar. Nuvarande förbindelse kommer att finnas kvar vilket bedöms vara värdefullt för de som söker rekreation.

Genom att tvärförbindelsen avlastar biltrafiken på Kongahällavägen möjliggörs även andra åtgärder inom den övergripande systemlösningen för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som planeras i Torslanda, såsom säkrare gång- och cykelöverfarter och utbyggda kollektivtrafikfält längs Kongahällavägen.

Förhållande till styrande dokument

1. Trafikstrategi för en nära storstad
2. Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025
3. Trafiknämndens investeringsplan 2021–2025

Ärendet

Trafikkontoret planerar för en avlastande tvärförbindelse mellan väg 155 och Kongahällavägen för att avlasta den rådande ohållbara trafiksituationen utmed Kongahällavägen, samt för att möjliggöra planerad exploatering inom såväl Planprogrammet för Centrala Torslanda som övriga områden. Genomförandebeslut för tvärförbindelsen fattas av kommunfullmäktige.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

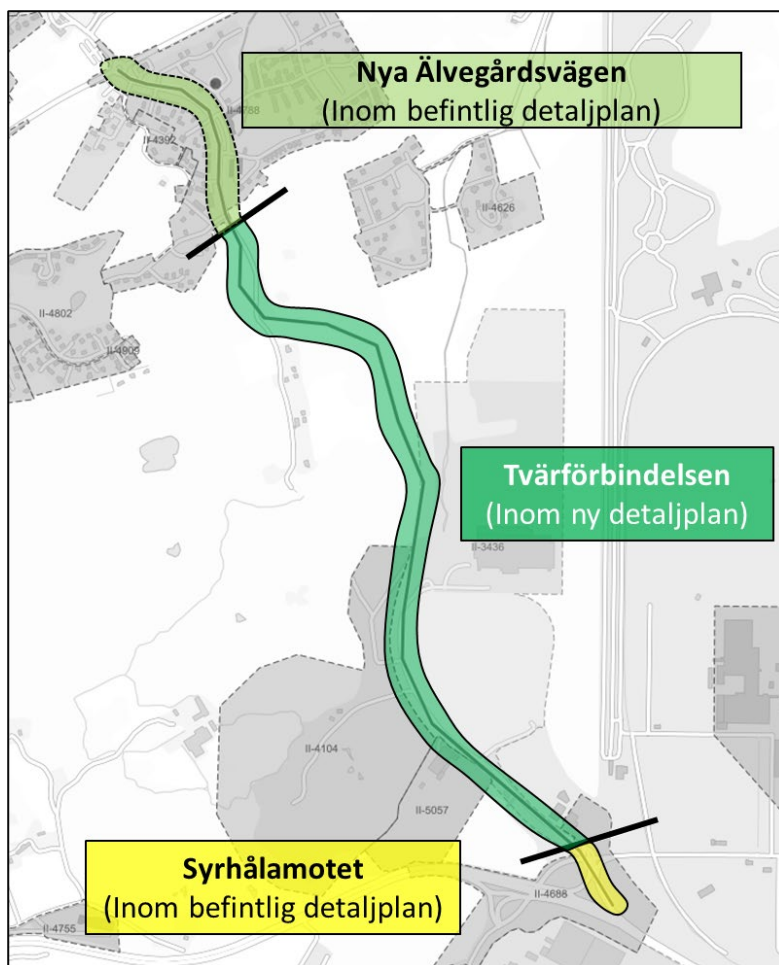
I december 2013 gav trafiknämnden trafikkontoret i uppdrag att hitta en lösning på trafikproblemen i centrala Torslanda. I juni 2013 kom Polismyndigheten med en inrådan om att stänga av Södra Låssbyvägen för genomfartstrafik. I december 2013 gav trafiknämnden trafikkontoret i uppdrag att hitta en lösning på trafikproblemen i centrala Torslanda. I juni 2014 gav trafiknämnden trafikkontoret uppdraget att även utreda en tvärförbindelse till Torslanda.

Det har tagits fram ett planprogram för Centrala Torslanda, där analysen visar att planprogrammet samt den spontana bebyggelseutvecklingen i Torslanda kommer att medföra ökad biltrafik på Kongahällavägen. Slutsatsen är att en tvärförbindelse måste byggas för att kunna uppnå en tillräckligt låg nivå på trafikflöden längs Kongahällavägen för att möjliggöra förtätning av centrala Torslanda. En tvärförbindelse ger ökad robusthet i trafiksystemet, fungerar som en ny infart till Torslanda och bidrar till att fördela trafiken på ett mer önskvärt sätt. Tvärförbindelsen förbättrar trafiksituationen vilket öppnar möjligheter för en större andel att resa hållbart.

Det har gjorts en åtgärdsvalsstudie längs Kongahällavägen samt en alternativvalstudie över Torslanda Tvärförbindelse. I alternativvalsstudien *Systemlösning för trafiken i Torslanda* studerades fyra olika sträckningar. Alternativvalsstudien lyfter fram Älvegårdsförbindelsen Väst som det bästa alternativet för området i helhet. Trafiknämnden godkände utredningen *Systemlösning för Trafiken i Torslanda* och fastställde läget för tvärförbindelsen till Älvegårdsförbindelsen Väst, uppdrag TN 2018-03-13 § 77, beslut TN 2018-09-27 § 337. Åtgärden har sedan dess varit ett prioriterat projekt som återfunnits i kommunens budget som ett utpekad objekt.

Från år 2020 fram till idag har en genomförandestudie utförts för Älvegårdsförbindelsen Väst, där en vägkorridor på den östra sidan av utredningsområdet valts. Motivet till detta är framförallt att funktionen för gående och cyklister är bättre i detta alternativ samt att påverkan på skyddade arter, hasselsnok och nattskärpa, är mindre. Det senare bedöms i sin tur underlätta ett genomförande med hänsyn till gällande artskyddsregler.

Parallellt med genomförandestudien har ett planarbete startats upp under 2021 för de delar av tvärförbindelsen som idag inte kan genomföras enligt gällande planer, kallad *Tvärförbindelsen* i Figur 1 nedan. Plansamråd är beräknat att ske under hösten 2022, därefter färdigställs genomförandestudien innan årsskiftet 2022 efter inkomna samrådssynpunkter. Planen beräknas vinna laga kraft under första halvåret 2025 (inklusive eventuell överklagandetid).



Figur 1 - Översikt över hela Torslanda tvärförbindelse uppdelat i tre olika delar beroende på behov av planstöd.

Förslag till genomförandebeslut innan färdigställd genomförandestudie

Genomförandebeslut fattas i regel efter det att genomförandestudien är färdigställd och godkänd. I detta fall föreslår trafikkontoret att beslut om genomförande fattas innan genomförandestudien är färdigställd. Detaljplaneprojektet anser det lämpligt utifrån planprocessen att det finns ett beslut om genomförande av detaljplanen när beslut om granskning ska tas av byggnadsnämnden.

Om genomförandebeslut ska tas efter att genomförandestudien är färdigställd tvingas detaljplanearbetet pausas i cirka sex månader i väntan på beslut om granskning.

Trafikkontoret kommer att komma tillbaka till trafikinämnden för godkännande av genomförandestudien när detaljplanen passerat samrådsskedet och bearbetat eventuella förändringar och genomförandestudien färdigställts.

Kommunfullmäktige antar detaljplanen som ett myndighetsbeslut

Kommunfullmäktige kommer få möjlighet att besluta om tvärförbindelsen när detaljplanen ska antas. Beslut är då inte ett genomförandebeslut utan ett myndighetsbeslut avseende markanvändningen.

Utformning

Genomförandestudien föreslår att en ny vägförbindelse byggs mellan norra delen av Bulyckevägen och Nya Älvegårdsvägen vid Skärvstensvägen, i figur 2 ses en

översiktsbild från genomförandestudien. Vägen utformas med en sju meter bred vägbana och en separat, 4,5 meter bred, gång- och cykelbana. För resterande delar av befintliga vägar föreslås kompletterande åtgärder med anledning av deras förändrade funktion. Viktigast är att Bulyckevägens anslutning till Syrhålamotet byggs om till cirkulationsplats, att bullerskydd byggs i Älvegårdsområdet samt att passager för gående och cyklister förbättras. Tvärförbindelsen dimensioneras för referenshastighet 40 km/h inom tätbebyggelse och 60 km/h i övrigt och ett trafikflöde på 7 000 fordon/dygn.



Figur 2 - Översiktsbild över vägsträckningen samt beskrivning av detaljerade åtgärder på olika delar av sträckan.

Etappindelning av tvärförbindelsen

Projekt Torslanda tvärförbindelses projektering och byggnation bör av rationella skäl delas in i två etapper:

Etapp 1. *Syrhålamotet*, som planeras byggas om till cirkulation. Detta behöver göras oavsett om tvärförbindelsen blir av eller inte på grund av batterifabrikens placering strax norr om motet samt dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn. Trafikkontoret utreder möjligheterna att genomföra denna utbyggnad separat från övriga delar av tvärförbindelsen där Syrhålamotet föreslås bilda ett eget projekt som delfinansieras av pott för Trimmingsåtgärder för att underlätta för batterifabriken.

Etapp 2. *Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen*, som endast påbörjas om detaljplanen för den nya vägen vinner laga kraft. Idag har Nya Älvegårdsvägen två

passager utformade med mittrefug varav hälften även är förhöjda. Genomförandestudien föreslår att ytterligare en passage (som bara har relevans vid en tvärförbindelse) utformas med mittrefug och förhöjning anpassad för buss och dagens passager får mindre justeringar med förhöjning anpassad för buss. För att undvika bullernivåer över gällande riktvärden vid befintliga bostäder föreslås bullerskärmar. Dessa i genomförandestudien föreslagna åtgärder är enbart nyttiga om tvärförbindelsen blir av.

Tidplan

För att kunna takta detaljplanen för den del av åtgärden som idag inte uppfyller rådande planförhållande, har projektet delats upp i två olika etapper enligt beskrivning i ovan stycke.

För etapp 1. *Syrhålamotet* kan projektering inledas under år 2023, därefter följer utbyggnationen under år 2024. Trafikpåsläpp är beräknat till slutet av år 2024.

För etapp 2. *Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen* finns följande två alternativ där alternativ 2 beräknas kunna färdigställas cirka ett år tidigare än alternativ 1, dock kopplat till risk för förgäveskostnader:

Alternativ 1

- Projektering inleds under år 2025 efter att detaljplanen vunnit laga kraft.
- Utbyggnationen kan i detta fall inledas under år 2026 när projekteringen beräknas vara färdigställd. Trafikpåsläpp är beräknad till årsskiftet 2027-2028.

Alternativ 2

- Projektering inleds under år 2024 efter att planen tillstyrkts i byggnadsnämnden.
- Utbyggnationen kan i detta fall inledas under år 2025 när detaljplanen vunnit laga kraft (en överklagandetid om tre kvartal är inräknat i denna bedömning). Trafikpåsläpp är beräknad till årsskiftet 2026-2027.
- Detta alternativ innebär ett medvetet risktagande i det fall detaljplanen ej vinner laga kraft, alternativt blir omfattande förändrad. Då kan nedlagda kostnader komma att vara förgäves och utförd projektering behöva göras om, alternativt pausas på obestämd tid.

Deletapp	Projekterings- och byggskede	Färdig åtgärd
Syrhålamotet	Projektering 2023 Byggnation 2024	Andra halvan av 2024
Tvärförbindelsen inklusive Nya Älvegårdsvägen	-	-
Alternativ 1. Projektering inleds efter att detaljplanen vunnit laga kraft	Projektering 2025-2026 Byggnation 2026-2028	Årsskiftet 2027-2028

Deletapp	Projekterings- och byggskede	Färdig åtgärd
Alternativ 2. Projektering inleds efter att detaljplanen tillstyrks i Byggnadsnämnden	Projektering 2024 Byggnation 2025-2027	Årsskiftet 2026-2027

Som synes innebär alternativ 2 en möjlighet att korta ned tidplanen med cirka ett år, men medför risken att upparbetade kostnader för projektering och projektadministration (för projekteringsskedet) om cirka sju miljoner kronor, är förgäves ifall detaljplanen ej vinner laga kraft, alternativt omfattande förändras på grund av överklaganden.

Om ett genomförandebeslut inte fattas och projektet därmed inte genomförs kommer nedlagda utgifter att skrivas ned i investeringsredovisningen och i stället tas upp i driftsanlaget. Trafikkontoret uppskattar att projektet hittills har nedlagda utgifter om 9,9 miljoner kronor vid tidpunkten för att genomförandebeslut fattas.

Totalkostnad

Beskrivning	Kostnads kalkyl framtagen i GFS, våren 2022	Etapp 1 - Syrhålamotet (särredovisat)	Kommentar
Planering/Projektering	18	4	(inkl. DP-kostnader)
Mark & Anläggningsarbeten	93	18	
Projektunika åtgärder	28	-	
Projektadministration	12	3	
Generella osäkerheter och utanpåliggande riskreserv	83	10	25 % riskreserv
Summa	234 mnkr	35 mnkr	

Siffrorna i tabellen är avrundade till närmsta heltal.

Totalkostnaden är nu bedömd till 234 miljoner kronor

När trafiknämnden fattade skedesbeslut för genomförandestudien november 2019 var den totala utgiften bedömd till 182 miljoner kronor i 2019 års prisnivå inklusive riskreserv.

En uppdaterad kostnads kalkyl har tagits fram under arbetet med GFS och kostnaden är nu beräknad till 234 miljoner kronor, varav 47 miljoner kronor avser riskreserv.

Kostnadsökningen beror på en ökad kunskap om projektet och dess avgränsningar. En uppdatering kommer att ske av det långsiktiga investeringsunderlaget för år 2021–2025 (version 2024) med anledning av den ökade kostnadsbilden.

Förvaltningens bedömning

Investerings betydelse

Tvärförbindelsen bedöms som en förutsättning för att avlasta rådande ohållbara trafiksituation utmed Kongahällavägen, som beror på decennier av inflyttning till området utan nämnvärda åtgärder i den övergripande infrastrukturen, samt för att möjliggöra

planerad exploatering inom såväl Planprogrammet för Centrala Torslanda som övriga området.

Tvärförbindelsen medför:

- Ett mer balanserat och mindre störningskänsligt vägtrafiksystem i centrala Torslanda, Lilleby och Björlanda samt en tryggare och säkrare trafikmiljö vid Kongahällavägen, inte minst vid passage över vägen, där dagens situation för skolbarn av många beskrivs som ohållbar.
- Ett minskat behov av genomfartstrafik i centrala Torslanda.
- Betydligt minskade restider för trafiken på Kongahällavägen i centrala Torslanda under morgonens och eftermiddagens maxflödestimma/trafikrusning.
- Bättre förutsättningar att öka tryggheten och det hållbara resandet till Torslanda idrottsplats (mycket stor målpunkt med idrott, föreningsliv och skolverksamhet).
- Genare körsträcka mot centrala Göteborg för boende nordost om Torslanda torg. Tvärförbindelsen påverkar därigenom det nödvändiga resandet positivt ur ett miljöperspektiv.
- Nya möjligheter att hitta nya gena linjesträckningar för kollektivtrafiken.
- En standardhöjning av gång- och cykelvägnätet genom en ny gång- och cykelväg med god standard som underlättar för cykelpendlare till och från centrala Göteborg samt Volvo Torslanda, som är en stor arbetsgivare i Torslanda med omnejd.
- Ett bidrag till en mer attraktiv kollektivtrafik och möjliggör en omställning till hållbart resande, då restiderna för kollektivtrafik drastiskt väntas minska i morgon- och eftermiddagstrafiken i centrala Torslanda.
- Tvärförbindelsen ger mycket stor samhällsekonomisk nytta; vald sträckning har i samhällsekonomisk kalkyl en nettonuvärdeskvot på 6,5, framför allt som en konsekvens av ökad genhet och minskade restider.
- Tvärförbindelsen ger en ny infart till Torslanda, Lilleby och Björlandaområdet, för Göteborg och göteborgarna närmare havet och bidrar till en mer robust och sammanhållen stad.

I nuläget försämras den redan ohållbara trafiksituationen i centrala Torslanda för varje år, på grund av den kontinuerliga exploatering som pågår i Torslanda, Lilleby, Låssby och Björlanda och som kommunen har mycket små möjligheter att påverka.

Torslanda tvärförbindelse är ett namngivet projekt i trafiknämndens investeringsplan. Enligt gällande beslutsordning ska därmed kommunfullmäktige fatta genomförandebeslut för projektet.

Eventuella framtida exploateringar längs tvärförbindelsen kan medföra ett större behov av kollektivtrafik och busshållplatser längs med sträckan. Detaljplanen för tvärförbindelsen inkluderar därför utrymmen för att möjliggöra anläggande av busshållplatser i framtiden.

I kommande skedesbeslut för projektering av tvärförbindelsen förordar trafikkontoret att förvaltningen ska gå vidare med ovan beskriven tidplan Alternativ 2, med projekteringsuppstart efter att detaljplanen har tillstyrkts i Byggnadsnämnden.

Eventuell risk för förgäveskostnader

Förvaltningen bedömer att föreslagen tidplan med projekteringsuppstart i enlighet med Alternativ 2 under år 2024 är relevant. Då nyttan med tvärförbindelsen bedöms så pass stor anser förvaltningen att projektering och byggnation bör starta så snart som möjligt för ett tidigare färdigställande av tvärförbindelsen.

Risken att detaljplanen inte kan genomföras, och därmed resulterar i förgäveskostnader, bedöms som låg.

Jenny Adler

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör