



Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2020-05-11
Diarienummer 2990/20

Handläggare
Joachim Karlgren/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon: 031-368 2398
E-post: joachim.karlgren@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande över Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Lundbyleden

Förslag till beslut

I trafiknämnden:

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

Sammanfattning

Trafikverket har översänt Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden på remiss. Trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret har deltagit i arbetet med åtgärdsvalsstudien. Stadsledningskontoret kommer att sammanställa ett svar som kommunstyrelsen översänder till Trafikverket.

Lundbyleden (E6.21) är en statlig väg och en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade leder samt utpekad som riksintresse för kommunikationer. Hamnbanan som löper parallellt med Lundbyleden och är också utpekad som riksintresse för kommunikationer. Lundbyleden och Hamnbanan går genom ett av stadens prioriterade områden för stadsomvandling och förtätning och de utgör tillsammans en betydande barriär för befintliga och planerade bostäder och verksamheter i området.

Denna åtgärdsvalsstudies övergripande syfte är att svara på frågorna:

- Hur uppnås en sammanhållen stad med en hållbar och effektiv transportförsörjning på kort och lång sikt och hur säkerställs transittrafiken till hamnen och industriområden på västra Hisingen?
- Vilken funktion ska Lundbyleden ha i en sammanhållen stad?

Två inriktningsalternativ med möjliga åtgärder på medellång till lång sikt har tagits fram och dessa överensstämmer med de alternativ som utreds inom ramen för FÖP (fördjupad översiktsplan) för centrala Göteborg:

- Inriktning 1 – Lundbyleden fortsätter vara en kapacitetsstark trafikled för regional och nationell trafik med barriäröverbyggande åtgärder.
- Inriktning 2 – Lundbyleden utvecklas till boulevard med lokal karaktär och med minskad barriärverkan.

Trafikkontoret menar att med väl utredda och genomförda barriäröverbyggande åtgärder så kan stadsdelarna på var sida Lundbyleden och Hamnbanan knytas ihop. Om dessa överbyggningar förses med kapacitetsstarka gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik så finns goda möjligheter att bygga samman staden över Lundbyleden och Hamnbanan med bibehållen funktion. Åtgärdsvalsstudiens Inriktning 1 ligger i linje med detta och det är den inriktning som trafikkontoret förordar som långsiktig planeringsinriktning för Lundbyleden.

Inriktning 2, att göra om Lundbyleden till boulevard ser inte trafikkontoret som realistisk, eftersom Hamnbanan är kvar som barriär och övrigt vägnät inte kan ta emot Lundbyledens trafik. Trafikkontoret föreslår att det i åtgärdsvalsstudien ska framgå att Inriktning 2 är prövad och bortvald. Om det i framtiden visar sig tekniskt och ekonomiskt möjligt att förlägga Hamnbanan i tunnel eller flytta funktionen så kan Inriktning 2 undersökas igen.

Trafikkontoret delar Trafikverkets bedömning att inte gå vidare med åtgärder som innebär ökning av kapacitet för biltrafik på Lundbyleden, då detta går i linje med trafikstrategin och stadens övergripande planering. Vidare behöver åtgärdsvalsstudien kompletteras med en beskrivning av hur Lundbyleden kan bli ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk där exempelvis metrobussystemet från Målbild Koll2035 kan inrymmas.

Att genomföra den typ av överbyggande åtgärder som behövs för att tydligt minska Lundbyledens och Hamnbanans barriäreffekter är komplext och kostsamt. Idag saknas finansiering och planering för förverkligande av detta.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärdsvalsstudien i sig innebär inget ekonomiskt åtagande. De valda åtgärderna är de åtgärder som är aktuella för kommande investeringsplanering på regional och nationell nivå. Om åtgärderna inte ses som kostnadseffektiva kommer de inte vara aktuella i denna planering. Den potentiellt största ekonomiska effekten är om åtgärder som staden vill genomföra inte får regional eller nationell finansiering.

Efter avslutad åtgärdsvalsstudie är nästa steg i processen att ta fram en gemensam avsiktsförklaring mellan parterna (Trafikverket och Göteborgs Stad) med ställningstagande kring utförande av åtgärder. Detta kan leda till åtaganden för trafikkontoret men också möjligheter till finansiering av åtgärder som gynnar stadsutvecklingen.

Konsekvenserna ur ekonomiskt hänseende beror på vilka åtgärder som beslutas att gå vidare med, framförallt vilken inriktning som beslutas för framtida stadsutveckling i den fördjupade översiktsplanen för centrala Göteborg (FÖP).

Flera av de i studien nämnda åtgärderna ligger inom ramen för pågående arbeten där beslut har fattats enligt ordinarie processer. I det fortsatta arbetet efter åtgärdsvalsstudien kommer trafikkontoret få kostnader för utredningsarbete av prioriterade åtgärder vilket kommer belasta trafiknämndens driftbudget samt ta personella resurser i anspråk.

Barriäröverbyggande åtgärder är centrala i åtgärdsvalsstudien, varav Gropegårdsförbindelsen är en sådan åtgärd. I samband med beslut i kommunfullmäktige 2020-04-16 om att inte gå vidare med stadslinbanan fick trafiknämnden i uppdrag att hemställa till Västtrafiks styrelse om att gemensamt genomföra en utredning om Gropegårds-

förbindelsen. Om Västtrafik ställer sig positivt till hemställan så kommer trafikkontoret behöva avsätta resurser för utredning av denna.

En avsiktsförklaring kan komma att innefatta tillkommande utredningar och investeringar som faller under trafiknämndens ansvar vilket behöver prioriteras och vägas mot andra angelägna uppgifter för trafikkontoret och andra uppgifter kan behöva prioriteras ner.

Oavsett vägval i den långsiktiga inriktningen för FÖP för centrala Göteborg så kommer trafiknämnden få betydande kostnader för infrastrukturinvesteringar om beslut fattas att gå vidare med den stadsutveckling som FÖP för centrala Göteborg redogör för i aktuellt område. Omfattande barriäröverbyggande åtgärder kommer att vara ekonomiskt kostsamma och kommer att påverka trafiknämndens investerings- och driftsbudget. Dock kommer dessa åtgärder även att få positiva samhällsekonomiska konsekvenser genom ökade markvärden, ökad tillgänglighet och attraktivitet.

Kring Lundbyleden genomförs flera detaljplaner för många bostäder och verksamheter. Lundbyledens nuvarande funktion och kapacitet har legat till grund för bedömningar av konsekvenser av planerna och därmed för godkännande av dem. Om Lundbyleden ändras blir förutsättningarna annorlunda och därmed kan planers lämplighet ifrågasättas. Detta kan medföra svårigheter att fullfölja den planerade stadsutvecklingen.

Att fråga nu gällande planering och göra stora förändringar på systemnivå, i enlighet med Inriktning 2 (att göra om Lundbyleden till boulevard) i åtgärdsvalsstudien, kommer få stora samhällsekonomiska konsekvenser, exempelvis i form av restidsförluster för personresor och godstransporter. Dessa effekter har inte kostnadsbedömts i åtgärdsvalsstudien. Då trafiken sprids i bostadstäta miljöer kommer närmiljön för de boende att påverkas negativt både ur ett miljöperspektiv med avseende på luftkvalitet, partiklar och buller och ur ett perspektiv avseende trafikbelastning på lokalområdesnivå. Ökad trafik i boendemiljöer leder till ökade trafiksäkerhetsrisker, minskad framkomlighet och barriäreffekter på lokal nivå. Detta kan i sig vara förenat med stora kostnader i form av trafiksäkerhetsåtgärder, bullerskyddsåtgärder och andra miljöskyddsåtgärder på och i anslutning till det kommunala vägnätet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Konsekvenserna ur ekologiskt hänseende beror på vilka åtgärder som åtgärdsvalsstudien slutligen pekar ut som lämpliga att gå vidare med och vilka som blir föremål för en möjlig avsiktsförklaring mellan Trafikverket och Göteborgs Stad. Vilken inriktning som beslutas för framtida stadsutveckling i FÖP för centrala Göteborg har också stor påverkan.

Det föreslås ingen kapacitetsökning för fordonstrafik i åtgärdsvalsstudien vilket går i linje med trafikstrategin. Dock kan det uppstå ökad köbildning på Lundbyleden om resandebehovet ökar utan att motsvarande ökning av kollektivtrafik samt förbättring av förutsättningarna för resande med andra färd sätt skapas. Omvandling av körfält till busskörfält innebär effektivare användning av befintlig kapacitet. Då ingen breddning av väg eller tunnel föreslås så innebär det minimala ingrepp i närmiljön.

Eventuella överdäckningsprojekt kan bidra till en tätare och mer sammankopplad stad med minskad störning av Lundbyleden. Detta gäller även vid en eventuell boulevardisering. Dock kan en boulevardisering komma att kraftigt påverka

kringliggande bostadstäta miljöer då trafiken sprids ut på flera gator och därmed skapar ökat buller och försämrad luft i dessa områden. Närmiljön för de boende längs kringliggande gator kommer således att påverkas negativt ur ett miljöperspektiv med avseende på luftkvalitet, partiklar och buller och Lundbyledens trafik sprids ut på andra gator.

Luftproblematiken skulle behöva få större utrymme i åtgärdsvalsstudien då detta problem riskerar att stå i vägen för dagens planering och stadens önskade förtätning genom att luftkvaliteten och bullersituationen idag på vissa platser är för dålig för att förtätning ska tillåtas. Förtätningen ska på sikt kunna gynna luftmiljön genom att bättra underlag för kollektivtrafik och att fler får nära till målpunkter, vilket i det längre perspektivet kan bidra till att minska efterfrågan på bilresor.

På Hamnbanan och delar av Lundbyleden transporteras farligt gods vilket utgör en risk och samtidigt 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 möjlig åtgärd i åtgärdsvalsstudien, men den har inte bedömts inte som aktuell i dagsläget.

Bedömning ur social dimension

Konsekvenserna ur socialt hänseende beror på vilka åtgärder som beslutas gå vidare med, framförallt vilken inriktning som beslutas för framtida stadsutveckling i FÖP:en. Lundbyleden och Hamnbanan är idag betydande barriärer och åtgärdsvalsstudiens ambition med att minska barriäreffekten samt koppla samman stadsdelar är angelägen och omhändertas i de båda scenarierna. Detta perspektiv behöver vara fortsatt starkt i efterkommande planering.

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 kommer uppstå i det lokala och bostadsnära gatunätet i och med den spridning av trafiken som strypning av Lundbyleden ger. För dessa områden blir det en sämre luft- och bullersituation, en sämre miljö för barn att vistas i och barns möjlighet att självständigt vistas och röra sig i staden minskar. Vidare leder det till att trafiksäkerheten minskar genom att trafiken ökar på det mindre gatunätet, vilket även påverkar möjligheten till omvandling av gator i det lokala nätet till förmån för gående och cyklister.

Åtgärdsvalsstudien presenterar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel vilket gynnar dem som inte har ekonomiska förutsättningar, möjlighet eller ålder för att köra bil. Kvinnor reser i större omfattning än män med kollektivtrafiken och gynnas av ett förbättrat kollektivtrafiksystem. Inriktning 1 stöttar genomförande av Målbild Koll2035 där Metrobussystemet är ett av de bärande trafikkoncepten, samtidigt som Inriktning 2 innebär svårigheter att genomföra metrobussystemet så som det är presenterat i Målbild Koll 2035.

Förhållande till styrande dokument

Trafikstrategin, Utbyggnadsstrategin och Grönstrategin är tillsammans med Klimatstrategiskt program och stadsdelarnas lokala utvecklingsprogram några av de

viktigaste utgångspunkterna för stadsplanering i Göteborg. Trafikstrategin kan ses som en konkretisering av ÖP 2009 och antogs av trafiknämnden 2014. Ur ett trafikperspektiv är trafikstrategin den viktigaste utgångspunkten för stadens planering och en förutsättning för att klara stadens uppsatta mål inom stadsutveckling fram till 2035.

I Vision för Älvstaden som togs fram under 2012 pekas det på vikten av att bygga samman staden över älven och skapa en stad med stor variation av verksamheter, rekreation och bostäder. Under rubriken ”Bygg samman staden”, på sidan 16 i Vision Älvstaden, sägs bland annat följande:

”Trafikleder, gator, järnvägsområden, parkeringsplatser och avstängda eller outnyttjade ytor ska omgestaltas och användas så att de blir en del av den nya innerstaden.

Trafikleder kan göras om till gator och boulevarder med kollektivtrafik och grönska.

Mellanrummen i staden behöver utformas för ett blandat stadsliv där avstånden upplevs som korta. Fotgängarvänliga miljöer med intimitet, säkerhet och variation ska främjas i hela Älvstaden. Vi ska:

- *arbeta bort barriäreffekterna från trafikleder och oanvända/avstängda ytor.*
- *studera hur Oscarsleden och Mårten Krakowgatan kan omgestaltas samt när och hur Lundbyleden och Hamnbanan kan läggas i tunnlar.”*

I arbetet med Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden har möjligheten att göra om Lundbyleden till boulevard översiktligt studerats och trafikkontoret menar att det inte är en önskvärd planeringsinriktning, vilket förklaras i detta tjänsteutlåtande, under avsnittet ”Förvaltningens bedömning”. Att lägga Lundbyleden och Hamnbana i tunnlar kan i detta sammanhang delvis likställas med att överbrygga dessa barriärer, och det är den planeringsinriktningen som trafikkontoret förespråkar.

I trafikstrategin finns, för målområdet för godstransporter, strategin ”Säkerställ en god framkomlighet för godstransporter i Göteborg och minska samtidigt de lokala, negativa miljökonsekvenserna”. I beskrivningen av denna återfinns följande skrivning: *Staden ska verka för att godstransporter till södra Hisingen i första hand sker via Hisingsleden/Norrleden, Lundbyleden och Söderleden. När färjelägena på södra älvstranden hittar nya externa lägen behöver E45 genom centrala Göteborg inte längre användas för långväga godstransporter. Staden ska också verka för att styra transporter av farligt gods till specifika stråk under tider med lågtrafik.* (Trafikstrategi för en nära storstad, s 55). Detta stämmer väl med den hållning som trafikkontoret har haft i arbetet med Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden.

Målbild för stadstrafikens utveckling ”Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille” som är antagen i kommunfullmäktige 2018-03-22 samt i Västra Götalandsregionens regionfullmäktige 2018-04-10. Ett av målbildens bärande koncept är det metrobussystem som till övervägande del är tänkt att trafikera de statliga lederna, varav Lundbyleden är en.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för centrala Göteborg, vars två olika scenarier utreds i åtgärdsvalsstudien, tar sin utgångspunkt i en utveckling av översiktsplanen från 2009 (ÖP 2009).

Den första av tre utpekade strategier i stadens strategi för utbyggnadsplanering lyder:

”Dra nytta av det som finns: Förtäta, komplettera och utveckla staden där befintliga resurser och redan gjorda investeringar kan nyttjas effektivt, till exempel infrastruktur, service, kollektivtrafik...”

Detta stämmer väl överens med en åtgärdsvalsstudies ambition att undvika investeringar om andra åtgärder finns.

Åtgärdsvalsstudien berör inte svårigheterna med att trafikera en boulevardiserad Lundbyled med Metrobuss av god standard enligt Målbild Koll2035.

Bilagor

1. Trafikverkets missiv
2. Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden remissversion, inklusive bilagor, daterad 2020-04-07 samt rättelse daterad 2020-05-19

Ärendet

Trafikverket har översänt Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden (TRV 2020/10282) på remiss. Kommunstyrelsen har översänt åtgärdsvalsstudien till trafiknämnden, fastighetsnämnden, byggnadsnämnden, SDN Lundby, SDN Norra Hisingen, park- och naturnämnden, miljö- och klimatinämnden, kretslopp- och vattennämnden, Göteborg Energi AB, Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs Hamn AB för yttrande. Stadsledningskontoret samordnar svaret för Göteborgs Stad och har begärt in yttranden för att kunna bereda ärendet till kommunstyrelsen vid sammanträden 2020-10-14 och 2020-10-21, för att kunna översända svaret till Trafikverket under remisstiden som löper till 2020-10-22 (efter att stadsledningskontoret har begärt förlängd svarstid).

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Lundbyleden (E6.21) är en statlig väg och 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 och 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 en viktig väg för nationell, regional såväl som lokal trafik.

Järnvägen till Göteborgs Hamn, Hamnbanan, löper parallellt med Lundbyleden och är också utpekad som riksintresse för kommunikationer. Leden och järnvägen utgör tillsammans en betydande barriär för befintliga och planerade bostäder och verksamheter i området. På Hamnbanan och delar av Lundbyleden transporteras farligt gods vilket utgör en risk och begräsning avseende hur bebyggelse kan uppföras längs sträckan. Idag har Lundbyleden funktionen av en kapacitetsstark trafikled för såväl människor som gods i både lokalt, regional och nationellt perspektiv.

Lundbyleden och Hamnbanan går genom ett av stadens prioriterade områden för stadsomvandling och förtätning. I Vision Älvstaden som antogs i kommunfullmäktige 2012 pekas det på vikten av att bygga samman staden över älven och skapa en stad med stor variation av verksamheter, rekreation och bostäder.

Hösten 2017 påbörjade Göteborgs Stad arbetet med att ta fram ett förslag till ny översiktsplan (ÖP) för Göteborg samt en fördjupad översiktsplan (FÖP) för centrala Göteborg. En av anledningarna till att en FÖP för centrala Göteborg tas fram är att innerstaden växer. FÖP för centrala Göteborg var på samråd våren 2019 och ifrån samrådet finns stöd för att innerstaden behöver växa norrut. Strategierna om en nära och sammanhållen stad medför att bland annat Lundbyleden och Hamnbanan behöver minska sin barriärverkan för människor i rörelse längs och tvärs leden. Trafiknämnden lämnade ett samrådsyttrande som behandlades i trafiknämnden 2019-04-25 (§ 154).

Under våren 2018 startade Trafikverket och Göteborgs Stad åtgärdsvalsstudien för Lundbyleden för att ta ett gemensamt och samlat grepp kring stadsutvecklingen som sker i området, med koppling till detaljplaner, ÖP, FÖP för centrala Göteborg, och sätta det i relation till Lundbyledens funktion på kort, medellång och lång sikt. Arbetet har även gett Trafikverket en möjlighet att delta i stadsplanering i tidiga skeden då arbetet med åtgärdsvalsstudien löpt parallellt med arbetet med FÖP för centrala Göteborg.

Arbetet har projektletts av Trafikverket och Göteborgs Stad har deltagit i arbetet med representanter i projektgrupp av tjänstepersoner från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret. En gemensam styrgrupp för uppdraget har utgjorts av den samverkansgrupp på chefsnivå som finns mellan Trafikverket, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Åtgärdsvalsstudien är nu remitterad till berörda parter. Remisstiden löper fram till 2020-10-22 (inklusive förlängd svarstid). Stadsledningskontoret samordnar svaret för Göteborgs Stad och har gett trafiknämnden och övriga berörda nämnder och bolag möjlighet att yttra sig.

Målsättningen är att nästa steg i processen, när åtgärdsvalsstudien är klar, ska vara att ta fram en gemensam avsiktsförklaring mellan parterna som bland annat kommer att innehålla ställningstagande kring utförande av åtgärder, samverkansformer och uppföljning.

Parallellt med arbetet med Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden har Trafikverket i samverkan med Västra Götalandsregionen/Västrafik, Göteborgs Stad, Mölndal och Partille arbetat med Åtgärdsvalsstudie för det Metrobussystem som är ett av de bärande koncepten i Målbild Koll2035. Åtgärdsvalsstudien är under färdigställande och är på remiss fram till 2020-09-30. Vidare pågår arbete med Åtgärdsvalsstudie E6 genom centrala Göteborg där bland annat Göteborg och Mölndal deltar. Trafikverket startar även åtgärdsvalsstudier för Hisingsleden och Västerleden under 2020.

Bland övriga pågående utredningar och projekt som berör åtgärdsvalsstudien kan nämnas gång- och cykelbro över Göta Älv (pågående utredning), en förlängning av gång- och cykelbro i Brunnsbo (för vilken trafikkontoret ansöker om medel från Västsvenska paketet) samt de projekt för förbättrad kollektivtrafik som pågår med finansiering från Sverigeförhandlingen.

Innehåll i åtgärdsvalsstudien

I detta avsnitt redogörs för innehållet i åtgärdsvalsstudiens rapport. I avsnittet ”Förvaltningens bedömning” kommenterar trafikkontoret innehållet i rapporten.

Remissmaterialet består av en åtgärdsvalsstudierapport som inleds med att beskriva mål, förutsättningar och avgränsningar samt befintliga förhållanden, brister och knäckfrågor. Utifrån olika prognosscenarier för framtida trafikutveckling beskrivs rekommenderade åtgärder på kort sikt. För möjliga åtgärder på medellång till lång sikt har två inriktningssalternativ tagits fram som överensstämmer med de alternativ som utreds inom ramen för FÖP för centrala Göteborg.

Mål och syfte

Åtgärdsvalsstudien övergripande syfte är att svara på frågorna:

1. Hur uppnås en sammanhållen stad med en hållbar och effektiv transportförsörjning på kort och lång sikt och hur säkerställs transittrafiken till hamnen och industriområden på västra Hisingen?
2. Vilken funktion ska Lundbyleden ha i en sammanhållen stad?

Åtgärdsvalsstudiens mål handlar framförallt om att de ingående parterna ska skapa sig en gemensam bild av ledens roll, användning och brister i nuläget samt dess framtida

utveckling, samt att svara på frågan hur barriäreffekten från Hamnbanan och Lundbyleden minskas och samtidigt tryggar definierade nödvändiga transportfunktioner.

Åtgärdsvalsstudiens ambition är att svara på frågan hur pågående stadsutveckling i området kan möjliggöras samtidigt som nödvändiga transportfunktioner kan tryggas. Att på kort sikt skapa förutsättningar för att hantera den ökade transportefterfrågan till följd av pågående och planerad stadsutveckling är en utmaning. På längre sikt handlar utmaningen framförallt om den målkonflikt som finns mellan den önskvärda stadsutvecklingen i området och behovet av transporter längs Lundbyleden, samtidigt som övergripande och lokala klimatmål ska uppnås. Åtgärdsvalsstudiens avgränsning är formulerad så att kapacitetsfrågor gällande Hamnbanan samt framtida spårväg längs Hamnbanan och eventuellt tillhörande riskskydd inte hanteras i studien. Samtidigt gäller att barriärverkan och riskfaktorer studeras primärt för Hamnbanan och Lundbyleden.

Brister, utmaningar och knäckfrågor

Studien menar att framtidens utmaningar är nära kopplade till pågående och planerad stadsutveckling i området, till transportefterfrågan och Lundbyledens funktion för lokala resor, transitstråk för regionala, nationella och internationella godstransporter från övrigt vägsystem till hamnen och industriområden på västra Hisingen.

De största utmaningarna blir därmed att uppnå en sammanhållen stad med en hållbar och effektiv transportförsörjning och samtidigt säkerställa transittrafiken till hamnen och industriområden på västra Hisingen.

Identifierade åtgärder

Åtgärdsvalsstudien presenterar åtgärder och lösningar på kort (omkring år 2020–2030), medellång (omkring år 2030–2040) och lång sikt (omkring år 2040–2070). Till varje åtgärd finns en övergripande beskrivning av åtgärden, vilket steg i fyrstegsprincipen den tillhör, åtgärdens bedömda effekt, vilken/vilka aktörer som har rådighet över den, vilken inriktning (1 eller 2, dessa beskrivs nedan) den stödjer samt en översiktlig rekommendation gällande vidare hantering av åtgärden.

De platsspecifika åtgärderna presenteras på kartor i Åtgärdsvalsstudiens bilaga 1 och 2 (bilaga 2.2 och 2.3 till detta tjänsteutlåtande).

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. Rekommendationen är även att ett gemensamt arbete för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken enligt Målbild Koll2035 initieras. För att minska barriäreffekten av Lundbyleden och Hamnbanan rekommenderas flera barriäröverbyggande åtgärder. Nya kopplingar över Göta Älv för gång, cykel och kollektivtrafik är ytterligare exempel på åtgärder av stor vikt. Fördjupad beskrivning återfinns i åtgärdsvalsstudiens rapport (sid 97 i åtgärdsvalsstudiens rapport samt bilaga 1).

På medel- och lång sikt rekommenderas fortsatt arbete med åtgärder för gång, cykel, och kollektivtrafik samt styrande och administrativa åtgärder som behövs för att det ska vara möjligt att nå eller närma sig klimat- och miljömålen, 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.

Fördjupad beskrivning återfinns i åtgärdsvalsstudiens rapport (sid 115 i åtgärdsvalsstudiens rapport bilaga 2).

Inriktning 1 och 2

För möjliga åtgärder på medellång till lång sikt har två inriktningalternativ tagits fram som överensstämmer med de alternativ som utreds inom ramen för FÖP för centrala Göteborg:

- Inriktning 1 – Lundbyleden fortsätter vara en kapacitetsstark trafikled för regional och nationell trafik med barriäröverbyggande åtgärder
- Inriktning 2 – Lundbyleden utvecklas till boulevard med lokal karaktär och med minskad barriärverkan

I Inriktning 1 prioriteras de regionala och nationella transporterna framför den lokala trafiken. Det lokala gatunätet behöver utvecklas för att kunna ta om hand om kortväga resor i högre omfattning. Åtgärder som gör det mindre attraktivt att välja leden för kortväga resor kan behövas, såsom påfartreglering eller reducering av trafikplatser.

Det finns i Inriktning 1 förutsättningar för snabb kollektivtrafik i enlighet med Metrobusskonceptet och Målbild Koll2035. Åtgärder som främjar gång- och cykeltrafik behövs.

Åtgärdsvalsstudien har analyserat trafikutvecklingen utifrån tre olika prognosscenarier för år 2040. Beroende på trafikutvecklingen kan trängsel uppstå i vissa trafikplatser och det kan bli förhållandevis låga hastigheter.

För att helt eller delvis bryta den fysiska och upplevda barriären som Lundbyleden utgör kan mer eller mindre kraftfulla barriäröverbyggande åtgärder vidtas. Dessa åtgärder kan exempelvis bestå av flera planskilda korsningar, sociodukter eller att förlägga Lundbyleden i tunnel/överdäckning på hela eller delar av sträckan.

I Inriktning 2 omvandlas Lundbyleden från en kapacitetsstark trafikled till en stadsboulevard med reducerad kapacitet längs sträckan. Med lägre hastighet utformas gatan med ett kollektivtrafikkörfält, ett biltrafikkörfält samt gång- och cykelvägar i båda riktningarna. Det finns även möjligheter att korsa boulevarden i plan vid signalkorsningar där tvärstråk ansluter till boulevarden.

Åtgärdsvalsstudiens Inriktning 2 visar inte några hållbara alternativ för var de tunga godstransporterna som idag går på Lundbyleden ska gå istället om vägen görs om till boulevard. Hälften av dagens trafik har start- eller målpunkt i området och för övrig trafik är det svårt att göra alternativa vägar attraktiva.

Baserat på redovisat resultat är det den tunga trafiken till och från E20 samt väg 40 som utgör de största utmaningarna för annat ruttval. I och med öppnandet av Marieholmstunneln 2021/2022 kommer relationen Lundbyleden-E20 förstärkas.

För trafik till/från E6N finns en viss potential att flytta denna till Hisings-/Norrleden.

Vid en boulevardisering av Lundbyleden (Inriktning 2) kommer även kapacitetsstärkande åtgärder i det lokala vägnätet (gång- och cykel, biltrafik) vara nödvändigt för att hantera framtida trafikmängder. Åtgärdsvalsstudien visar att en stor del av Lundbyledens trafik omfördelas till Hjalmar Brantingsgatan, som då får cirka 75 % trafikökning, samt till det

övriga lokala vägnätet i området. På systemnivå kan man se en ökad trafik på bland annat Götaleden, Oscarsleden så väl som på förbindelserna över Göta Älv.

Nedan redovisas en sammanfattning av beskrivningar av inriktningarna för Lundbyledens framtida funktion på lång sikt, med inriktning 1 respektive 2 (se tabell 6 på sid 83 i åtgärdsvalsstudiens rapport):

	Inriktning 1	Inriktning 2
Gång- och cykeltrafik	<i>Gång- och cykeltrafik tvärs Lundbyleden sker vid planskilda passager vilka kan utgöras av mer eller mindre kraftfulla barriäröverbyggande åtgärder. Jämfört med idag möjliggörs ett utökat resande till fots eller med cykel mellan områdena längs sträckan, men Lundbyleden utgör fortsatt en fysisk och mental barriär i viss utsträckning.</i>	<i>Gång- och cykeltrafik tvärs Lundby Boulevard sker vid planpassager som är tätt förekommande längs sträckan. Detta i kombination med lägre hastigheter för fordonstrafik än idag möjliggör för attraktiva gång- och cykelstråk både tvärs och längs med sträckan.</i>
Kollektivtrafik	<i>Lundbyleden utgör ett gent och snabbt stråk för metrobuss eller motsvarande och expressbuss med ett begränsat antal hållplatser längs sträckan.</i>	<i>Lundby boulevard trafikerar av spårväg och/eller citybuss samt eventuellt områdestrafik längs delar av sträckan. Kan även bli aktuellt med Metrobuss eller motsvarande.</i>
Personbilstrafik	<i>Lundbyleden har fortsatt en hög kapacitet men prioriterar i första hand regional och nationell trafik. De lokala personbilsresorna i området görs i högre utsträckning på det kommunala vägnätet jämfört med idag.</i>	<i>Lundby boulevard har en begränsad kapacitet vilket gör att persontrafik till, från och inom området prioriteras. Den lokala personbilstrafiken fördelas även ut på andra större lokala gator i området.</i>
Godstrafik	<i>Lundbyleden är en viktig sträcka för regionala och nationella godstransporter och trafikförsörjer fortsatt Göteborg hamn och övriga industrier på Västra Hisingen.</i>	<i>Lundby Boulevard kan fortsatt hantera en viss mängd lokal godstrafik, men den tunga godstrafiken till och från hamnen och industrierna på Västra Hisingen behöver köra på alternativa vägar.</i>
Stadsutveckling	<i>Stadsutveckling i området kan ske och för att helt eller delvis bryta den fysiska och mentala barriären som Lundbyleden utgör kan mer eller mindre kraftfulla barriäröverbyggande åtgärder vidtas.</i>	<i>Lundby boulevard möjliggör för tätare bebyggelse längs sträckan och minskad barriäreffekt. I vilken utsträckning stadsutveckling kan ske är dock beroende av Hamnbanans läge.</i>
Miljö	<i>Höga bullernivåer kommer fortsatt att alstras längs sträckan. Luftvärdena kommer troligtvis att förbättras till följd av teknikutveckling inom fordonssektorn.</i>	<i>Förutsättningarna för att uppnå rimliga nivåer av buller- och luftmiljö i området förbättras då genomgående godstransporter inte längre trafikerar längs sträckan. Luftvärdena kommer troligtvis även att förbättras till följd av teknikutveckling inom fordonssektorn.</i>

Sammanfattning av åtgärdsvalsstudiens slutsatser

I slutet av åtgärdsvalsstudien presenteras ett antal gemensamma reflektioner och slutsatser från projektgruppen, som utgjorts av Trafikverket och Göteborgs Stad:

- Lundbyleden har i nuläget en mycket framträdande funktion i Göteborgs vägsystem i att transportförsörja Göteborgs Hamn och industrierna på Västra Hisingen. Leden är även viktig för personbilstrafik, då främst för de lokala resorna till och från området. Många personbilsreor är korta och det finns en stor

potential för att utöka kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken till, från och på Hisingen.

- Det finns många planerade och pågående detaljplaner inom utredningsområdet och i Lundbyledens närhet. Såväl invånare som arbetstillfällen i området kommer att öka under överskådlig framtid, vilket gör att det kommer finnas ett ökat resandebehov och fler människor kommer att vara i rörelse. Dagens barriärproblematik kopplat till Lundbyleden och Hamnbanan kommer att förstärkas då fler människor kommer att påverkas av barriären, både längs och tvärs dessa. Den framtida trafikutvecklingen är dock mycket oklar, vilket i huvudsak beror på osäkerheter kring ny teknik, osäkerheter kring människors (framtida) beteende, framtida politiska beslut eller avsaknad av beslut (för en omställning av resandet).
- Med nu pågående och finansierade åtgärder på Lundbyleden och i angränsande trafiksystem enligt ovan (exempelvis öppnandet av Marieholmstunneln), förstärks Lundbyledens funktion som kapacitetsstark trafikled för nationella och regionala gods- och persontransporter. Pågående investeringar på Hamnbanan förstärker även Hamnbanans funktion i befintligt läge. Trafikverket och Göteborgs Stad ser därför att Lundbyleden på kort sikt måste behålla dagens funktion för nationella och regionala gods- och persontransporter.
- För att en förändrad funktion av Lundbyleden på lång sikt ska vara möjlig måste ett fullgott alternativ till Lundbyleden och dess funktion för framför allt genomgående godstransporter vara säkerställt på annan plats. För att få full effekt av en boulevardisering av Lundbyleden behöver Hamnbanan flyttas vilket kräver mycket stora investeringar. Lundbyleden är ”pulsådern” till Göteborgs Hamn och industrierna på Västra Hisingen. Trafikmängderna för den genomgående godstrafiken på Lundbyleden behöver reduceras för att möjliggöra en boulevardisering. Alternativa vägar behöver även kunna erbjuda acceptabel framkomlighet och förutsägbara restider för godstrafiken. Generellt behöver trafikmängderna på Lundbyleden reduceras kraftfullt. Personbilstrafik behöver i hög grad ersättas med kollektivtrafik på Lundbyleden och andelen gång- och cykeltrafik behöver öka. Tidsperspektivet är även mycket viktigt att förhålla sig till vid en diskussion om att ändra Lundbyledens funktion. Troligen skulle en sådan eventuell förändring ske först på mycket lång sikt, omkring år 2070, vilket hamnar i borte änden av den nya översiktsplanen. I ett sådant arbete behöver Lundbyleden och Hamnbanan hanteras gemensamt.

En annan gemensam slutsats är att Göteborgs Stad behöver ta ställning till var i stadens övergripande vägsystemet som en omdaning från trafikled till stadsboulevard har högsta prioritet och vilka trafikleder i och omkring Göteborg som i framtiden ska hantera stora trafik- och godsflöden. Barriäröverbyggande åtgärder är mycket kostsamma men rätt utförda kan de bidra till målet om en sammanhållen stad, varför Göteborg behöver ta ställning till var i stadens vägsystem som en kraftfull barriäröverbyggande åtgärd har högsta prioritet.

Fortsatt arbete behöver ske gemensamt. Göteborgs Stad och Trafikverket behöver också ta ett gemensamt ansvar för kollektivtrafiken på kort och lång sikt tillsammans med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Staden behöver fortsätta arbeta för att skapa sammanhängande nät för gång- och cykeltrafik.

Frågeställningar i remissen

I missivet för utskickat skriver Trafikverket att de främst önskar få svar på nedanstående frågor med motiveringar utifrån respektive organisations syn.

1. Är framtagna mål för problemlösning och identifierade målkonflikter relevanta? Saknas något väsentligt? (Avsnitt 3.3 och 3.4)
2. Inriktningsalternativ 1 på lång sikt, för- och nackdelar? (Avsnitt 8)
3. Inriktningsalternativ 2 på lång sikt, för och nackdelar? (Avsnitt 8)
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)
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)
6. Rådighet – Om Er organisation har fått ansvar för åtgärder, är det rätt eller är något felaktigt angivet? (Avsnitt 9)
7. Rimligheten i slutsatserna. (Avsnitt 11)

Förvaltningens bedömning

I missivet till rapporten för Åtgärdsvalsstudie Lundbyleden skickade Trafikverket med ett antal frågor som de önskar få besvarade. Först ges några generella synpunkter på rapporten och medskick. Därefter besvaras frågorna i missivet, under rubriken ”Svar på medskickade frågor”.

Synpunkter på enskilda åtgärder samt synpunkter av mer redaktionell karaktär kommer trafikkontoret att lämna i senare skede direkt till Trafikverket.

Generella synpunkter och medskick

Åtgärdsvalsstudiens rapport är mycket 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.

Gällande tabell 6 på sidan 83 i rapporten, och som återges i sin helhet ovan, vill trafikkontoret lämna följande synpunkter: Avseende kollektivtrafik för Inriktning 2 i tabellen ovan ser trafikkontoret tydliga svårigheter att ha en snabb och effektiv kollektivtrafik, så som metrobussen ska vara, på en sådan boulevardlösning som avses med inriktning 2. Avseende Stadsutveckling för Inriktning 2 och att ”Lundby boulevard möjliggör för tätare bebyggelse längs sträckan och minskad barriäreffekt.” så vill trafikkontoret poängtera att en boulevard för här aktuella trafikflöden (två körfält per riktning) behöver i princip lika stor yta som dagens Lundbyled. Med de höga trafikflöden som skulle bli på boulevarden gör buller- och luftföroreningssituationen att det blir svårt att bygga nära gatan. Detta gäller även vad som skrivs avseende Miljö för Inriktning 2 i tabellen. Den försämrade miljön och trafiksäkerheten gäller inte bara längs Lundbyleden utan är framförallt problematisk i de stadsdelar runtomkring, vars gator får ta hand om den trafik som flyttas från leden.

Svar på medskickade frågor

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

Trafikkontoret ser att framtagna mål är relevanta för problemlösning och de identifierade målkonflikterna är relevanta. Dock har det i analyser och arbeten visat sig att Lundbyleden kommer behöva vara ett starkt kollektivtrafikstråk och att detta kommer i konflikt med flera av målen, vilket inte tydligt framgår av denna åtgärdsvalsstudie.

Luftproblematiken behöver lyftas upp tydligare som en målkonflikt. Risken är att detta problem redan idag kan komma att stå i vägen för stadens önskade förtätning genom att ny bebyggelse inte tillåts där bullersituationen och luftkvaliteten är för dålig. 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.

Vidare saknas ett helhetsgrepp om hela korridorens barriärverkan och kapacitetsbehov, ett helhetsgrepp om både Lundbyleden och Hamnbanan. Först när möjligheterna att ta sig över eller under Lundbyleden och Hamnbanan är belysta kan omfattningen på åtgärderna mer precist klargöras. Dock har trafikkontoret förståelse för att Hamnbanan ur flera aspekter behövde avgränsas bort ur åtgärdsvalsstudien.

2. Inriktningalternativ 1 på lång sikt, för- och nackdelar?

Trafikkontoret menar att med väl utredda och genomförda barriäröverbyggande åtgärder så kan stadsdelarna på var sida Lundbyleden och Hamnbanan knytas ihop. Om dessa överbyggningar förses med kapacitetsstarka gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik så finns goda möjligheter att bygga samman staden över Lundbyleden och Hamnbanan samtidigt som deras funktioner bibehålls. Lösningen eliminerar inte barriäreffekten helt, men minskar den i de mest kritiska snitten. Inriktningen bedöms som genomförbar där åtgärder kan genomföras redan på kort sikt som verkar i denna riktning. Mer omfattande åtgärder, såsom överdäckningar kan genomföras på medel-/ till lång sikt. Bredare bro/överdäckning mellan Lindholmen och Lundby med stadsutveckling längs sträckningen (BA1C-D) är en bärande del av denna inriktning.

Trafikkontoret vill förtydliga att texten på sidan 81 i rapporten, om att stärka det lokala gatusystemet, inte bör tolkas som åtgärd för eller ambition att sprida ut eller ”sila” trafiken på kringliggande gator:

”I Inriktning 1 görs de lokala resorna, som idag till stor del görs på Lundbyleden, i högre utsträckning på det omgivande lokala vägnätet. Detta kräver kapacitets- och tillgänglighetsstärkande åtgärder på det lokala vägnätet för samtliga trafikslag så väl som nya kopplingar över älven.”

Istället är detta en åtgärd som handlar om att understödja Lundbyleden och säkerställa att eventuell ökad trafik till följd av tillkommande exploateringar kan hanteras på kringliggande gatunät så att nuvarande och framtida trafik på Lundbyleden av mer genomfartskaraktär kan fortsätta nyttja Lundbyleden. Lundbyleden är idag anpassad för höga trafikflöden. Trafikkontoret menar att det är bättre att så långt som möjligt samla trafiken där istället för att sprida ut den på flera gator så att även dessa blir barriärer och får mer problem med buller, dålig luft och trafiksäkerhet jämfört med idag. Det finns stora stadsmiljövinster med att i största möjliga mån samla denna trafik på trafikleder. Målet är alltså att samla de negativa effekterna av trafiken till Lundbyleden (och Hamnbanan) för att kunna hantera dem där, istället för att behöva hantera de negativa

effekterna längs många olika gator. Men samtidigt behöver kapaciteten på Lundbyleden i första hand finnas tillgängligt för trafik till och från hamnen och regional trafik.

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 färdssätt än bil. Detta går i linje med trafikkontorets Trafikstrategi för en nära storstad och de effektmål för resor som där finns.

Sammanfattningsvis om Inriktning 1 kan sägas att trafikkontoret ser mycket positivt på att arbeta vidare med barriäröverbyggande åtgärder.

3. Inriktning 2 på lång sikt, för och nackdelar?

Huvudsyftet med Inriktning 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 trafikflöden samt hastighet minskar. Som en extra barriär i samma korridor ligger Hamnbanan.

Inriktning 2 är inte realistiskt inom en överskådlig framtid, eftersom det kräver en flytt av Hamnbanan. En sådan flytt är inte tillräckligt utredd och den är sannolikt inte önskvärd utifrån Hamnens och stadens perspektiv. Därför är det inte rimligt att stadens planering i detta skede tar hänsyn till Inriktning 2. I den mån det ej hindrar annan mer närliggande utveckling kan planeringen anpassas så att Inriktning 2 ej omöjliggörs.

Trafikkontoret ser inte att planeringen kan ha Inriktning 2 som huvudsakligt mål. Därtill är det alltför många mer eller mindre omöjliga utmaningar fram till ett förverkligande av Inriktning 2. Några av dessa är flytt av Hamnbanan och korsning i plan mellan Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan med all spårvägstrafik.

Att göra om Lundbyleden till boulevard för att minska dess barriärverkan har inte så stor effekt på korridorens totala barriärupplevelse så länge Hamnbanan är kvar med nuvarande utformning. Trafikkontoret ser därför inte att boulevardisering av Lundbyleden bidrar i någon högre utsträckning till att få centrala staden att växa över Lundbyleden, så länge Hamnbanan är kvar. Trafikkontoret ser för närvarande inte heller att det är rimligt att verka för en flytt av Hamnbanan. Därmed är det heller inte rimligt att bevara Inriktning 2 bland de åtgärder eller inriktningar som ska ligga till grund för den pågående och framtida planeringen eller för de avsiktsförklaringar som följer åtgärdsvalsstudien. Beskrivning av Inriktning 2 kan med fördel lämnas kvar i rapporten men bör flyttas till en ny underrubrik i stil med "för närvarande ej aktuella inriktningar/åtgärder". Om det i framtiden visar sig tekniskt och ekonomiskt möjligt att förlägga Hamnbanan i tunnel eller flytta funktionen så kan Inriktning 2 undersökas igen.

Att göra om Lundbyleden till boulevard skapar stora problem i andra delar av staden dit trafik från leden flyttas. Enligt de analyser som gjorts inom ramen för åtgärdsvalsstudien, där hastigheten på Lundbyleden i makrosimulering minskades till 40 km/h, så 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, 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 försämrade 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 kommer att 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 rymmer hela sträckan) för att kunna ta emot mer trafik.

Med trafiken samlad på Lundbyleden är det enklare att arbeta med åtgärder för att minska trafiken genom att systematiskt och stegvis dämpa hastighet och kapacitet i en takt som medger omställning till kollektivtrafik, gång och cykel, utan att det skapar stora problem för boende och verksamheter som försörjs av Lundbyleden.

Åtgärdsvalsstudien har inte visat att en boulevardisering ger mer byggbar yta än att arbeta med överbrygningar. Lundbyleden är förhållandevis smal och på flera ställen står byggnader nära vägen. Det är inte självklart att en boulevard skulle kunna vara smalare än nuvarande Lundbyled.

För att möjliggöra en flytt av Danmarks- och Tysklandstrafiken från södra älvstranden till hamnen är det viktigt att åtminstone dagens kapacitet på Lundbyleden bevaras. Även om trafik kan hänvisas via Norrleden eller Söderleden så skulle merparten av trafiken till sådana färjor gå via Lundbyleden. Tillkomsten av Marieholmstunneln kommer att förstärka Lundbyledens betydelse vilket också talar emot att planera utifrån Inriktning 2.

Sammanfattningsvis om Inriktning 2 kan, utifrån trafikkontorets uppdrag, konstateras att Lundbyleden inom en överskådlig framtid behövs och dess nuvarande funktion och kapacitet behöver säkerställas. Istället för att sprida ut trafiken för att minska Lundbyledens barriäreffekt (vilket Inriktning 2 innebär) bör staden samlat verka för att överbrygga Lundbyleden samt att trafiken på Lundbyleden med kringliggande gator, minskar. Att förstärka lokala parallella stråk kan behövas men att överbrygga Lundbyleden bedöms ha högre prioritet.

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

Trafikkontoret ser att denna åtgärdsvalsstudie bättre behöver ta hänsyn till det starka kollektivtrafikstråk som Lundbyleden kommer behöva vara.

Flera av de åtgärder som pekas ut att gå vidare med har liten effekt på målen. Det gäller exempelvis en ny vägkoppling i Kallebäcksmotet och kapacitetsförstärkning av Hisingsleden. Just den begränsade effekten av kapacitetsförstärkning av Hisingsleden belyses i rapporten. För att undvika att energi läggs på fortsatt utredning av åtgärder med låg effektivitet bör värdering eller rangordning åtgärderna att gå vidare med genomföras.

Flera av de utpekade åtgärderna att gå vidare med innebär målkonflikt med andra mål. Det gäller exempelvis kapacitetsförstärkning av Oscarsleden (vars barriäreffekt och områdespåverkan då ökar) och att ta körfält till förmån för kollektivtrafik (som kan vara en positiv åtgärd ur kollektivtrafikens perspektiv men som ger minskad framkomlighet för godstrafiken). Det är oklart hur dessa eventuella målkonflikter ska hanteras om frågan

hänskjuts till delutredningar som bara beaktar en åtgärd åt gången. Att synliggöra åtgärdernas komplexitet och systempåverkan blir därför viktig.

Åtgärd BA1B Wielsegrensplatsen/Gropegårdsgatan – Lindholmen Etapp B, GC-bro (med möjlighet att utveckla till spårvägsbro på längre sikt) kan trafikkontoret inte rakt av acceptera. Istället är det mer rimligt att från början titta på slutlösning. Behovet av en cykelkoppling motiverar inte denna etapplösning (då det redan finns gc-förbindelser både öster och väster om denna raka dragning).

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 inriktningalternativ 1 respektive 2, relevanta utifrån framtagna mål för problemlösning och identifierade brister, utmaningar och knäckfrågor?

Trafikkontoret delar åtgärdsvalsstudiens bedömning avseende att inte gå vidare med följande åtgärder inom området kapacitet: KA19 Bredda Lundbyleden med fler körfält för bil, KA20 Minska antalet körfält för bil på Lundbyleden, KA21 Ytterligare rör i Lundbytunneln. Att inte gå vidare med dessa åtgärder går i linje med stadens mål och ambitioner som bland annat beskrivs i Trafikstrategi för en nära storstad. Mindre åtgärder för optimering och trimning av befintliga anläggningar behövs dock redan idag.

När det gäller Barriäröverbyggande (BA) åtgärder och rekommendationen att inte gå vidare med åtgärd BA22 Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel längs hela sträckan Eriksbergsmotet – nytt Kvillemot, instämmer trafikkontoret i åtgärdsvalsstudiens rekommendation.

Gällande BA23 Överdäckningar/Nedsänkning/Miljölock/Tunnlar på sträckan Lindholmshotet-Kvillemotet så ser trafikkontoret positivt på denna.

Avseende åtgärder som syftar till att öka kapacitet, framkomlighet, återställningsförmåga (KA11, KA12, KA13) vill trafikkontoret poängtera vikten av att dessa inte tillåts skapa nya barriärer. I tidiga skeden behöver kopplingar, utformningar för att minimera markintrång och möjlighet att skapa goda förbindelser tvärs lederna, utredas och säkerställas.

Åtgärden KA24 Tunnel under älven mellan Götatunneln och Lundbytunneln önskar trafikkontoret helt avfärda och inte utreda vidare med tanke på tunnelns komplexitet och att åtgärden är tänkt först på mycket lång sikt.

Angående KA25 Kapacitetsstärkning av Oscarsleden så är stadens långsiktiga inriktning att Danmarks- och Tysklandstrafiken (Stenaterminalerna) bör omlokaliseras. Oscarsledens betydelse som led för gods och internationell trafik bör därmed kunna minska.

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

Frågan om rådigheten är komplex, särskilt gällande barriäröverbyggande åtgärder (kanske sociodukt) som går över statliga leder men där i första hand trafik av lokal karaktär kommer nyttja den. I huvudsak är det staten som har ansvar för den statliga

infrastrukturen med tillhörande effekter, men hur långt bort från källan som detta ansvar sträcker sig är inte tydligt. Detta behöver diskuteras och utredas i det vidare arbetet.

7. Rimligheten i slutsatserna

Trafikkontoret delar i stort åtgärdsvalsstudiens slutsatser men har några medskick inför färdigställande. Trafikkontoret anser att staden och Trafikverket bör fortsätta med det påbörjade gemensamma arbetet för att konkretisera lösningar som mildrar den statliga infrastrukturens negativa påverkan på staden. I det vill trafikkontoret utreda barriäröverbyggande åtgärder och att kunna bygga mer nära, eller på, leden.

I avsnitt 1.1 konstateras att Lundbyleden är en barriär. Trafikkontoret önskar att denna beskrivning kompletteras och fördjupas med en kort beskrivning om vad det innebär.

Gällande avsnitt 1.2 och hållbarhetsscenariot vill trafikkontoret framhålla att stadens intentioner är att uppnå detta med de medel staden har – dels utifrån stadens miljömål, dels utifrån att kunna exploatera områden kring Lundbyleden utan att stor trängselproblematik uppstår.

Trafikkontoret delar bedömningen i sista stycket i 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, så måste fullgott alternativ vara säkerställt. Trafikkontoret önskar dock att stycket kompletteras med önskemål om fler överdäckningar och passager för gång och cykel.

I avsnitt 11.3 Gemensamma prioriterade åtgärder på kort sikt, nämns koppling Wieselgrensplatsen-Gropegårdsgatan/Inlandsgatan-Lindholmen. Trafikkontoret ser inte att det är aktuellt att först bygga en gång- och cykelkoppling och därefter en fordonsbro. Då trafiknämnden har ett uppdrag från kommunfullmäktige att hemställa till Västtrafiks styrelse om att utreda en Gropegårdsförbindelsen med kollektivtrafikfunktioner, så kommer detta arbete att vara prioriterat för stadens förvaltningar och bolag och därmed behöva utföras i nära samverkan med Västra Götalandsregionen/Västtrafik och Trafikverket. Vi ser att komplexiteten i arbetet är stor och att Trafikverks roll i detta är väsentlig.

Åtgärdsvalsstudien 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. Trafikkontoret kan dock konstatera att pågående projekt behöver kunna fortlöpa utan att de får svar på frågor kopplat till utformning av ett eventuellt framtida metrobussystem.

Trafikkontoret 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 gemensamt arbete för utvecklingen av kollektivtrafiken enligt målbilden är prioriterat.

I avsnitt 11.5 skrivs att ”En omvandling av Lundbyleden till stadsboulevard och ändring av Hamnbanans läge är en attraktiv lösning för att nå uppsatta mål fullt ut”. Detta håller trafikkontoret inte med om och det har inte tydligt belagts i åtgärdsvalsstudien.

Trafikkontoret delar Trafikverkets bedömning i avsnitt 11.5 att en boulevardisering av Lundbyleden inte är aktuellt förrän på mycket lång sikt (framåt år 2070, vilket i princip är bortanför ÖP:s horisont). Anledningen är att Hamnbanan i så fall behöver flyttas, kollektivtrafikanspråk samt den negativa påverkan som spridning av trafiken i lokalnätet ger. Trafikkontoret ser att en boulevard på Lundbyleden i och med åtgärdsvalsstudien är prövad men också kan avstyrkas i tidsperspektivet fram till 2070. En eventuell framtida boulevard får därför inte motverka möjligheter att genomföra åtgärder som förbättrar och läker ihop staden – barriäröverbyggande åtgärder som minskar den statliga infrastrukturens påverkan på staden, såsom exempelvis partiella överdäckningar. Lundbyleden är inte heller den led inom Göteborgs Stad som trafikkontoret ser är högst prioriterad att omvandlas till boulevard. Från staden sida bör vi följa arbetet med Dag Hammarskjölds boulevard som kommit längre för att se vilka lärdomar vi kan dra från det projektet innan vi applicerar samma lösning även i Lundbyleden.

Trafikkontorets sammanfattande slutsatser

De detaljplaner som nu håller på att genomföras med ett stort antal bostäder och verksamheter, både på norra älvstranden mellan Frihamnen och Lindholmen och runt Backaplan, är planerade utifrån att Lundbyleden har sin nuvarande funktion och kapacitet. Den stadsutveckling som kommer med genomförandet av planerna innebär att ett stort antal tillkommande människor, med transportbehov, behöver röra sig inom samt till och från området. Att göra om Lundbyleden till boulevard är att förändra de förutsättningar mot vilka planerna har tagits fram, vilket i sin tur innebär svårigheter att fullfölja den planerade stadsutvecklingen.

Vid en omvandling av Lundbyleden till boulevard bedöms näringslivet och hamnen få försämrade möjligheter att transportera gods, vilket skulle påverka hela näringslivet och arbetsmarknaden negativt. Det saknas idag alternativa vägar till hamnen då varken Norrleden/Hisingsleden eller Västerleden/Söderleden bedöms vara realistiska ersättningsvägar. Oavsett om gods transporteras via Hamnbanan eller på annat sätt måste det finnas alternativa lösningar i de fall Hamnbanan tillfälligt behöver stängas av. Trafikkontoret delar värderingen av funktionen som gör att Lundbyleden och Hamnbanan är riksintressen för kommunikation.

För att kunna bygga en sammanhållen och tät stad utan barriärer är det inte bara Lundbyleden som måste överbyggas, utan även Hamnbanan. Hamnbanans nuvarande utformning utgör ett stort hinder för att knyta samman stadsdelarna i norr och söder. Väster om Lundbyleden pågår för närvarande ombyggnad av Hamnbanan på sträckan Eriksberg-Pölsebo, där järnvägen byggs ut till dubbelspår och till stor del förläggs i tunnel. Denna etapp har dock ingen effekt på den barriäreffekt som Lundbyleden och Hamnbanan har österut. Göta älv utgör en ännu större barriär och oavsett om barriärerna Lundbyleden och Hamnbanan med hjälp av olika åtgärder kan minskas, så kommer älven alltid att utgöra en tydlig barriär.

Nyttan av att minska Lundbyledens barriäreffekt försvinner om Hamnbanan inte samtidigt flyttas. Korsning av Hamnbanan behöver ske planskilt. Därför ger korsning av Lundbyleden i plan (då omgjord till boulevard) inte de positiva effekter som önskas eftersom Hamnbanan, som ligger intill, inte kan korsas i plan.

Bibehållen funktion av Lundbyleden skapar förutsättningar för att flytta färjetrafiken och frigöra ytor i centrum. Möjligheterna att utveckla hamnen till ett logistiknav i Norden förbättras och ger synergieffekter på näringsliv och arbetstillfällen i Göteborg.

Lundbyleden behöver utvecklas för att i högre grad stödja kollektivtrafikresande, bland annat genom att möjliggöra för etablering av metrobussystemet längs Lundbyleden. Med detta skapas attraktiv kollektivtrafik till områden med många arbetsplatser och många målpunkter.

Sammanfattningsvis menar trafikkontoret att Lundbyledens nuvarande kapacitet och funktion behövs. Lundbyleden är en viktig transportled både för Göteborgs invånare och för näringslivet och framkomligheten på vägen behöver upprätthållas. När en sammanhållen och tät stad ska byggas är det viktigt att kunna överbrygga Lundbyledens barriärverkan med smarta lösningar. Genom överdäckningar kan det dessutom frigöras mark för bebyggelseutveckling.

Jenny Adler

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör