

Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda



Göteborgs Stad, Trafikkontoret

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie - Trafiken i Torslanda

Datum: 2018-02-26

Kontaktperson: Per Bratthammar, Trafikkontoret

Ansvarig för
genomförande: Harald Lundström/Karin Blomsterberg

Handläggare: Sheraz Iqbal och Pia Pettersson

Bild framsida: Ramböll

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

.....	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
Sammanfattning.....	5
1 Bakgrund	6
1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu?	6
1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet	7
1.2.1 Arbetsmetodik för åtgärdsvalsstudier (ÅVS).....	7
1.2.2 Fyrstegsprincipen	8
1.3 Fördjupad medborgardialog	9
1.3.1 Tidigare medborgardialog	9
1.4 Tidigare planeringsarbete	11
1.5 Anknypande planering	11
2 Intressenter	15
3 Avgränsningar.....	16
3.1 Geografisk avgränsning	16
3.2 Avgränsning av innehåll och omfattning.....	17
3.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande.....	17
4 Mål.....	18
4.1 Regionala mål	18
4.1.1 Västra Götalandsregionen.....	18
4.1.2 Göteborgsregionens kommunalförbund	18
4.2 Kommunövergripande lokala mål	19
4.2.1 Översiktsplan.....	19
4.2.2 Göteborgs Stads strategidokument	20
4.3 Lokalt utvecklingsprogram Västra Hisingen	21
4.4 Mål för problemlösning.....	22
5 Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar	23
5.1 Problembeskrivning.....	23
5.2 Befintliga förhållanden och utveckling.....	23
5.2.1 Befolkning och bebyggelse.....	23
5.2.2 Målpunkter	24
5.2.4 Trafiksystemet.....	25

6	Åtgärdsförslag	32
6.1	Tänkbara åtgärdstyper	32
6.1.1	Grupp GC – åtgärder för gång- och cykeltrafik	32
6.1.2	Grupp K – åtgärder med anknytning till kollektivtrafik.....	42
6.1.3	Grupp B – åtgärder med anknytning till biltrafik	47
6.1.4	Grupp P – åtgärdspaket (enskilda åtgärder sammanslagna i geografiskt avgränsade områden).....	53
6.1.5	Åtgärder geografiskt utpekade i kartor.....	57
6.1.6	Bedömning av måluppfyllelse	62
6.1.7	Kostnader	69
6.2	Samlad bedömning inför fortsatt arbete	69
7	Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder	74
7.1	Beskrivning av övergripande inriktning.....	74
	Utgångspunkter för arbetet med åtgärdsförslag	74
	Bedömning av genomförbarhet, effekter och måluppfyllelse.....	75
7.2	Rekommenderade åtgärder	76
	Systemlösning för Torslanda	76
	Fortsatt utredningsarbete	76
7.3	Förslag till beslut om fortsatt hantering.....	77
	KÄLLFÖRTECKNING.....	78

SAMMANFATTNING

Torslanda har under en lång tid varit ett attraktivt och populärt område som lockar många nya invånare. Det har medfört en befolkningsökning och en högre belastning i dagens trafiksystem som dock inte har utvecklats i samma takt som belastningen ökat och ställt större krav på ökad kapacitet. Vägtrafiksystemets karaktäristiska fingerstruktur har bidragit till en ökad trafik samt försvårat möjligheten att kollektivtrafikförsörja området på ett effektivt sätt.

Denna åtgärdsvalsstudie som tar avstamp i Göteborgs Stads uppsatta mål och styrdokument syftar till att skapa förutsättningar för ett ökad hållbart resande framförallt på lokal nivå. Åtgärdsvalsstudiens (ÅVS) avgränsningsområde är främst Kongahällavägen från Torslandakrysset (Torslandavägen) i söder till Skra bro i norr. Planeringsarbetet gällande trafiken i Torslanda har pågått under en längre period. ÅVS:en tar ett samlat grepp med förslag på åtgärder för att förbättra trafikmiljön i området.

Kongahällavägen trafikeras av cirka 5 000 till 15 000 fordon per dag, med ett högre trafikflöde närmast Torslandakrysset och i vägsnittet förbi Torslanda torg. Området försörjs av två expressbussar samt tre busslinjer. Pendelparkeringar finns tillgängliga vid vissa hållplatser för att möjliggöra intermodala resor. Cykelvägar i området är något outbyggda, då det saknas viktiga länkar mellan bostadsområden.

Inom arbetet med ÅVS:en har en medborgardialog utförts under våren 2016 som engagerade ett 60-tal Torslandabor. En stark åsikt som lyftes fram handlade om att bygga en tvärförbindelse. Förslag från medborgardialogen samt förslag från tjänstemän och konsulter har sammanställts i åtgärdsvalsstudien. Förslagen är prioriterade på en skala från hög till låg prioriteringsgrad. I en samlad bedömning har dessa åtgärdsförslag senare även kategoriserats i nödvändiga åtgärder för att genomföra på kort sikt, angelägna åtgärder att genomföra på kort sikt och angelägna åtgärder att genomföra på längre sikt.

Åtgärdsförslagen syftar till att i första hand förbättra förutsättningar för hållbart resande. Förbättringar i cykelnätet samt i kollektivtrafiken föreslås för att öka resandet med hållbara transportmedel samtidigt som detta bidrar till mindre bilresor på framförallt Kongahällavägen som är en flaskhals i nuläget.

Förutsättningar för att uppnå Göteborgs Stads mål om ökad hållbart resande förbättras med åtgärdsförslagen samtidigt som förtätning möjliggörs vilket i sin tur skapar förutsättningar för en attraktiv stadsdel där människor bor, besöker och trivs i.

Kostnaden för samtliga åtgärder i åtgärdsvalsstudien är uppskattad till summan av kostnaden för de fyra kategorier som alla åtgärder i åtgärdsvalsstudien är uppdelade i, och består av anläggningskostnader, byggherrekostnader inklusive projektering, kostnader för projektbuffert och ekonomisk osäkerhet, samt kostnaden för markförvärv, inlösen av fastigheter, arkeologi och dylikt. Till dessa kostnader har en riskreserv på 25 procent för åtgärdsvalsstudie tillförts.

Byggherrekostnad, inklusive projektering har skattats till 22 procent av anläggningskostnaden. Kostnad för projektbuffert och ekonomisk osäkerhet har skattats till 10 procent av anläggningskostnaden. Kostnaden för markförvärv, inlösen av fastigheter, arkeologi och dylikt har för samtliga åtgärder i åtgärdsvalsstudien skattats till 10 mnkr. I ÅVS:en anges åtgärdernas anläggningskostnader.

Totalkostnad, åtgärdsvalsstudie:	250 – 400 mnkr
varav tvärförbindelse*	130 – 160 mnkr

*Exklusive kostnaden för markförvärv, inlösen av fastigheter, arkeologi och dylikt.

Kostnaden inkluderar en tvärförbindelse i läge för Älvegårdsförbindelsen (se bilaga 5), i en möjlig linjedragning. Älvegårdsförbindelsen finns som ett vägreservat i översiktsplanen. Älvegårdsförbindelsen läggs fram som förslag på tvärförbindelse i Systemlösning för trafiken i Torslanda.

1 BAKGRUND

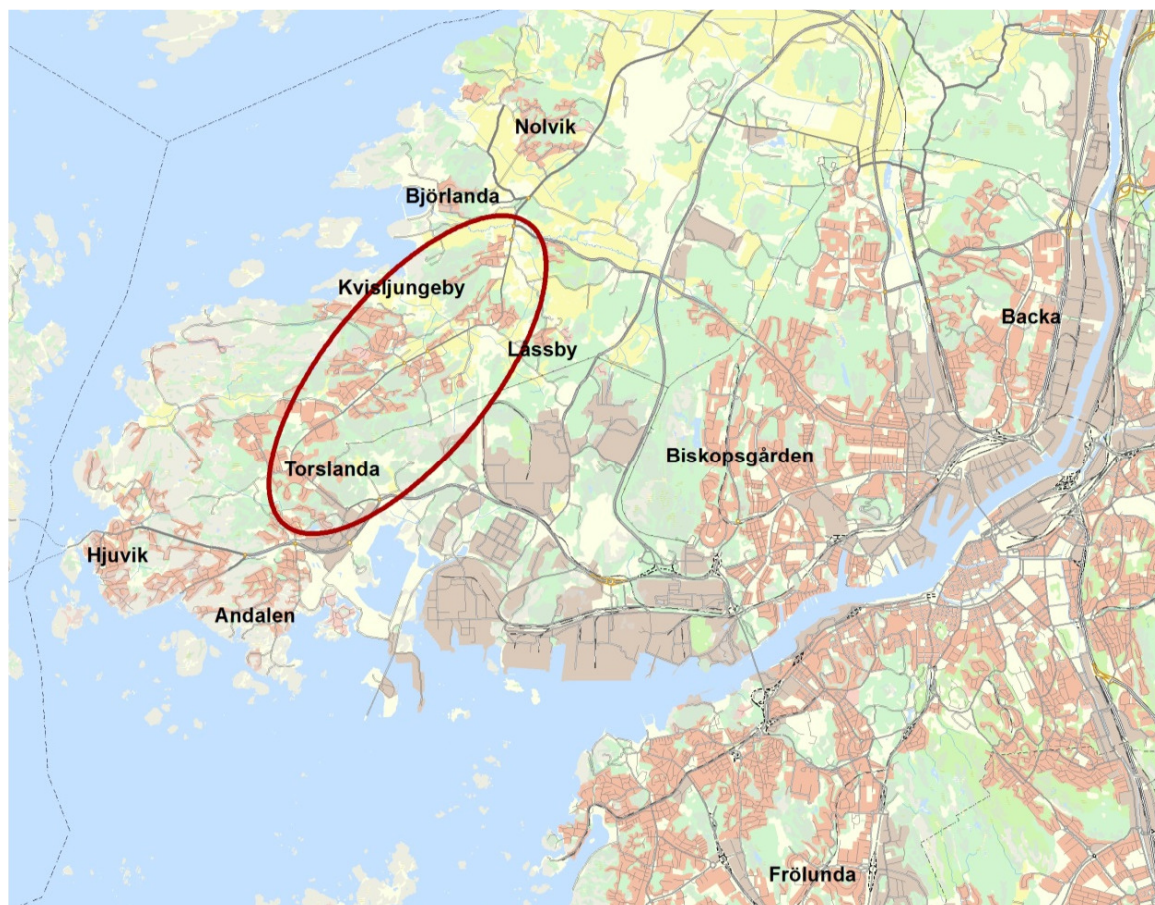
1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Trafikkontoret, Göteborgs Stad, har låtit utföra denna åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 563, Kongahällavägen (och del av Torslandavägen), mellan Torslandakrysset och Skra bro. ÅVS:en har initierats med anledning av de framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som råder längs vägen. Köproblemen skapar tidvis framkomlighetsproblem för såväl biltrafiken som kollektivtrafiken och medför också trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter som behöver korsa vägen.

Den ansträngda trafiksituationen längs Kongahällavägen är ett hinder även för den fortsatta bebyggelseutvecklingen i Torslanda. Framkomlighetsproblem och rådande svårigheter för trafikanter att ta sig ut på Kongahällavägen från anslutande vägar (bostadsområden) begränsar möjligheterna för Göteborgs Stad att tillåta ytterligare exploatering i området.

Syftet med studien är att föreslå lösningar på såväl kort som lång sikt som kan bidra till att skapa:

- förutsättningar för att en större andel väljer att resa hållbart (gång, cykel och kollektivtrafik)
- mer trafiksäkra skolvägar
- en förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet
- förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda



Figur 1.1: Orienteringskarta.

1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Denna ÅVS initierades av trafikkontoret, Göteborgs Stad efter beslut i trafiknämnden (2014) och har utförts av Ramböll Sverige AB. Arbetet inleddes under hösten 2015 och rapporten presenterades under våren 2018.

Möten med trafikkontoret och Ramböll hölls regelbundet under utredningsarbetet. På mötena deltog ofta experter och representanter från Trafikkontoret och andra förvaltningar inom Göteborgs Stad, framför allt från Stadsdelsförvaltningen Västra Hisingen och Stadsbyggnadskontoret. I inledningen av projektet hölls ett startmöte där, förutom ovan nämnda förvaltningar, också park- och naturförvaltningen, stadskansliet, fastighetskontoret och miljöförvaltningen, deltog tillsammans med Västtrafik, Räddningstjänsten och Trafikverket. Vid senare tillfällen hölls ytterligare möten med Västtrafik.

Under arbetets gång deltog även vid ett flertal tillfällen representanter från Tyréns, som utfört en alternativvalsstudie (AVS) avseende en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155.

De förslag som har tagits fram inom ramen för ÅVS:en var utställda på Kulturhuset Vingen i Torslanda under maj månad 2016, så att allmänheten kunde lämna synpunkter och ytterligare förslag på lösningar.

1.2.1 Arbetsmetodik för åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är en metod som grundar sig på dialog mellan olika aktörer där målsättningen är att föreslå olika transportlösningar som tillsammans ger en större effekt. ÅVS:en genomförs tidigt i planeringsprocessen och tar hänsyn till alla trafikslag. Dialogmomenten bidrar till att skapa delaktighet, ansvarstagande och att föreslagna lösningar förankras hos alla parter.

Arbetsmetodiken för ÅVS består av fyra faser: (1) initiera, (2) förstå situationen, (3) pröva tänkbara lösningar samt (4) forma inriktning och rekommendera åtgärder, se figur nedan.

Fas 1 – Initieringsfasen

Under denna fas identifieras de problem, behov och brister som ligger till grund för ÅVS:en.

Fas 2 – Förstå situationen

Under denna fas genomförs en kartläggning av nuläget och en fördjupad analys för att förstå situationen, dess orsaker och den tänkbara utveckling som behöver hanteras. Här tas även förslag till åtgärder fram och dialogmöten med allmänheten kan genomföras.

Fas 3 – Pröva tänkbara lösningar

Mot bakgrund av den förståelse för problemen som uppnås under fas 1 och 2 prövas nu de tänkbara lösningar som tagits fram, avseende effekter av dem, konsekvenser och måluppfyllelse, kostnader och nytta.

Fas 4 – Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Processen avslutas med att forma inriktning och rekommendera åtgärder och utifrån detta tas beslut om fortsatt hantering av de rekommenderade åtgärderna.



Figur 1.2: Åtgärdsvalsstudiens fyra faser.

Källa: Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar. (Handledning 2015:171)

1.2.2 Fyrstegsprincipen

Arbetet inom ÅVS:en bedrevs enligt Trafikverkets ÅVS-metodik med åtgärdsval enligt Fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är en hushållningsprincip som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska provas stegvis. Principen kommer ursprungligen från Trafikverket.

Åtgärder ur de lägsta stegen är mest resurs- och kostnadseffektiva och ska därför prioriteras för att lösa identifierade problem. Först i sista hand väljs om- eller nybyggnad av infrastruktur. Traditionellt har planeringen av transportsystemet handlat om att bygga om eller bygga ny infrastruktur, men att bygga nytt är kostsamt och innebär i regel negativ påverkan på miljö samt förbrukning av naturresurser.



Figur 1.3. Fyrstegsprincipen och hur de olika stegen förhåller sig till varandra.
Källa: Trafikverket

Fyrstegsprincipens steg beskrivs så här:

Steg 1 – Tänk om

Detta steg omfattar åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter, det vill säga framför allt åtgärder för att minska behovet av transporter. Vidare omfattas åtgärder som påverkar val av transportsätt. Samhällsplanering är den kanske mest betydelsefulla åtgärden i steg 1, då lokalisering av verksamheter och bostäder påverkar transportbehovet för lång tid framöver. Exempel är att underlätta kollektivtrafikresande med tydligare information, kampanjer för att främja kollektiv- och cykelresor, ekonomiska styrmedel som trängsel-, fordons- och parkeringsavgifter, regleringar och lagstiftning som rör parkering, resepolicy som stödjer energieffektiva färdmedel och att välja telefon-, webb- och videokonferenser framför fysiska möten. Distansarbete och resfria möten är åtgärder i steg 1 som möjliggör tillgänglighet utan att resa.

Steg 2 – Optimera

Detta steg omfattar åtgärder som medför att det befintliga transportsystemets fordon och infrastruktur används effektivare. Det kan delvis handla om att föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel. Exempel är sänkta hastighetsgränser och att övervaka efterlevnad av dessa, variabla hastigheter beroende av trafikflöde, samåkning, ökad turtäthet i kollektivtrafik, mer utspridda skol- och arbetstider med mera för att minska resandet i högrafik. Här ingår även många ITS-åtgärder (ITS=Intelligenta transportsystem).

Steg 3 – Bygg om

Detta steg omfattar förbättringsåtgärder och begränsade ombyggnader av befintlig transportinfrastruktur. Exempel är ombyggnad av hållplatser, ombyggnad av befintliga vägkörfält till buskörfält, reversibla körfält, breddning av vägar, förbättring av sidoområden, upprustning av hållplatsmiljöer, ombyggnad av korsningar och hastighetssäkring av gångpassager med mera. Här ingår även vissa ITS-åtgärder.

Steg 4 – Bygg nytt

Det sista steget omfattar större om- och nybyggnadsåtgärder, som normalt tar ny mark i anspråk. Exempel är nya vägsträckningar, broar med mera.

1.3 Fördjupad medborgardialog

Som del i arbetet för denna ÅVS avseende trafikåtgärder i Torslanda genomfördes en dialogprocess med allmänheten. Processen utgjordes av en fördjupad dialog med Torslandaborna och var en fortsättning på en tidigare medborgardialog som trafikkontoret, Göteborg Stad, utförde under 2015, som del av en trafikutredning och nulägesanalys (se nedan under rubrik 1.3.1 Tidigare medborgardialog).

Medborgardialogen inom ramen för denna ÅVS (Trafiken i Torslanda) genomfördes under våren 2016, på plats i Torslanda, och bestod dels av ett informationsmöte dels av en utställning av informationsmaterial. Mötet hölls i Kulturhuset Vingen i Torslanda den 12 april 2016 och följdes av en utställning på samma plats, vilken pågick under cirka tre veckor i april-maj.

De synpunkter som framkom under mötet och de diskussioner som fördes då samt de skriftliga synpunkter och förslag som inkom under den tid utställningen pågick har dels arbetats in i ÅVS-rapporten och dels sammanställts för vidare hantering inom trafikkontoret.



Under den tid som utställningen pågick inkom synpunkter från ett 60-tal personer. Många av synpunkterna handlade om en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155, en del uttryckte en stark åsikt att en tvärförbindelse bör byggas omgående, flera hade synpunkter på var en tvärförbindelse bör ha sin sträckning medan andra menade att det inte finns behov av en tvärförbindelse. Dessa synpunkter har överlämnats till trafikkontoret att hantera inom den utredning som pågick under år 2016 avseende en tvärförbindelse. Överlämnandet av materialet till trafikkontoret gjordes då den föreliggande utredningen och rapporten inte omfattar en framtida eventuell tvärförbindelse.

Figur 1.4: Bild tagen vid den fördjupade medborgardialogen.

1.3.1 Tidigare medborgardialog

I juni och augusti 2015 genomfördes sammanlagt tre dialogmöten med allmänheten där Torslandaborna gavs möjlighet att delge sina synpunkter på trafiksituationen i Torslanda, längs Kongahällavägen. Vid dialogmötena fördes gruppdiskussioner vilka dokumenterades för att sedan sammanställas i ett förslag till teman för den fortsatta och fördjupade dialogen.

Sammantaget föreslogs sex olika teman med olika fokus. Fyra av dem behandlar följande teman:

- Gör det smidigare för bilresenärerna.
- En bättre kollektivtrafik i Torslanda.
- En säkrare och genare cykelresa genom Torslanda.
- Bättre villkor för fotgängare, särskilt barnen.

De återstående två temana fokuserar på följande frågor:

- Vad behöver du för att skjutsa dina barn lite mindre ofta än idag?/Vad behöver du av andra för att mer sällan än idag ta bilen förbi Torslanda Torg vid halvåtta-åttatiden på morgonen?
- Vilken samhällsutveckling i området behöver ta paus i väntan på att tvärlänken byggs ut?/Vilken samhällsutveckling önskar du sker i Torslanda när tvärlänken väl har kommit på plats?

1.4 Tidigare planeringsarbete

Trafikkontoret har vid flera tillfällen studerat trafiksituationen längs Kongahällavägen och en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155 inom ramen för olika utredningar. År 2004 genomfördes en alternativvalsstudie kring tre olika alternativ för en tvärförbindelse: Domarringsförbindelsen, Älvegårdsförbindelsen och Låssbyförbindelsen. Alternativen finns också redovisade i Översiktsplanen från 2009.

År 2006 togs ett program fram för en tvärförbindelse; denna gång med Älvegårdsförbindelsen samt med två varianter av Domarringsförbindelsen. År 2007 fortsatte arbetet med en detaljplan för Domarringsförbindelsen, med anslutning till väg 155 via en ny trafikplats vid Bur. Planarbetet avbröts dock när det stod klart att upptäckten av skyddade arter bland annat skulle kräva anläggning av faunapassager, vilket i sin tur skulle innebära en tredubbling av projektkostnaden.

Trafiksituationen har dock gradvis fortsatt försämrats längs Kongahällavägen, delvis på grund av stängningen av Låssbyvägen, i juni 2013. För att lösa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen presenterade Trafikkontoret år 2013 en prioriterad åtgärdslista avseende korsningspunkter samt gång- och cykeltrafikanters situation. Flera av dessa förslag har sedan realiserats, bland annat trimning av trafiksignaler med mera.

1.5 Anknytande planering

Det pågår planeringsarbeten på såväl regional som lokal nivå som medför påverkan på trafiksituationen i Torslanda. Detaljplanernas geografiska läge framgår av figur 1.5.

Alternativvalsstudie för en tvärförbindelse

Under 2015-2016 utfördes ett arbete som avser utredning av olika alternativ för en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155 inom ramen för en alternativvalsstudie. I rapporten görs bedömningen att samtliga utredda alternativ för en tvärförbindelse har avlastande effekt på trafiken mellan Torslanda torg och Torslandavägen (vid anslutningen till väg 155). En tvärförbindelse bedöms ge ökad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare, cyklister, kollektivtrafik och biltrafiken längs Kongahällavägen. En tvärförbindelse skulle också ge möjligheter till bebyggelseutveckling i Torslanda, framför allt kring Torslanda torg.

Domarringsförbindelsen uppges vara det alternativ som har störst avlastande effekt på trafiksituationen medan Låssbyförbindelsen har minst effekt. Den samhällsekonomiska bedömningen som gjorts visade att Domarringsförbindelsen är mest lönsam och Lillebyförbindelsen minst lönsam.

Samtliga alternativ innebär negativa till mycket negativa konsekvenser för naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild samt friluftsliv och rekreation där såväl Älvegårdsförbindelsen Öst som Väst ger de minst negativa konsekvenserna. Samtliga tvärförbindelser gynnar relativt sett biltrafik mer än kollektivtrafik vilket tillsammans med en inducerad trafikökning i området innebär att målsättningarna i Göteborgs Stads trafikstrategi motverkas då trafiken sannolikt kommer att öka och kollektivtrafikresandet minska. Det är därför viktigt med kompletterande åtgärder som underlättar och stimulerar hållbart resande.

I dagsläget finns inget beslut angående fortsatt arbete med tvärförbindelsen.

Program för centrala Torslanda

I Torslanda finns stort tryck på bebyggelseutveckling, inte minst är efterfrågan stor på fler bostäder men också att omvandla äldre verksamhetsområdet till mer stadsmässiga miljöer med blandad bebyggelse. Bedömningen har gjorts att det finns förutsättningar att komplettera befintlig bebyggelsestruktur i centrala Torslanda och det finns samtidigt en möjlighet att stärka Torslanda torg och även att bebyggelsemässigt stärka stråket ner till Torslandakrysset. Därför arbetar stadsbyggnadskontoret med ett program för centrala Torslanda som underlag inför kommande detaljplanearbete och utveckling av området. Programmet ska på en övergripande nivå peka ut möjliga lägen för bebyggelseutveckling med varierad bostadsbebyggelse och kompletterande verksamheter och funktioner till den befintliga strukturen. En förutsättning i kommande planer är att bebyggelsen ska planeras så att ett hållbart resande med kollektivtrafik, cykel och gång uppmuntras.

För närvarande pågår arbetet med att ta fram samrådshandlingar avseende programmet för centrala Torslanda (uppgiften uppdaterad i januari 2018).

ÅVS Storgöteborg

Arbetet med åtgärdsvalsstudie Storgöteborg inleddes som två separata studier: en för Östra Storgöteborg och en för Hisingen. Senare slogs redovisningen av de båda studierna samman till en gemensam rapport. Studien behandlar markanvändning och transportsystem på systemnivå i Storgöteborg och syftar bland annat till att utgöra underlag för val av åtgärder till Trafikverkets nationella och regionala plan. Trafiksituationen på Kongahällavägen kan komma att påverkas av större åtgärder som föreslås avseende Hisingens trafiksystem, inom ramen för åtgärdsvalsstudie Storgöteborg. I dagsläget går det dock inte att bedöma de eventuella effekternas påverkan på trafiksituationen längs Kongahällavägen.

Detaljplan Gånggriftsgatan

Detaljplanen ska möjliggöra byggnation av en förskola vid Gånggriftsgatan. Fastigheten är belägen utmed Kongahällavägen, mellan Domarringsgatan och Bildstensgatan och angörs via Gånggriftsgatan. Det finns ingen direktkoppling för biltrafik mellan Gånggriftsgatan och Kongahällavägen. En parkeringsyta tillhörande förskolan är föreslagen att anläggas på befintlig gräsyta i Bildstensgatan östra ände, med infart via Kongahällavägen/Bildstensgatan. Parkeringsytan är tänkt att användas av såväl personal som för angöring vid lämning och hämtning av förskolebarn. Bedömningen har gjorts att etableringen av förskolan har liten påverkan på trafiksituationen i området. Trafiken till och från förskolan kommer rimligen att alstras i närområdet och därmed innebär det sannolikt mycket lite tillkommande trafik. Dessutom kan förskolans lokalisering skapa förutsättningar för ett minskat bilanvändande då boende i området får kortare avstånd att lämna och hämta barn på förskola och därmed kan det underlätta ett hållbart resande.

Detaljplanen antogs av byggnadsnämnden i maj 2017 och är nu överklagad och skickad till mark- och miljödomstolen.

Detaljplan Gamla Låssbyvägen

En detaljplan för cirka 60 nya bostäder (villor, mindre flerbostadshus och parhus) antogs av byggnadsnämnden i november 2017. Planområdet är beläget längs med Kongahällavägen och berör både Gamla Låssbyvägen, Bodloftsvägen och Höglöftsvägen, vilka alla angörs via Kongahällavägen.

Program och detaljplan för Skra bro

Ett program för en utveckling av offentlig och kommersiell service samt en knut-/bytespunkt för kollektivtrafiken i Skra bro antogs år 2011. I programmet föreslås etableringen av cirka 400-500 bostäder samt cirka 100 lägenheter för äldreboende. Mot bakgrund av detta utarbetas nu en detaljplan för den första etappen, vilken utgörs av centrumområdet och bostadsområdena sydöst om korsningen mellan Kongahällavägen och Björlandavägen. För närvarande (januari 2018) pågår arbete med att färdigställa ett slutligt förslag som byggnadsnämnden kan ta ställning till.

Detaljplan Rödgårdsvägen

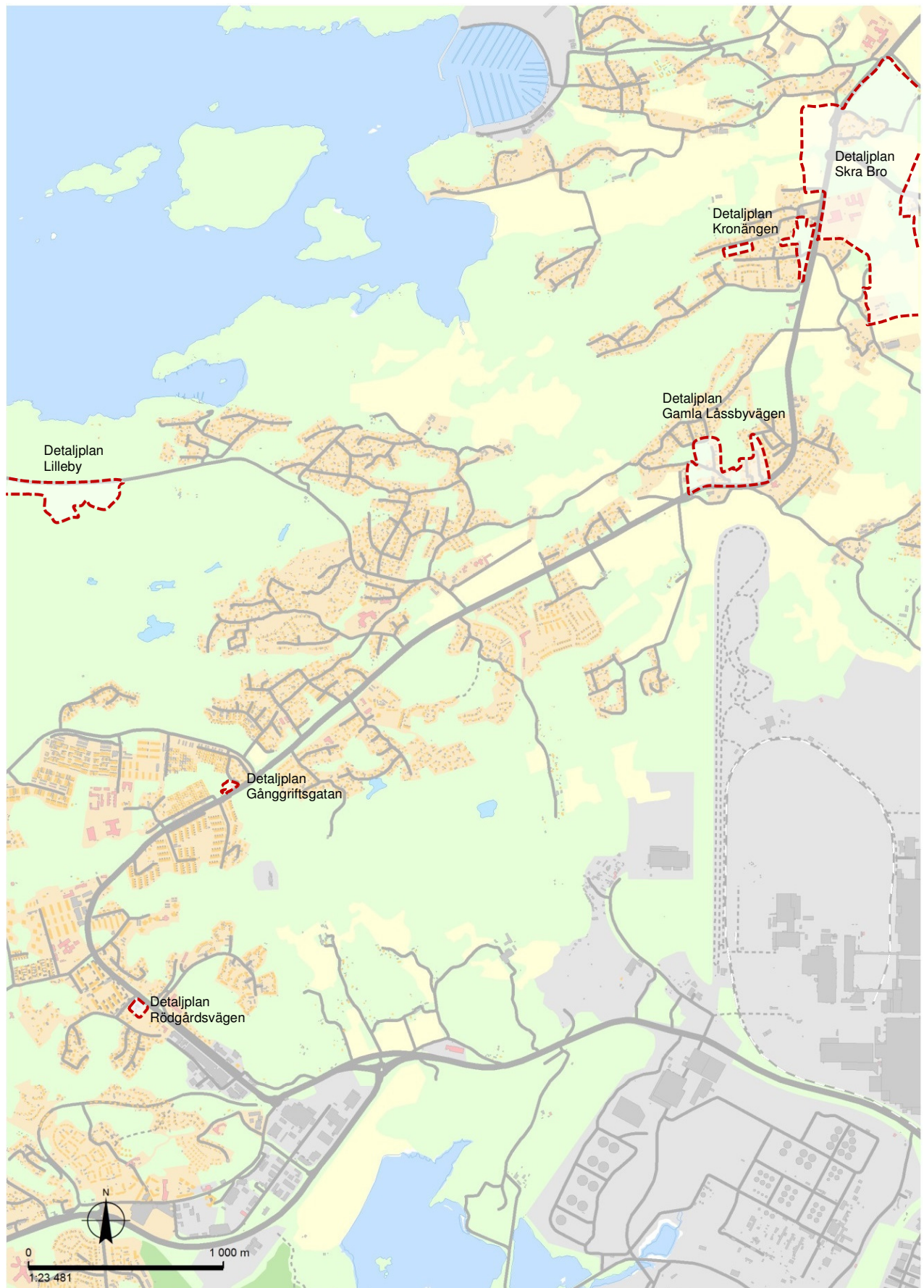
En detaljplan för nya verksamhetslokaler vid Rödgårdsvägen vann laga kraft 2015. Planen innebär att 800 kvadratmeter verksamhetslokaler för kontor och handel kan anläggas på fastigheten.

Detaljplan Kronängen

En detaljplan för komplettering med småhus- och flerbostadsbebyggelse vann laga kraft 2016. Planen innebär att 30-40 nya bostäder kan anläggas.

Detaljplan Lilleby

En detaljplan för utveckling av Lilleby camping samt ett nytt fritidsstugeområde vann laga kraft 2016. Planen innebär att 80 övernattningsstugor på campingen och 85 stugor i fritidsstugeområdet får uppföras.



Figur 1.5: Pågående planering i anslutning till utredningsområdet.

2 INTRESSENTER

Uppdragsgivare för ÅVS:en är trafikkontoret, Göteborgs Stad. ÅVS-arbetet har även utförts i dialog med andra förvaltningar inom Göteborgs Stad: stadsdelsförvaltningen Västra Hisingen, stadsbyggnadskontoret, park- och naturförvaltningen, stadskansliet, fastighetskontoret och miljöförvaltningen. Andra intressenter som också varit delaktiga i arbetet och med vilka samråd har skett är Västtrafik, Räddningstjänsten och Trafikverket.

I den pågående fördjupade dialogen om trafiken i Torslanda är de boende i Torslanda involverade som viktiga intressenter och en medborgardialog, vilken också följts av en utställning, genomfördes under våren 2016. Se avsnitt 1.3 Fördjupad medborgardialog.



Figur 2.1: Bild tagen vid den fördjupade medborgardialogen.

3 AVGRÄNSNINGAR

3.1 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen av utredningsområdet utgörs av Kongahällavägen med sidområden, från korsningen med Torslandavägen (Torslandakrysset), i den sydvästra delen till Skra bro, i den nordöstra delen. I utredningsområdet ingår också den cirka 500 meter långa sträckan av Torslandavägen mellan cirkulationsplatsen och västerut till Torslandakrysset och vidare cirka 300 meter västerut längs Gamla Flygplatsvägen mot Amhults centrum, se figur 3.1.



Figur 3.1: Utredningsområde.

3.2 Avgränsning av innehåll och omfattning

Åtgärdsvalsstudien fokuserar på åtgärder som har effekt på den ansträngda trafiksituationen i det utpekade området. Åtgärderna syftar till att öka framkomligheten, öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och leda till att fler väljer att resa hållbart, det vill säga att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken. Ett fåtal åtgärder som föreslås ligger utanför det avgränsade utredningsområdet, men inkluderas i åtgärdslistan då de kan ge positiva effekter för det lokala transportsystemet i Torslanda.

De berörda trafikslagen är gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik.

Inom ramen för arbetet görs endast en mycket översiktlig bedömning av de föreslagna åtgärdernas påverkan på natur- och kulturmiljö vilket innebär att inga separata bedömningar av påverkan på natur- och kulturvärden har genomförts.

I denna ÅVS görs ingen särskild bedömning av åtgärder i förhållande till om det kommer att byggas en tvärförbindelse eller inte även om vissa åtgärder skulle kunna utgöra ett bra komplement till en tvärförbindelse.

I arbetet har heller inga bedömningar gjorts av eventuell påverkan på trafiksituationen längs Kongahällavägen som kan genereras av de ombyggnadsarbeten som planeras på väg 155 (Sörredsmotet med mera) och E6.20/Hisingsleden (bland annat planskild korsning Björlandavägen/Hisingsleden).

De kostnadsbedömningar som är redovisade under respektive åtgärd i avsnitt 6.1 är översiktliga och anger endast en bedömd anläggningskostnad. Eventuella utrednings- och projekteringskostnader, eventuell marklösen, kostnader för eventuella miljöåtgärder med mera ingår inte i kostnadsbedömningen.

3.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande

Problematiken längs Kongahällavägen är inte ny och flera utredningar har redan genomförts. Vissa åtgärder som föreslagits i de tidigare utredningarna är också utförda i syfte att förbättra trafiksituationen och förbättra framkomligheten. Men kompletterande åtgärdsförslag behövs som kan genomföras för att ytterligare förbättra trafiksituationen i nuläget.

Den nu aktuella ÅVS:en har som målsättning att hitta åtgärder för genomförande både på kortare och på längre sikt. Dels föreslås enklare åtgärder som kan genomföras omgående och dels åtgärder som kräver ytterligare utredning och mer detaljerad projektering innan de är möjliga att genomföra. Vissa åtgärder kan ses som komplement till den alternativvalsstudie för en tvärförbindelse som pågått parallellt med denna studie, även om inga beslut att bygga tvärförbindelsen har tagits ännu.

Genomförandetiden för åtgärderna som föreslås varierar från några månader, för de enklare åtgärderna, upp till flera år för mer kostsamma åtgärder som också kräver andra typer av och mer omfattande planläggning och projektering.

4 MÅL

4.1 Regionala mål

4.1.1 Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionens vision *Det goda livet* har arbetats fram gemensamt av i huvudsak Västra Götalandsregionen och de fyra kommunförbunden i regionen. Det goda livet representerar ”en god hälsa, arbete och utbildning, trygghet, gemenskap och delaktighet i samhällslivet, en god miljö där vi värnar de förnybara systemen, [att] möta behoven hos barn och ungdomar, en uthållig tillväxt och ett rikt kulturliv”¹. Visionen antogs år 2005. Grundläggande för visionen är en hållbar utveckling, utifrån vilken fem fokusområden formulerats:

- Ett livskraftigt och hållbart näringsliv
- Ledande i kompetens och kunskapsutveckling
- Infrastruktur och kommunikationer med hög standard
- En ledande kulturregion
- En god hälsa

Utvecklingsarbetet mot visionens förverkligande ska genomsyras av fyra perspektiv: ett gemensamt Västra Götaland, jämställdhet, integration och internationalisering.

4.1.2 Göteborgsregionens kommunalförbund

För att förverkliga visionen om det goda livet i Göteborgsregionen antog Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) mål- och strategidokumentet *Hållbar tillväxt*, i juni 2013. Dokumentet är en uppdatering av dokumentet *Uthållig tillväxt* från år 2006. Syftet med *Hållbar tillväxt* är att utgöra en bas för medlemskommunernas gemensamma utvecklingsarbete med att göra Göteborgsregionen till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa. Det goda livet ska utvecklas genom att:

- Stimulera en fortsatt befolkningstillväxt och samtidigt ta vara på de möjligheter en fortsatt regionförstoring ger
- Stärka de kvaliteter som gör att vi vill leva och verka i samt besöka Göteborgsregionen
- Skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter
- Utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem med en attraktiv kollektivtrafik

Dokumentet är inriktat mot hållbar regional struktur, vilket främst innebär fokus på bebyggelse, grönsstruktur- och infrastrukturfrågor. När det gäller att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem med en attraktiv kollektivtrafik, nämner man bland annat att det krävs satsningar på spårvägs- och busstrafiksystemet för att regionens invånare ska ha möjligheten att resa hållbart. Vidare krävs att gång- och cykelmöjligheterna förbättras och utvecklas samt att etableringar för bostäder, näringsliv och handel lokaliseras på ett sådant sätt att de stödjer utvecklingen av en kraftfull kollektivtrafik och en närhet till ett grundläggande serviceutbud.

¹ Vision Västra Götaland - *Det goda livet*. Västra Götalandsregionen, år 2005, sida 2.

4.2 Kommunövergripande lokala mål

4.2.1 Översiktsplan

Göteborgs Stads gällande översiktsplan antogs år 2009. Det övergripande målet i planen är att Göteborg ska utvecklas till en livskraftig långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och ekologiska/miljömässiga faktorer. Detta ska ske utifrån att kommunens tillgångar i både den byggda miljön och naturmiljön stärks, samtidigt som miljöpåverkan från trafiken minimeras och stadens infrastruktur nyttjas på ett effektivt sätt. I målet ingår även att staden ska fungera som ett starkt regioncentrum, där det goda livet kan förverkligas för alla medborgare. Därtill ska segregationen brytas och alla kommuninvånare ges möjligheten att påverka framtiden, både för sig själva och för hela staden.

I översiktsplanen har 13 strategiska frågor formulerats. Nedan presenteras frågorna, med de tillhörande mål och strategier som är relevanta för denna studie:

1. Göteborgs roll i en växande region
Göteborg ska vara en attraktiv stad för människor och företag genom att:
 - Utveckla en trygg och tillgänglig stad, en storstad där havet, sjöarna, skogen och parkerna är nära även när Göteborg växer.
 - God tillgänglighet skapas genom utbyggnad av infrastrukturen, främst kollektivtrafiken.
2. Attraktiv stadsmiljö
Göteborgs attraktivitet ska ytterligare utvecklas och betonas i planering genom att:
 - Utformningen av gator och platser ska bidra till att stärka stadens identitet och ge möjlighet till möten mellan människor.
 - Stadens rum planeras framförallt utifrån människans sätt att röra sig till fots och på cykel.
3. Robust samhälle
Göteborg ska vara en ur grundläggande aspekter robust stad genom att:
 - Planera för ett robust transportsystem.
4. Fler bostäder
De som bor och vill bo i Göteborg ska erbjudas goda bostäder och en trygg och stimulerande miljö i en hållbar stadsstruktur genom att:
 - Samordna bostadsutbyggnad med utbyggnad av kollektivtrafik, arbetsplatser och lokaler för skola, vård och omsorg.
5. Växande och förändrad handel
Göteborgs Stad ska skapa goda förutsättningar för en handels- och servicestruktur som ger god tillgänglighet för konsumenterna, konkurrensbefrämjande etableringsmöjligheter för företagen, god miljöhänsyn och förutsättningar för god arkitektur genom att:
 - Planera för balans i handelsutbud mellan olika sektorer av staden för att minska resbehovet.
 - Utveckla god kollektivtrafiktillgänglighet till alla handelscentrum.
6. Expansivt näringsliv
Skapa en stark, hållbar tillväxt, hög sysselsättning och ett mångsidigt näringsliv i regionen.
7. Nordens logistikcentrum
Göteborg och Göteborgs hamn ska stärkas som nordens logistikcentrum genom att:
 - Skapa framkomlighet för godstransporter på land och till sjöss.

8. Förändrat transportbehov

Trafik- och bebyggelsestrukturen ska anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och säker trafikmiljö genom att:

- Samordna planering av bebyggelse och trafik.
- Trafiksystemet kompletteras för att knyta ihop stadsdelar och leda trafiken förbi med minsta möjliga trafikstörning.
- Staden förtätas och de strategiska knutpunkterna utvecklas för att minska behovet av att resa med bil.
- Prioritera kollektivtrafik och cykeltrafik vid konkurrens om utrymmet.
- Planera för god tillgänglighet med bil på stadens villkor.
- Skapa god framkomlighet för godstransporter. Godstrafiken leds i största möjliga utsträckning bort från de centrala delarna.

9. Mångfald – tryggt och mänskligt

Göteborgs ska vara en trygg stad där alla olika befolkningsgrupper kan känna tillhörighet i offentliga rum och ha möjlighet att mötas. Detta uppnås genom att:

- Överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse.

10. Rekreation och hälsa för ökad livskvalitet

Göteborg ska kunna erbjuda goda rekreationsmöjligheter och vara en hälsosam, mänsklig och trygg stad genom att:

- Kopplingen mellan trafik och hälsa medvetandegörs och beaktas.
- Arbetet med folkhälsa, sociala frågor, trygghetsfrågor, trafiksäkerhet och fysisk tillgänglighet får genomslag i fysisk planering.

11. Natur- och kulturmiljöer för attraktivitet

Natur- och kulturvärdena ska lyftas fram och bidra till ett attraktivt och hållbart Göteborg.

12. Tillgång till kusten

God tillgänglighet till kustområden, sjöar och stränder med ett varierat rekreationsutbud med hänsyn till natur- och kulturvärden ska främjas.

13. Särskilda lokaliseringar

Tillgodose verksamheters behov av utveckling samtidigt som störningar mot omgivningen minimeras.

4.2.2 Göteborgs Stads strategidokument

Planeringsarbetet i Göteborgs Stad inriktas på att gå ifrån att vara en stor småstad till att bli en nära storstad med målsättningar att utveckla Göteborg till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad. Den övergripande planeringen utgår ifrån översiktsplanen och som stöd för stadens planeringsarbete har tre strategidokument tagits fram: *Grönstrategi för en tät och grön stad*, *Strategi för utbyggnadsplanering* och *Trafikstrategi för en nära storstad*.

Trafikstrategin utgör en viktig grund för planeringen av transportsystemet i Torslanda och i övriga staden. Trafikstrategin pekar ut tre fokusområden: *resor*, *stadsrum* och *godstransporter*. För varje fokusområde har ett huvudmål formulerats med grund i översiktsplanens tretton strategiska frågor för Göteborgs utveckling. För resor är huvudmålet att skapa ett lättillgängligt regioncentrum. Huvudmålet för stadsrum är att skapa attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv. Huvudmålet för godstransporter är att Göteborg ska vara Nordens logistikcentrum. För att nå de tre huvudmålen har strategier och effektmål tagits fram för respektive mål.

Strategin för *resor* är att stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter, att öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner samt att effektivisera användningen av vägar och gator. De tre effektmålen för resor är:

- Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.
- Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035.
- Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik.

Genom att skapa en överflyttning från bilresor till kollektivt resande är målet för Göteborg att det 2035 ska vara 25 procent mindre bilresande jämfört med 2011 års nivåer.

Strategin för *stadsrum* är att ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående, att omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig samt att skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer. De tre effektmålen för stadsrum är:

- Senast år 2035 anser minst xx procent av göteborgarna att gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i innerstaden och i andra stadsmiljöer (procentsats bestäms senare).
- Senast år 2035 anser minst xx procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i (procentsats bestäms senare).
- Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska med 75 procent fram till 2020 jämfört med 2010.

Strategin för *godstransporter* innebär att säkerställa en god framkomlighet för godstransporter i Göteborg och samtidigt minska de lokala negativa miljökonsekvenserna, att samverka regionalt vid lokaliseringen av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter, samt att stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv. De tre effektmålen för godstransporter är:

- Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.
- Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.
- Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

4.3 Lokalt utvecklingsprogram Västra Hisingen

Sedan 2011 har stadsdelsnämnderna i Göteborgs Stad ett ökat inflytande i frågor som rör stadsplanering. Som ett led i detta tar stadsdelsnämnderna fram ett lokalt utvecklingsprogram: LUP. Den nu gällande LUP:en för Västra Hisingen antogs i april 2015 och avser perioden 2015-2018. Programmet ska omprövas inför varje ny mandatperiod.

LUP:en beskriver levnadsförhållandena och vilka behov av utveckling som finns i stadsdelen. Redovisningen är indelad i sex teman: Trafik och kommunikationer, Bostäder och boende, Trygghet, Mötesplatser och rekreation, Service, stråk och barriärer samt Arbete och egenförsörjning. Stadsdelsförvaltningen arbetar utifrån dessa teman och listar behov och konkreta insatser i LUP:en som sedan blir till handlingsplaner som också utgår ifrån Göteborgs Stads olika styrdokument.

Nedanstående konkreta insatser har hämtats ur listan då de i någon aspekt är relevanta i samband med de åtgärder som föreslagits inom ramen för denna ÅVS:

Inom temat *Trafik och kommunikationer* handlar insatserna om fler och tätare bussförbindelser, resvanor och utveckling av vägnätet:

- arbeta för en busslinje mellan Torslanda och Biskopsgården samt ringlinjer inom stadsdelen och närområden,
- arbeta för att utöka med bussförbindelser till de stora arbetsplatserna i Västra Hisingen
- arbeta för att utöka Flexlinjens turer och hållplatser, framförallt i Torslanda

- arbeta för att kollektivtrafiken ska erbjuda turer på kvällar och helger, som är anpassade efter olika verksamheters öppettider, särskilt i Torslanda
- genomföra hållbara resvanor tillsammans med skolor (så kallat Mobility Management)
- arbeta för att låncyklar ska finnas på Hisingen
- arbeta för fler gång- och cykelvägar till och från arbetsplatser och skolor
- arbeta för en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155
- medverka i att ta fram en strategi för trafik i ytterområden
- medverka i utvecklingen kring väg 155 med framförallt Trafikkontoret, Trafikverket och Öckerö kommun
- genomföra gemensamma dialoger med invånare och politiker från Göteborgs Stad och Öckerö
- medverka i utvecklingen kring Kongahällavägen med framförallt Trafikkontoret och polisen

Även inom temat *Service, stråk och barriärer* handlar insatserna om förbättrade bussförbindelser, men även om att bygga ihop stadsdelen både fysiskt och socialt. Inom temat *Bostäder och boende* handlar insatserna om att det behövs fler bostäder på västra Hisingen samt ett mer varierat bostadsbestånd, medan insatserna inom temat *Trygghet* handlar om samverkan och tidiga insatser samt en trygg och säker närmiljö. Inom temat *Mötesplatser och rekreation* handlar insatserna om att utveckla och använda kuststräckan, att utveckla mötesplatser, idrotts- och motionsplatser, samt att stötta och mobilisera lokala krafter och initiativ. Inom temat *Arbete och egenförsörjning* handlar insatserna om att öka matchningen och ansvaret för stadsdelsförvaltningen som arbetsgivare, samt att underlätta ungdomars inträde på arbetsmarknaden.

4.4 Mål för problemlösning

Mål för denna studie har tagits fram utifrån Göteborg Stads översiktliga mål samt de regionala målen.

I samband med medborgardialog har även ett flertal önskemål och problemställningar lyfts fram. Avseende Kongahällavägen har dessa mål och problem konkretiserats till fem mål som ska vägleda arbetet och användas vid framtagning av åtgärder i området. De fem uppsatta målen är:

- Ökad framkomlighet längs Kongahällavägen
- Förbättrad trafikmiljö på och längs Kongahällavägen
- Trafiksäkra vägar till skolor och fritidsaktiviteter
- Kollektivtrafikens attraktivitet ska öka genom att fokusera på hela resa kedjan
- Förbättrade möjligheter att resa hållbart inom område

Dessutom har det för denna ÅVS satts upp fyra mer specifika projektmål. Åtgärderna som beskrivs i de kommande kapitlen utgår ifrån ovanstående mål. Prioritering av åtgärderna har gjorts utifrån dess måluppfyllnad. De fyra målen är:

- Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart.
- Mer trafiksäkra skolvägar
- Förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet
- Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda

5 PROBLEMBESKRIVNING, FÖRHÅLLANDEN, FÖRUTSÄTTNINGAR

5.1 Problembeskrivning

Den ansträngda trafiksituationen längs Kongahällavägen som leder till framkomlighetsproblem i högt trafik medför också trafiksäkerhetsproblem. Inte minst för barn och unga blir det en osäker trafiksituation när de på egen hand ska ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter och i många fall behöver korsa Kongahällavägen under perioder med tät trafik. Detta leder till att många föräldrar väljer att skjutsa sina barn vilket medför många korta bilresor och en trafikbelastning som skulle kunna undvikas om föräldrarna kände sig trygga med att låta barnen själva utföra resorna till skola och fritidsaktiviteter till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

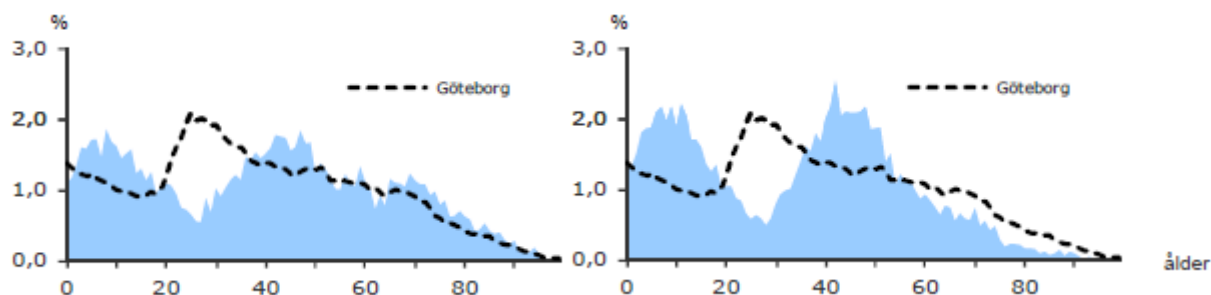
Trafiksituationen med bristande framkomlighet är ett hinder även för den fortsatta bebyggelseutvecklingen i Torslanda. Framkomlighetsproblem och rådande svårigheter för trafikanter att ta sig ut på Kongahällavägen från anslutande vägar (bostadsområden) begränsar möjligheterna för Göteborgs Stad att tillåta ytterligare exploatering i området.

5.2 Befintliga förhållanden och utveckling

5.2.1 Befolkning och bebyggelse

Utredningsområdet ingår i stadsdelen Västra Hisingen, till vilken primärområdena Arendal, Björlanda, Hjuvik, Jättesten, Länsmansgården, Nolered, Norra Biskopsgården, Svartedalen och Södra Biskopsgården räknas. Stadsdelen har cirka 53 000 invånare och en mycket varierad intern sammansättning när det gäller exempelvis befolkning, bebyggelsestruktur, utbildningsnivå, inkomst och bilinnehav. Skillnaderna är mycket stora främst mellan stadsdelens västra och östra delar, vilka skiljs åt av Arendals industriområde i den centrala delen av stadsdelen.

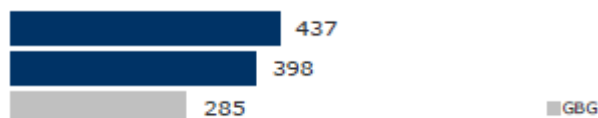
Utredningsområdets utbredning berör primärområdena Nolered och Björlanda, där det bor cirka 10300 respektive 8300 personer. Båda områdena kännetecknas av en hög andel småbarnsfamiljer (se figur 5.1 nedan), låg andel invånare med utländsk bakgrund, låg arbetslöshet samt ett högt bilinnehav. Arbetslösheten ligger drygt 4 procentenheter lägre än genomsnittet för Göteborg, medan bilinnehavet ligger högre (se figur 5.2 nedan).



Figur 5.1: Åldersstruktur i Nolered (till vänster) och Björlanda (till höger), år 2016. Det blå fältet visar snittet för hela Göteborg. Källa: Göteborgsbladet 2016 – områdesfakta Västra Hisingen.

Sett till bilinnehav ligger Torslanda väldigt högt då 70 procent av hushållen har två eller fler bilar. Det är betydligt högre än genomsnittet för hela Göteborg. Det höga bilinnehavet får också genomslag i resvanorna och en stor andel barn skjutsas i bil till och från skolan. I undersökningar har föräldrar

uppgett som förklaring att de upplever trafikmiljön runt skolorna som osäker och därför skjutsar barnen. När det gäller färdmedelsfördelning sett i ett resvaneperspektiv finns stor potential i att tidigt få barn och unga att resa mer hållbart för att på sikt få minskad biltrafik i området.



Figur 5.2: Bilinnehav i Björlanda (överst), Nolered (mitten) och Göteborg (underst), antal bilar per 1000 invånare år 2016.

Källa: Göteborgsbladet 2016 – områdesfakta Västra Hisingen.

Bebyggelsen domineras av småhusbebyggelse och i Nolered utgörs bostadsbeståndet av 62 procent småhus. Motsvarande siffra för Björlanda är 89 procent. I Göteborg som helhet utgör andelen småhus drygt 19 procent av bostadsbeståndet. Björlanda har en tydlig landsbygdsprägel medan Nolered har en något mer varierad bebyggelse och bättre serviceutbud med i och med närheten till Torslanda torg. Bebyggelsen är organiserad i en fingerstruktur där Kongahällavägen utgör tillfart till och huvudgata genom Torslanda. De omgivande bostadsområdena ansluter till Kongahällavägen via matargator.

En jämförelse mellan de olika primärområdena i stadsdelen ger att Torslanda har en relativt ung befolkning med en stor andel barn. Prognosen visar också att andelen barn kommer att fortsätta växa.

Mellan primärområdena i stadsdelen finns segregationsproblem. Detta beror bland annat på den ensidiga bebyggelsesammansättningen med en majoritet av småhus i Torslanda och Björlanda medan det i Biskopsgården (som är ett annat primärområde inom samma stadsdelsförvaltning) finns en klar majoritet av hyresrätter och även problem med trångboddhet. Det leder också till en ensidig socioekonomisk sammansättning hos befolkningen, vilket späder på segregationsproblematiken.

5.2.2 Målpunkter

Västra Hisingen har en funktionsuppdelad bebyggelse där bostads- och verksamhetsområden är tydligt åtskilda från varandra. Näringslivet i stadsdelen är starkt präglad av logistikverksamheter och tung industri, vilket har bidragit till den geografiska uppdelningen av arbetsplatser och bostäder. Dessa verksamheter är lokaliserade till primärområdet Arendal, vilket ligger centralt beläget i stadsdelen och därmed delar bostadsbebyggelsen i en östlig och en västlig del. Logistikverksamheterna i Arendal utgörs till stor del av Göteborgs Hamn, som är Skandinavians största hamn och en viktig strategisk nod för hela det svenska godstransportsystemet. Hamnen är inne i en kraftig tillväxtfas och expanderar med nya hamnterminaler, vilket väntas generera fler arbetstillfällen. Industriverksamheten domineras av fordonsindustrins och raffinaderiernas anläggningar. Antalet förvärvsarbetande i hela stadsdelen uppgår till drygt 32 000 personer, av dessa arbetar cirka 25 000 i Arendal. Antalet förvärvsarbetande i Nolered och Björlanda uppgår till cirka 3000 respektive 1000 personer.

Serviceutbudet för boende i Björlanda och Nolered är huvudsakligen koncentrerade till Torslanda torg och Amhult, vilka båda ligger i Nolered. Här återfinns både handel, vårdcentral, apotek, folktandvård, äldreboenden, kulturhuset Vingen (med bland annat bibliotek), förskolor och skolor. Det finns ett femtontal förskolor inom utredningsområdet, vilka är jämnt fördelade längs med Kongahällvägens sträckning. Antalet grundskolor uppgår till tio stycken, med varierade åldersintervall:

- Älvegårdens skola: förskoleklass-årskurs 2
- Snäckebergets skola, Österöd och Lilla Trulsegården: förskoleklass-årskurs 3
- Torslandaskolan och Lillebyn: förskoleklass-årskurs 5
- Noleredsskolan: förskoleklass-årskurs 6
- Torslandaskolan och Trulsegårdsskolan: årskurs 6-9
- Nordlyckeskolan: årskurs 7-9

Det finns ingen gymnasieskola i stadsdelen Västra Hisingen.

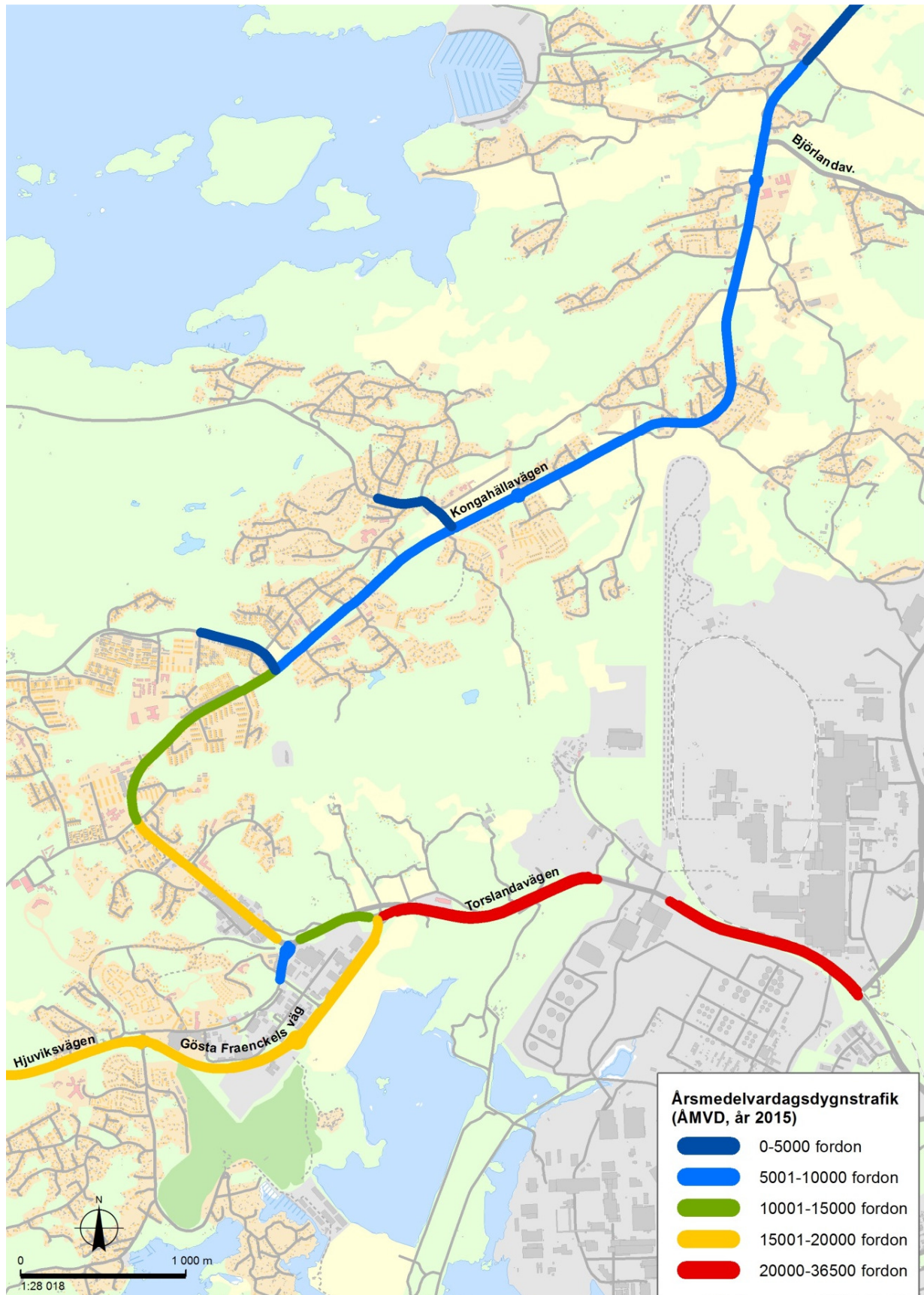
5.2.4 Trafiksystemet

Kongahällavägens funktion och betydelse

Kongahällavägen, väg 563, är en kommunal väg som sträcker sig genom hela utredningsområdet, från korsningen med Torslandavägen i söder (Torslandakrysset) till korsningen med Björlandavägen i norr (Skra Bro). Vägen sträcker sig längs hela den västra sidan av Hisingen och förbinder väg 155 med E6, i höjd med Rödbo och Kungälv, via Säve och Säve flygplats.

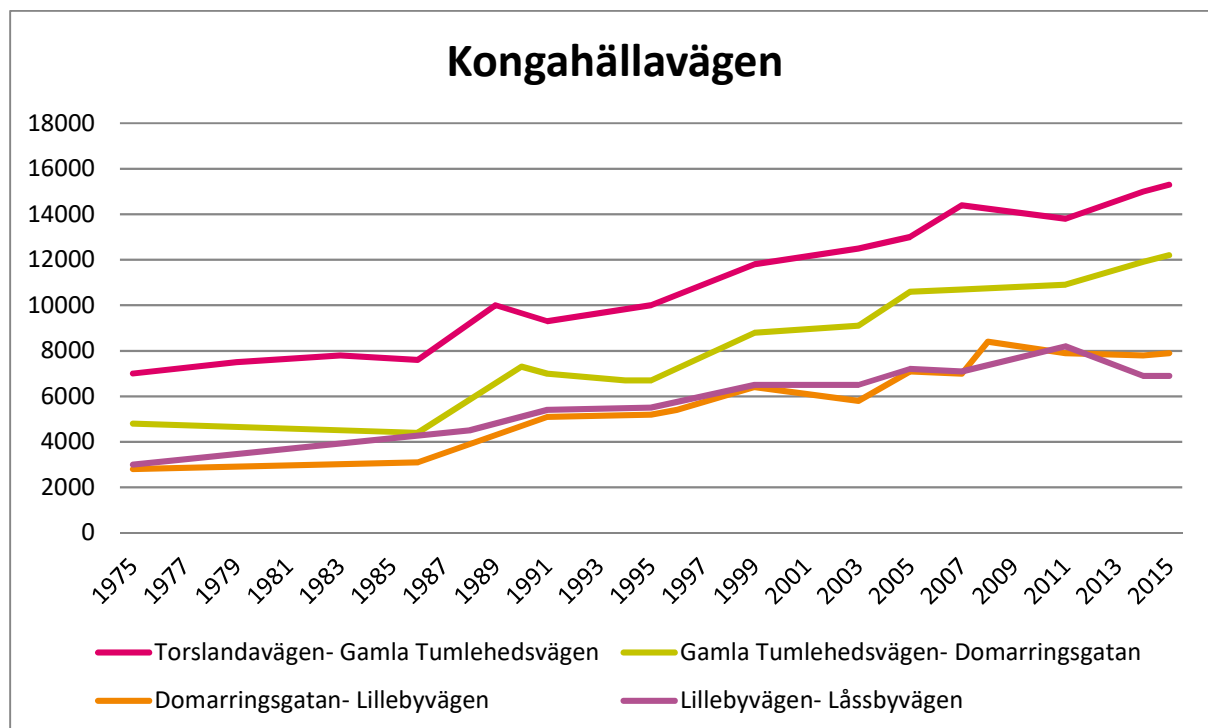
I egenskap av huvudgata, till vilken matargator från de intilliggande bostadsområdena ansluter, är Kongahällavägen en mycket viktig länk i Torslandas vägnät, både för lokala och regionala resor. Bebyggelse- och vägnätsstrukturen runt Kongahällavägen och även Domarringsgatan samt den östra delen av Lillebyvägen, medför att Kongahällavägen utgör den enda till- och genomfartsvägen till centrala Torslanda, från såväl söder som nordost. Interna vägkopplingar mellan bostadsområdena saknas i flera fall. Huvuddelen av invånarnas dagliga resor utförs därför till stor del längs Kongahällavägen, oavsett vilket trafikslag de väljer. Detta återspeglas även i höga trafikflöden längs vägen, i synnerhet i den södra delen av utredningsområdet. De många (signalstyrda) korsningarna med matargatorna leder till att köer uppstår, främst under rusningstrafik, vilket i sin tur ger upphov till framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem för både bil-, kollektivtrafik och oskyddade trafikanter.

När det gäller trafikmängderna längs vägen går en skiljelinje i höjd med Domarringsgatan. Trafikflödet är märkbart högre mellan Torslandakrysset och Domarringsgatan (10 000- 15 000 fordon ÅMVD), än mellan Domarringsgatan och Skra Bro (5000-10 000 fordon ÅMVD). Detta beror till stor del på att befolkningstätheten är högre i den södra än den norra delen av utredningsområdet, men indikerar också att boende norr om Domarringsgatan i högre utsträckning väljer Björlandavägen än väg 155 för resor västerut.



Figur 5.3: Trafikflöden, antal fordon år 2015. Källa: Göteborgs Stad

Ur ett historiskt perspektiv har trafikflödena i Torslanda stadigt ökat över tid. Figur 5.4 nedan visar trafikutvecklingen under perioden 1975-2015. Ökningen beror till stor del på befolkningsökningen i Torslanda. Sträckan närmast Torslandakrysset har de högsta trafikflödena då den utgör den enda anslutningsvägen till de centrala delarna av Torslanda.

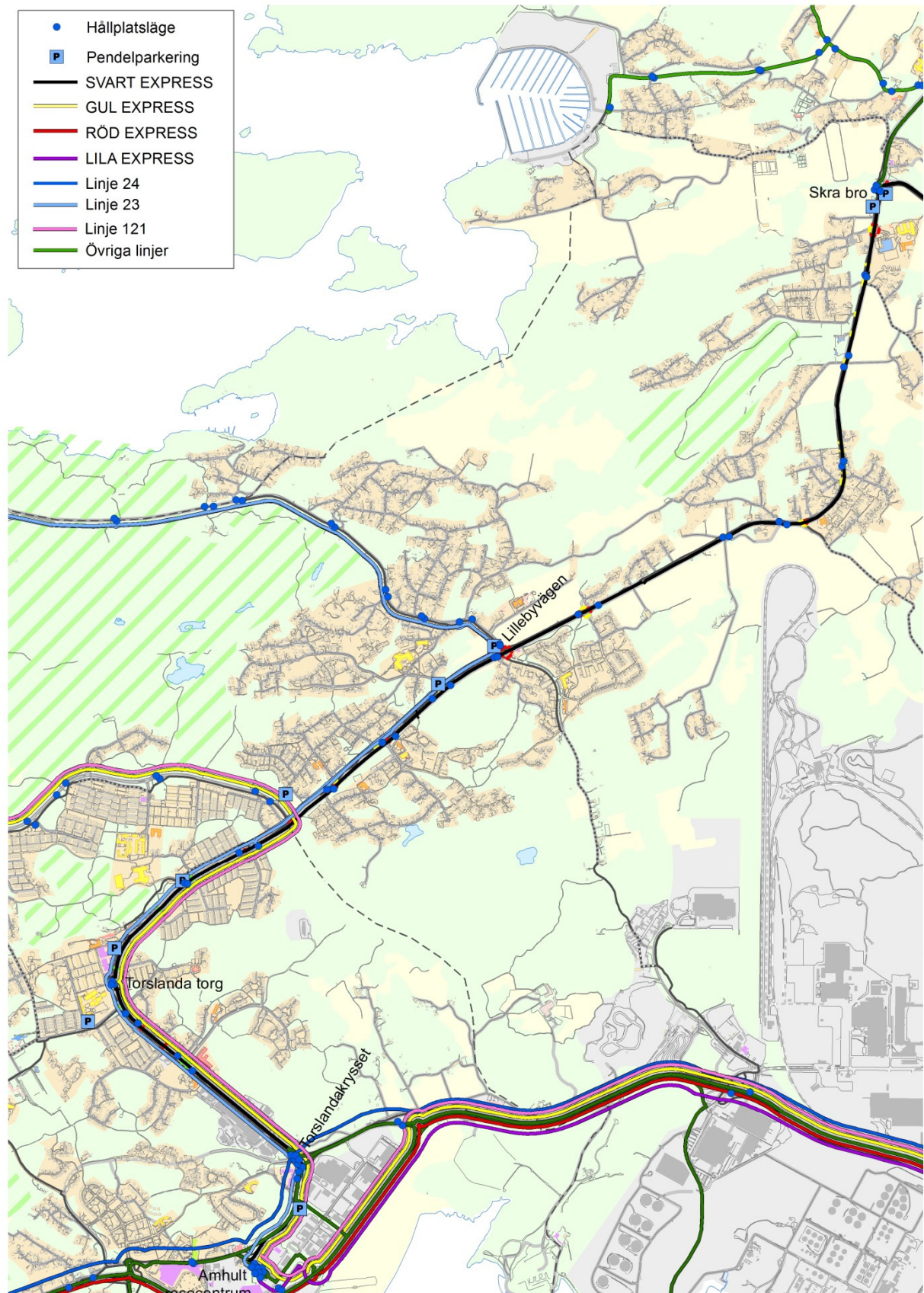


Figur 5.4: Trafikutveckling 1975-2015.

Källa: Göteborgs Stad

Kollektivtrafik

Kongahällavägen är även ett viktigt stråk för kollektivtrafik, då alla kollektivtrafiklinjer som försörjer denna del av Torslanda trafikerar Kongahällavägen. Utredningsområdet trafikeras av totalt fem linjer. Två expressbusslinjer, Svart Express och Gul Express, samt linje 23, 24 och 121. Torslandakrysset är den enda hållplatsen som trafikeras av samtliga linjer. Resterande 16 hållplatser trafikeras av i huvudsak linje 23 och Svart Express. Norr om korsningen Kongahällavägen/Lillebyvägen trafikeras hållplatserna endast av Svart Express.



Figur 5.5: Kollektivtrafik: linjestäckningar, hållplatser och pendelparkeringar.

Svart Express trafikerar sträckan Amhult Resecentrum -Vallhamra i 7-/8-minuterstrafik under högttrafik. Efter Skra Bro angör linjen stora målpunkter såsom Hjalmar Brantingsplatsen och Nordstan/Centralstationen. Linje 23 trafikerar sträckan Sillvik-Amhult Resecentrum i halvtimmestrafik under högttrafik. Gul Express trafikerar sträckan Partille-Nordstan-Torslanda och angör merparten av hållplatserna i den södra delen av utredningsområdet, söder om Domarringsgatan, i kvartstrafik under högttrafik. Efter Torslandakrysset angör linjen flera målpunkter inom Volvos verksamhetsområden innan den når Nordstan. Linje 121 trafikerar också sträckan Partille-Torslanda i kvartstrafik och angör samma hållplatser som Gul Express inom utredningsområdet. Utöver Volvos verksamhetsområden passerar den även Lindholmen innan den når Nordstan. Linje 24 trafikerar sträckan Hjuvik/Lilla Varholmen-Nils Ericson Terminalen och angör endast Torslandakrysset inom området, i kvartstrafik. Efter Torslandakrysset angör linjen stora målpunkter såsom Volvos verksamhetsområden och Hjalmar Brantingsplatsen innan den når Nils Ericsonterminalen.

Hållplatserna som är placerade längs Kongahällavägen är av lägre standard. Utformningen gör att bussar i vissa fall står en bit in på körbanorna när de stannar vid hållplatserna för på- och avstigning.

Pendelparkeringar inom utredningsområdet finns vid Hembydsgatan (13 platser), Hornkamsgatan (9 platser), Högstengsgatan (40 platser), Lillebyvägen (40 platser), Skra Bro (70+93 platser) och Torslandakrysset (97 platser). Standarden på parkeringarna varierar och endast parkeringarna vid Hembydsgatan, Hornkamsgatan och Torslandakrysset är asfalterade.

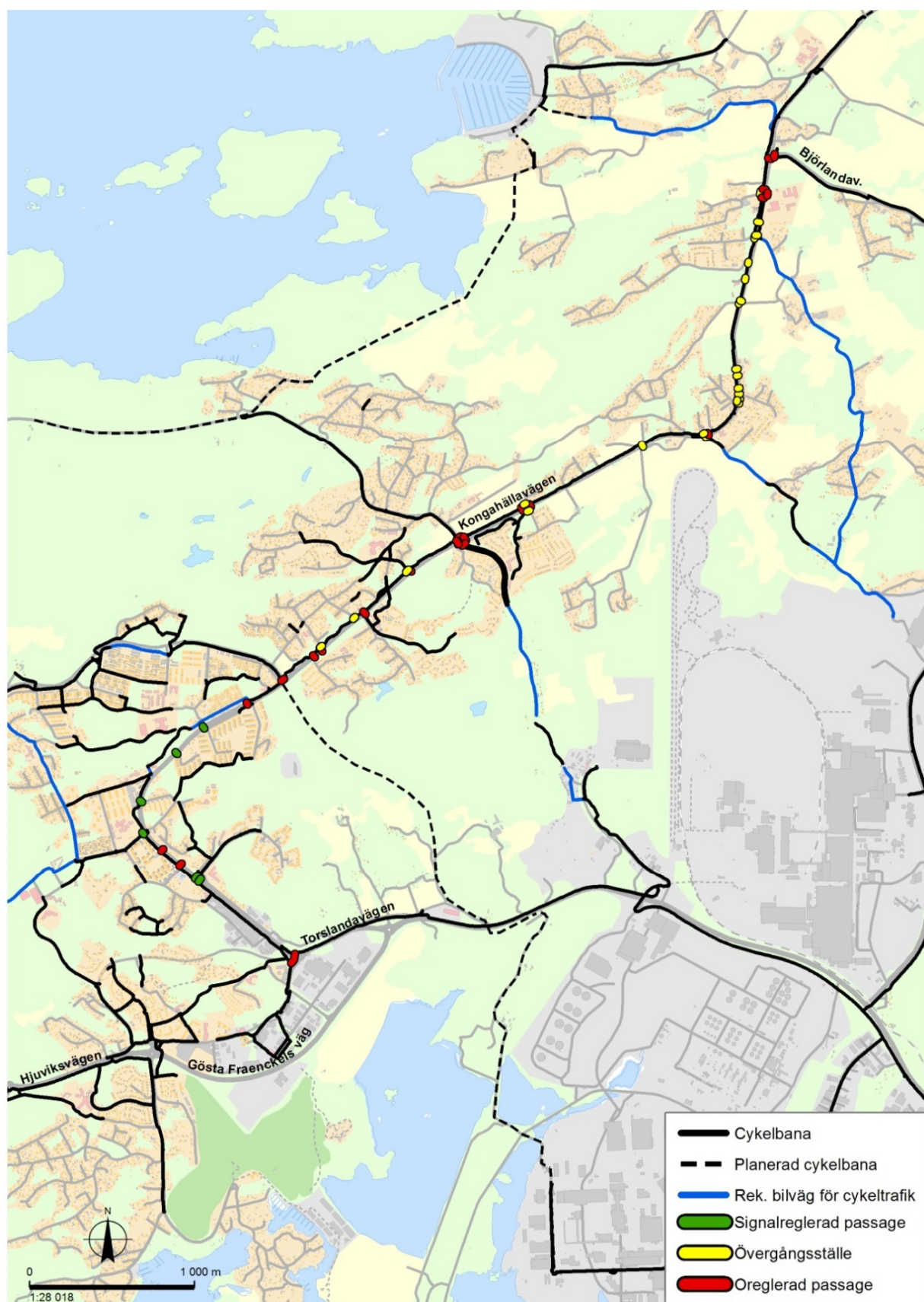
När det gäller befolkningens upplevelse av trafiksystemet i Nolared och Björlanda upplevs kollektivtrafikförbindelserna till övriga Göteborg (i synnerhet Biskopsgården) som bristfälliga, varför en förbättring av förbindelser till framför allt Biskopsgården efterlyses. Även snabbare kollektivtrafikförbindelser till centrala staden, samt utökad turtäthet under kvällar och helger efterfrågas.

Cykeltrafik

Gång- och cykelnätet används främst av yngre människor, barn och ungdomar som går eller cyklar till skola eller fritidsaktiviteter. Idag har cykelvägnätet i utredningsområdet en utpräglad trädstruktur, liksom bilvägnätet. Längs med i princip hela Kongahällavägen löper en cykelväg; endast på en kortare sträcka längs med Bildstensgatan, mellan Domarringsgatan och Torslanda kyrka, saknas cykelbana. Från Kongahällavägen förgrenar sig cykelvägnätet längs med flera av de vägar som leder genom bebyggelseklustren på ömse sidor om vägen. Förbindelser mellan dessa cykelvägar saknas dock i stor utsträckning och cyklister är hänvisade till att nyttja gatorna, i den mån det finns några, mellan bostadsområdena. I den södra delen av området, från Torslandakrysset till Lilleby, finns det tätaste cykelvägnätet. Norr om Lilleby utgörs cykelvägnätet endast av cykelbanan längs Kongahällavägen.

Möjligheterna att korsa Kongahällavägen är god för oskyddade trafikanter, vilket dock bidrar till kö- och framkomlighetsproblemen för den motoriserade trafiken. Antalet signalreglerade passager och oregrerade passager (varken trafiksignal eller målat övergångsställe) är stort, särskilt väster om Lilleby. Öster om Lilleby finns istället ett stort antal målade övergångsställen.

När det gäller cykeltrafiksystemet har många Torslandabor sagt sig uppleva brister, exempelvis gällande det lokala cykelnätets koppling till övriga Göteborg. Brister upplevs också gällande cykelvägarna från Lilleby till Sillviks badplats och rekreationsområdet där. Föräldrar upplever också en otrygghet i att cykla med barnen längs de stora vägarna.



Figur 5.6: Cykelvägnät.

Olycksstatistik

Under den senaste tioårsperioden har det inträffat trafikolyckor relativt jämnt fördelat längs hela sträckan av Kongahällavägen mellan Torslandakrysset och Skra bro. Olyckorna är främst singelolyckor och upphinnandeolyckor med bil. Några platser utmärker sig gällande incidenter:

- korsningen Kongahällavägen/Lillebyvägen/Nya Älvegårdsvägen: här har det skett 24 olyckor de senaste 10 åren, varav 17 olyckor under den senaste femårsperioden. Samtliga olyckor var lindriga/måttliga och 13 olyckor utgjordes av singelolyckor med cykel eller moped. Vid fyra tillfällen sedan 2007 har det skett olyckor mellan en oskyddad trafikant och en bilist.
- Skra bro (korsningen Kongahällavägen/Björlandavägen): Här har det skett 11 olyckor under den senaste tioårsperioden, varav 7 olyckor de senaste fem åren. En olycka var allvarlig, medan resterande var lindriga/måttliga. Samtliga olyckor involverade en eller flera oskyddade trafikanter. Fem olyckor sedan 2007 utgjordes av singelolyckor med en oskyddad trafikant. En olycka inträffade mellan en cyklist/mopedist och en buss när bussen korsade cykelbanan för att angöra en hållplats.
- Torslanda torg: På sträckan mellan Gamla Tumlehedsvägen och parkeringen norr om torget har det skett 25 olyckor under den senaste tioårsperioden, varav 14 de senaste fem åren. Knappt hälften av olyckorna under de senaste tio åren utgjordes av singelolyckor med en oskyddad trafikant. Ett antal upphinnande- och korsningsolyckor inträffade också på sträckan, vid korsningen med Gamla Tumlehedsvägen, vid infarten till torget samt vid passagen närmast infarten till torget. Tre av dessa involverade en personbil och en oskyddad trafikant.

6 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

6.1 Tänkbara åtgärdstyper

För att nå de mål som formulerats och lösa de brister som identifierats längs Kongahällavägen har det inom ramen för denna studie tagits fram förslag på åtgärder. Förslagen har sedan prioriterats i en åtgärdsbank. Åtgärder är listade nedan och grupperade utifrån det trafikslag som åtgärden i huvudsak är avsedd för. De bedömningar som gjort av tänkbara effekter och måluppfyllelse av genomförda åtgärder är grundade på kvalitativa bedömningar.

Åtgärderna är i första hand riktade till att stimulera till minskat bilanvändande lokalt i Torslanda och till hållbart resande till och från skola, arbete och fritidssysselsättningar. Föreslagna åtgärder är således i första hand inriktade på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det finns dock också vissa åtgärder som är inriktade på biltrafik. Förslag som framkom under medborgardialog våren 2016 och som överensstämmer med målen för ÅVS:en har lagts till i listade åtgärder nedan.

Bland åtgärdsförslagen finns två så kallade åtgärdspaket. Paketerna syftar till att uppnå synergieffekter med åtgärder som finns inom ett geografiskt avgränsat område och som genomförs samlat. I paketerna ingår också ett fåtal åtgärder som inte fyller någon funktion om de genomförs separat. Dessa åtgärder finns därför endast redovisade i paketerna och tas inte upp under redovisningen som enskilda åtgärder.

Åtgärderna som listas nedan redovisas också i kartor i avsnitt 6.1.5

För varje åtgärd redovisas också en översiktlig kostnadsbedömning. Kostnaden avser bedömd anläggningskostnad för respektive åtgärd och inkluderar inte projekteringskostnad, eventuella utredningskostnader, marklösen eller miljöåtgärder. Redovisningen av kostnaderna (miljoner kronor) görs i intervall med indelningen: *Under 1 miljon, 1-3 miljoner, 3-5 miljoner 5-10 miljoner och Över 10 miljoner.*

6.1.1 Grupp GC – åtgärder för gång- och cykeltrafik

Åtgärder som riktas mot gång- och cykeltrafik syftar i första hand till att stimulera till minskat bilanvändande och därmed öka ett hållbart resande.

GC1. Förändring av cykelbanans sträckning längs Gamla Flygplatsvägen

Beskrivning: Bygga bort att cykelbanan byter sida två gånger för att få en genare och säkrare cykelväg.

Analys: Åtgärden innebär en säkrare och genare cykelväg och främjar ett hållbart resande. Ny cykelväg underlättar framkomligheten och orienterbarheten för gående och cyklister. Sträckan är en saknad länk.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Åtgärden har hög prioritet och bedöms medverka till ett hållbart resande. Bör genomföras omgående.

Prioritet: Hög

GC2. Översyn och upprustning av cykelkopplingar mellan Låkeberg (Låkebergsgatan) vid Oxholmsgatan och Solängsvägen och vidare mot Vitklövern/Vårbäcksvägen

Beskrivning: Åtgärden innebär bilfria kopplingar mellan bostadsområden internt i Torslanda.

Analys: En förbättrad koppling kan öka förutsättningarna för människor att röra sig mellan bostadsområdena utan bil. Kopplingen är dessutom i närheten av målpunkterna Torslanda Torg och Noleredsskolan vilket innebär att stråket troligen är väl använt. Genom att förbättra för dessa uppmuntrar man till hållbart resebeteende.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Innebär genare och bilfria kopplingar mellan bostadsområden, dock med lägre standard då befintliga delar av kopplingarna är grusade. Kan förbättra möjligheterna att resa hållbart, men bedöms ha liten effekt.

Prioritet: Medel/låg

GC3. Övergång för fotgängare och cyklister över Domarringsgatan, i höjd med Fornborgsgatan samt gång- och cykelkoppling mellan Domarringsgatan och Lilleby Bäckedalsväg, Smedkullen och Nickes väg. (Flera delar). (Se bild nedan som visar platsen för föreslagen passage vid Fornborgsgatan).

Beskrivning: Anläggning av gång- och cykelpassage över Domarringsgatan i höjd med Fornborgsgatan samt gång- och cykelväg som ansluter till de befintliga bostadsgatorna Smedkullen, Nickes väg och Lilleby Bäckedalsväg. Ny gång- och cykelväg följer den upptrampade stig som löper genom aktuellt område. Åtgärden innebär bilfria kopplingar mellan bostadsområden internt i Torslanda och en komplettering av det lokal cykelnätet.

Analys: Bostadsområdena kopplas samman via gång- och cykelstråken. Stråken ökar orienterbarheten och tillgängligheten mellan bostadsområdena. En gång- och cykelbana i det aktuella området tillsammans med en passage över Domarringsvägen skulle innebära en genare skolväg och en viktig och saknad länk i det lokala cykelnätet i Torslanda. Det är viktigt att vägen utformas med god standard och att den utrustas med belysning för att upplevas trygg och att tillförsäkra god användbarhet. Vägen kommer att utgöra bilfria gång- och cykelkopplingar, en mer trafiksäker och genare skolväg samt en genare koppling till hållplatser i närområdet.

Kostnadsintervall: 3-5 miljoner

Bedömning: Med en utformning av den nya länken som upplevs trygg kommer den bli en viktig och saknad länk i det lokala gång- och cykelnätet. Med en trafiksäker utformning i passagen över Domarringsvägen utgör den en genare och säkrare skolväg. Bedöms ha goda möjligheter att medverka till hållbart resande.

Prioritet: Hög/medel



Figur 6.1 Bilden visar korsningen Domarringsgatan/Fornborgsgatan. Den röda markeringen visar den gångstig som leder mot Lilleby Bäckedalsväg och som mynnar ut på Domarringsgatan.

GC4. Upprustning av cykelkoppling mellan Nya Älvegårdsvägen och Bulyckevägen

Beskrivning: Åtgärden innebär att standarden på befintlig cykelväg som nyttjas för arbetspendling höjs. (Det är mycket en trygghetsfråga, särskilt genom Bulycke verksamhetsområde).

Analys: Stråket kopplar till stora arbetsplatser, till exempel Volvo Torslandaverken och andra verksamhetsområden i Arendal och i anslutning till väg 155. Detta stråk förbättrar markant genhetsknoten för de som cykelpendlar och arbetar i området. Cykelvägen går i blandtrafik på sträckan närmast Torslanda (Nya Älvegårdsvägen) och egen cykelväg närmare Volvo. Den del av sträckan som också är bilväg kan upprustas för att bättre möta funktionskraven på cykelvägar uppsatta i Göteborgs Stads cykelprogram för en nära storstad. Nya Älvegårdsvägen har dock enskilt huvudmannaskap. Cykelvägen ingår i det övergripande cykelvägnätet i cykelprogrammet. En översyn av belysning och skymmande vegetation längs cykelvägen kan göras för att öka tryggheten. På längre sikt kan även markanvändningen i Bulycke verksamhetsområde ses över, i synnerhet längs Lilla Bulyckevägen där cykelvägen mynnar ut. Med en etablering av aktiva verksamheter, som dessutom gärna är öppna även under kvällstid, kan den upplevda tryggheten i området ökas avsevärt.

Kostnadsintervall: Över 5 miljoner

Bedömning: God effekt på hållbart resande med ökat komfort och trygghet. En förbättrad cykelväg underlättar arbetspendling. Bedöms ha god effekt och går i linje med de uppsatta målen för åtgärdsvalsstudien.

Prioritet: Hög

GC5. Cykelkoppling mellan Låkebergsgatan och Burs gård (idag grusad väg/bitvis stig)

Beskrivning: Genare koppling för arbetspendling (mot väg 155). Tidigare hållplatsläge skulle kombinerats med pendelparkering (hunddagis i närheten) – har nu förlorat betydelse då Amhult fått resecentrum.

Analys: Cykelvägen ger en något genare koppling till målpunkter i närområdet. Cykelvägen går dock igenom skog och kan därför upplevas som en otrygg miljö under vissa tider på dygnet. Cykelvägen finns idag som grusad väg eller stig. En upprustning av vägen kan underlätta kopplingen till den av cykelprogrammet definierat pendlingsstråket.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Cykelvägen bedöms ha en liten påverkan och väljs bort på grund av liten effekt. Åtgärden medverkar inte heller till måluppfyllelse.

Prioritet: -

GC6. Översyn av Gamla Lillebyvägens standard som cykelväg/del av lokala cykelnätet.

Beskrivning: Cykelväg i det lokala nätet, som används för rekreations- och fritidscyklning och för ”kompiscyklning” (barn och ungdomar som på egen hand cyklar till kompisar). Kan även utgöra gång- och cykelstråk till skola. Innebär cyklning i blandtrafik på väg med låga trafikflöden. Genomfartstrafik för fordonstrafik är förbjuden. Komplement till befintlig cykelbana längs med Kongahällavägen, vilken nyttjas som cykelstråk för arbetspendling.

Analys: Cykelvägen kopplar ihop bostadsområden via ett genare stråk som möjliggör cyklning i blandtrafik (på väg med låga trafikmängder och genomfart förbjuden för fordonstrafik). Cykelvägen förbättrar möjligheterna för fritids- och rekreationscyklning med koppling till naturmiljö. Cykelvägen ingår inte i det övergripande nätet enligt Cykelprogrammet. En standardhöjning kan förbättra och öka tryggheten längs stråket. Det ger även en alternativ cykelväg till att cykla längs Kongahällavägen om den upplevs bullrig eller otrygg.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Cykelvägen bedöms ha en liten effekt på hållbart resande. En standard höjning kan öka tryggheten längs sträckan.

Prioritet: Medel/låg

GC7. Gång- och cykelkoppling mellan Älvegården och Innergården (två delsträckor: mellan Innergårdsvägens sydöstra del och till Nya Älvegårdsvägen och mellan Innergårdsvägens nordvästra del och Lilleby kronogård).

Beskrivning: En genare koppling mellan bostadsområden som innebär att cyklisten/gångtrafikanten inte behöver cykla längs Kongahällavägen för att ta sig mellan områdena. Innebär också en möjlighet för skolbarn att ta sig till och från Nya Älvegårdsskolan till fots eller med cykel utan att behöva förflytta sig längs Kongahällavägen eller kortare sträcka längs Kongahällavägen i de fall vidare transport mot öster eller väster är aktuellt (exempelvis vidare till Lilleby skola).

Analys: Gång- och cykelkopplingar mellan bostadsområdena saknas i dagsläget. Cykeltrafikanter är istället hänvisade till att ta stora omvägar för att nå Kongahällavägen. Nya cykelvägar här kräver dock ingrepp i kuperad naturmiljö.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: En bedömning av nyttan gentemot ingrepp i naturen behöver göras. Gång- och cykelkopplingen anses ha en positiv effekt på resebeteendet då den minskar genhetsknoten.

Prioritet: Medel

GC8. Förbättrad passage av Kongahällavägen för gång- och cykeltrafik från Innergården samt cykelparkering i anslutning till kollektivtrafik. (Se bilder nedan).

Beskrivning: Passagen är otydlig. Flera vägar ansluter i en ”sned korsning”. I anslutning till korsningen finns hållplatslägen i båda riktningar för kollektivtrafiken och en återvinningsstation med in- och utfart via Innergårdsvägen och i direkt anslutning till korsningen. Cykelparkering saknas i anslutning till hållplatserna vilket medför att cyklar ofta låses fast vid till exempel belysningsstolpar i närheten.

Analys: Orienterbarheten vid korsningspunkten försvårar för gång- och cykeltrafikanterna. Hållplats finns i närheten. Utformningen av cykelvägen i anslutning till korsningen behöver ses över. En förbättrad utformning kan även ha en effekt på trafiksäkerheten. En cykelparkering i anslutning till hållplatslägena underlättar en kombinerad cykel- och kollektivtrafikresa.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Åtgärden har liten effekt på resebeteendet. Kan dock förbättra möjligheterna att ta sig till hållplatsen och samtidigt minska olycksrisken i korsningen. En komplettering med cykelparkering kan medföra att fler väljer att cykla del av resan för att byta till kollektivtrafik. Bidrar till att de formulerade målen för denna åtgärdsvalsstudie uppfylls.

Prioritet: Medel



Figur 6.2 Bilden till vänster visar korsningen Kongahällavägen/Innergårdsvägen och bilden till höger visar hur boende i området anordnat en egen cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiken.

GC9. Ny cykelbana längs Kongahällavägen mellan Vårbäcksvägen och Torslanda torg (alternativt Vitklöver).

Beskrivning: Cyklister är hänvisade att cykla i blandtrafik längs Bildstensgatan, på norra sidan om Kongahällavägen, alternativt över parkeringsytor längs Rödklövern mellan Vårbäcksvägen och Vitklöver, på södra sidan om Kongahällavägen, då det saknas cykelbana mellan korsningen Kongahällavägen/Bildstensgatan och västra änden av Hembygdsgatan (i utkanten av kyrkogården). Det förekommer ofta att pendelcyklister undviker cykelbanan med sträckning norr om kyrkogården för att istället cykla längs Kongahällavägen i bilkörfälten för att få en genare och snabbare resa.

Analys: En cykelväg längs denna sträcka förbättrar funktionskravet på orienterbarhet i Cykelprogrammet. En genare cykelbana innebär att cyklister separeras från biltrafiken vilket medför en ökad trafiksäkerhet.

Cykelvägen blir genare och separerad från vägtrafiken. Den parallella cykelvägen i blandtrafik ingår i det övergripande cykelnätet. Åtgärden behöver detaljstuderas i en egen utredning. En utökning av vägbredden för cykelbana längs denna sträcka kan även nyttjas för busskörfält under en begränsad tid, fram till dess att tvärförbindelsen byggs. I ett senare skede kan sedan vägsträckan skyltas/målas om och användas för cykelbana.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: En ny cykelväg kan ge en effekt på resebeteendet. Det ökar möjligheterna för människor att cykla till viktiga målpunkter vid exempelvis Torslanda torg och som cykelstråk för arbetspendling. En parallell cykelväg finns dock. Bidrar till att uppfylla de formulerade målen för denna åtgärdsvalsstudie. Att under en begränsad tid nyttja en utökad vägyta för busskörfält, till dess att tvärförbindelsen byggs ut, kan bidra till att fler väljer att cykelpendla.

Prioritet: Hög/medel

GC10. Ny genare koppling från övergångsställe vid Vårbäcksvägen till befintlig gångbana utmed Kongahällavägens södra sida. (Se bild nedan).

Beskrivning: Koppling saknas mellan trottoar vid övergångsställe över Kongahällavägen och befintlig gångbana mot Rödklövern, på södra sidan om Kongahällavägen. Trottoar och gångbana är idag åtskilda åt av ett (Gunnebo-) staket vilket innebär en omväg för gångtrafikanterna. Sannolikt innebär detta också att cyklister genar i den ”sneda” korsningen.

Analys: En saknad länk på några meter. Den saknade länken kan vara frustrerande för människor som behöver ta omvägen och medför onödiga trafiksäkerhetsbrister.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Enklare åtgärd med god effekt på resebeteendet.

Prioritet: Hög



Figur 6.3 Korsningen Kongahällavägen/Vårbäcksgatan och platsen för föreslagen åtgärd GC10 markerad med en röd ring.

GC11. Översyn av belysning, skyltning med mera, Torslanda Röd.

Beskrivning: Standard på cykelkopplingen behöver utredas för eventuell upprustning av vägbeläggning, belysning, skyltning med mera.

Analys: Belysning och skyltning förbättrar funktionskraven för orienterbarhet och trygghet i enlighet med Cykelprogrammet. Kan ge en positiv effekt på hållbart resande. I dagsläget är denna cykelväg en intern bilfri koppling mellan bostadsområden i det lokala cykelnätet.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Ökar orienterbarheten och tryggheten längs detta cykelstråk.

Prioritet: Medel/låg

GC12. Översyn av belysning, vegetation med mera på del av gång- och cykelbana längs Domarringsgatan.

Beskrivning: Enligt uppgift från boende i området upplevs delar av denna sträcka som otrygg. Belysningen behöver ses över. Vegetationen är storvuxen och döljer de som nyttjar gång- och cykelstråket.

Analys: Cykelstråket längs Domarringsgatan är ett välanvänt cykelstråk till bostäder samt natur- och kustområden. Cykelvägen ingår i det övergripande vägnätet och har därmed en högre prioritering. Belysning kan även bättre möta funktionskravet avseende trygghet, enligt Göteborgs Stads Cykelprogram.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Bedöms bli tryggare och säkrare och därmed utgöra en bra förutsättning för hållbart resande. Medverkar till måloppfyllelse.

Prioritet: Hög/medel

GC13. Genare koppling mellan busshållplats Änghagen och Lilla Bottnevägen (bostadsbebyggelse och förskola). (Se bild nästa sida).

Beskrivning: Av foton tagna på plats framgår det tydligt att det skapats en genväg mellan bostadsbebyggelsen och hållplatsläget Änghagen, på södra sidan av Kongahällavägen.

Analys: Idag finns en upptrampad stig enligt beskrivning ovan vilket indikerar att det är en flitigt använd genväg för att ta sig till hållplatserna på båda sidor om Kongahällavägen. En liten sträcka på några meter kan ge en positiv effekt på människornas resval.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Åtgärden ger en genare förbindelse till busshållplatser och kan förenkla anslutningen till kollektivtrafiken. En genare koppling främjar ett hållbart resande.

Prioritet: Hög/medel



Figur 6.4 Platsen för föreslagen åtgärd GC13, hållplats Änghagen (södra sidan av Kongahällavägen). En upptrampad genare stig/koppling syns från asfaltskanten och mot höger i bilden.

GC14. Genare koppling mellan bostadsbebyggelsen runt Lillebydalen/Svärmarevägen och hållplats Torslanda Mellangård längs Kongahällavägen.

Beskrivning: Anlägga en genare koppling mellan bostadsbebyggelsen och hållplatsläget Torslanda Mellangård.

Analys: Den genare kopplingen främjar ett hållbart resande. Kopplingen ökar genhetsknoten till närmsta hållplats. En koppling här blir även en länk mellan bostadsområden.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Åtgärden ger en genare förbindelse till busshållplatser och kan förenkla anslutningen till kollektivtrafiken. En genare koppling främjar ett hållbart resande.

Prioritet: Hög/medel

GC15. Översyn av koppling mellan Johan i Bönns väg och Älvegårdsvägen avseende belysning, vegetation med mera.

Beskrivning: Översyn av gång- och cykelkoppling mellan Änghagen och Älvegården, avseende belysning, vegetation med mera, som trygghetshöjande åtgärder.

Analys: Cykelvägen som går igenom ett mindre skogsområde har i dagsläget dålig belysning och skymmande vegetation. En standardhöjning kan öka trygghetskänslan längs sträckan. Cykelvägen är en del av det lokala cykelnätet.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Har god effekt på funktionskraven där trygghet är en viktig aspekt. Åtgärden har en mycket lokal verkan men kan bidra till en minskning av andelen lokala resor som utförs med bil i Torslanda.

Prioritet: Låg

GC16. Cykelbana längs Gamla Tumlehedsvägen och Hornkamsgatan, mellan korsningarna med Gamla Hjuviksvägen och Domarringsgatan. (Se bild nedan).

Beskrivning: Anläggning av cykelbana utmed Gamla Tumlehedsvägen och Hornkamsgatan från korsningen Gamla Tumlehedsvägen/Gamla Hjuviksvägen i söder till Hornkamsgatans korsning med Domarringsgatan i norr.

Analys: Längs Gamla Tumlehedsvägen och Hornkamsgatan finns idag endast trottoar. På delar av sträckan finns trottoar på båda sidor om vägen. Vägen är belyst. Cyklister är hänvisade till vägbanan. I anslutning till Gamla Tumlehedsvägen ligger Österöds skola F-3 som också har fritidsverksamhet. Gamla Tumlehedsvägen och Hornkamsgatan är omgiven både småhusbebyggelse och flerbostadshus. I den södra delen av området ligger Torslandavallen och Torslandahallen som är mycket viktiga målpunkter för många idrottande barn och ungdomar (fotboll, handboll, tennis med mera). Längs vägen finns även en scoutgård, även den en viktig målpunkt för barn och ungdomar.

Kostnadsintervall: 5-10 miljoner

Bedömning: En cykelbana längs aktuell vägsträckan skulle utgöra en viktig och saknad länk i det lokala cykelnätet i Torslanda. Åtgärden har en lokal verkan men kan bidra till en minskning av andelen lokala resor som utförs med bil i Torslanda, inte minst när det gäller barn som blir skjutsade till och från fritidsaktiviteter. En cykelbana medför också bättre förutsättningar att cykla till kollektivtrafiken, vilket gör den än mer attraktiv. På del av sträckan kan bilvägen behöva smaltas av och ges utformning som ett dubbelriktat bilkörfält, då vägrummes bredd inte medger både gång- och cykelbana och två bilkörfält. Vägens skyltade hastighet behöver ses över och vägen anpassas och hastighetssäkras utifrån den nya vägutformningen.

Prioritet: Hög



Figur 6.5 Möjlig föreslagen sträckning för gång- och cykelbana längs Gamla Tumlehedsvägen och Hornkamsgatan.

GC17. Passage för gång- och cykel över Domarringsgatan vid Lottkärrsvägen.

Beskrivning: Anläggning av passage över Domarringsgatan för gång- och cykeltrafikanter i höjd med Lottkärrsvägen.

Analys: Utmed södra sidan av Domarringsgatan finns idag en längsgående gång- och cykelbana. I höjd med Lottkärrsvägen, som ansluter på norra sidan till Domarringsgatan, finns en upptrampad stig mellan gång- och cykelbanan och Domarringsgatan. Den upptrampade stigen är ett tydligt tecken på att ”passagen” används som genväg och att avsaknaden av en trafiksäker passage i detta läge därför är en brist. Närmsta övergångsställe och cykelpassage finns cirka 200 meter längre öster ut, i korsningen där Trollrunan/Rungången ansluter till Domarringsgatan från söder. Lottkärrsvägen är en mindre grusväg som löper genom Sillvik Naturreservat. Vägen utgör också en mycket glest trafikerad förbindelse mellan bostadsområdena längs Domarringsgatan och Sillvik med strövområden, badplatser, småbåtshamn med mera längs Sillviksvägen och Lillebyvägen. Enligt uppgifter från boende i närområdet används Lottkärrsvägen, inte minst sommartid, av barn och ungdomar som går och cyklar till Sillviksområdet.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: En passage över Domarringsgatan i direkt anslutning till Lottkärrsvägen skulle höja trafiksäkerheten för gående och cyklister som önskar korsa gatan i detta läge. Åtgärden har en lokal säkerhetshöjande effekt men kan också bidra till en minskning av andelen lokala resor som utförs med bil i Torslanda, inte minst när det gäller resor för barn som blir skjutsade till och från aktiviteter.

Prioritet: Hög

6.1.2 Grupp K – åtgärder med anknytning till kollektivtrafik

Åtgärder som riktas mot kollektivtrafik syftar i första hand till att förbättra framkomligheten för bussar och att göra resan bekväm. Resan med kollektivtrafik blir då mer attraktiv och därmed stimuleras till en överflyttning av resor från bil till ett hållbart resande.

K1. Översyn av hållplatsernas standard: längd, bredd och utrustning (exempelvis cykelparkering). (Ej utpekad i kartan då åtgärder omfattar hållplatser spridda i utredningsområdet).

Beskrivning: Allmän översyn av hållplatsutformning, både för att öka resekomforten, för upplevd trygghet, säkerhet och reseupplevelsen för resenärer. För att göra resan mer attraktiv kan också services i hållplatslägena förbättras med realtidsskyltar, cykelparkering med mera. Förbättrad framkomlighet längs Kongahällavägen med tillräcklig längd på hållplatslägen för att rymma bussar (så att de inte sticker ut med bakänden i gatan).

Analys: Flera av hållplatserna längs Kongahällavägen är av dålig standard vilket ofta innebär att bussarna inte rymmer i hållplatsfickorna utan sticker ut med bakänden i vägen. Detta gör att bilar som ska passera bussarna saktar ner och ibland inväntar att bussarna ska köra ut. Genom att anpassa hållplatsfickorna efter fordonens längd kan trafikflödet längs sträckan förbättras. Hållplatsfickorna har även en stor påverkan på arbetsmiljön för bussförare och underlättar manövreringen vid hållplatserna vilket i sin tur också ökar resekomforten för resenärerna. Även hållplatsens plattformar och utrustning behöver rustas upp, exempelvis med realtidsskyltar vilka kan ge god service till kollektivtrafikresenärer. Detta ökar motivationen till att fortsätta resa hållbart. Även en översyn av tillgång och standard på cykelparkeringsplatser i anslutning till hållplatslägen kan bidra till ett hållbart resande.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon per hållplatsläge

Bedömning: Kan bidra till att fler människor åker kollektivt (reser hållbart). Ger bättre förutsättningar för ett jämnt trafikflöde på Kongahällavägen. Åtgärden bidrar till måluppfyllelse för de i åtgärdsvalsstudien uppsatta målen.

Prioritet: Hög

K2. Ny pendelparkering i anslutning till Torslanda Torg

Beskrivning: Åtgärden innebär anläggning av en pendelparkering i anslutning till Torslanda Torg för att skapa god tillgänglighet till kollektivtrafik i närhet till annan service.

Analys: Pendelparkeringarna i Torslanda är väl använda idag och visar på att boende väljer att för en del av arbetsresan ta bilen till en närliggande hållplats för att gå över till kollektivtrafik. Detta resebeteende bör uppmuntras genom förbättrade möjligheter att parkera tryggt och säkert nära hållplatserna. Pendelparkeringsplatser nära service kan vara ett attraktivare val för pendlare då detta ger fler möjligheter att utföra ärenden i samband med arbetsresan. Möjligheter till bättre cykelparkeringsplatser förbättrar också förutsättningarna i närområdet att resa hållbart.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner (beroende på hur många platser som anläggs)

Bedömning: Åtgärden bedöms medverka till ett hållbart resande/ökat kollektivtrafikresande. Fler kollektivtrafikresenärer kan även innebära mindre trafik på Kongahällavägen. Åtgärden bidrar till måluppfyllelse för de i åtgärdsvalsstudien uppsatta målen. Åtgärden hänger också ihop med utvecklingen av Torslanda torg.

Prioritet: Medel

K3. Uppgradering av pendelparkering vid Lillebyvägen. (Se bild nedan).

Beskrivning: Av pendelparkeringens yta är cirka hälften asfalterad, resterande del är grusad. Det står ofta cyklar och mopeder fastlåsta i staket, stolpar och andra fasta anläggningar i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser. Eventuellt kan antalet parkeringsplatser behöva utökas.

Analys: En översyn och upprustning av pendelparkering behöver genomföras avseende belysning med mera. Asfaltering av hela ytan för att signalera en högre status. Väderskyddad cykel- och mopedparkering med goda möjligheter att låsa fast fordon.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Högre status och trygghet på pendelparkeringar liksom tillräcklig kapacitet (för såväl bil som cykel och moped) ökar attraktiviteten och främjar ett hållbart resande.

Prioritet: Hög/medel



Figur 6.6 Vid Lilleby pendelparkering finns behov av fler cykelparkeringar.

K4. Uppgradering av pendelparkering vid Domarringsgatan/Högstensgatan.

Beskrivning: Av pendelparkeringens yta är cirka hälften asfalterad, resterande del är grusad. Cykel- och mopedparkering med goda möjligheter att låsa fast fordon saknas. Eventuellt kan antalet parkeringsplatser behöva utökas.

Analys: En översyn och upprustning av pendelparkering behöver genomföras avseende belysning med mera. Asfaltering av hela ytan för att signalera en högre status. Väderskyddad cykel- och mopedparkering med goda möjligheter att låsa fast fordon.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Högre status och trygghet samt tillräcklig kapacitet på pendelparkeringar ökar attraktiviteten och främjar ett hållbart resande.

Prioritet: Hög

K5. Uppgradering av pendelparkering vid Skra bro. (Se bild nedan).

Beskrivning: Stora delar av pendelparkeringens yta är endast grusad. Cykel- och mopedparkering finns men är inte väderskyddad. Pendelparkeringen har bristande kapacitet för såväl bil som cykel och moped. Eventuellt kan antalet parkeringsplatser behöva utökas.

Analys: En översyn och upprustning av pendelparkering behöver genomföras avseende belysning med mera. Asfaltering av hela ytan för att signalera en högre status. Väderskyddad cykel- och mopedparkering med goda möjligheter att låsa fast fordon.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Högre status och trygghet på pendelparkeringar liksom tillräcklig kapacitet (för bil, cykel och moped) ökar attraktiviteten och främjar ett hållbart resande.

Prioritet: Hög



Figur 6.7 Pendelparkeringen på östra sidan om Kongahällavägen vid Skra bro.

K6. Ny pendelparkering vid Lilleby Bäckedalsväg.

Beskrivning: Väderskyddad cykelparkering finns men bilparkering saknas.

Analys: Översyn av cykelpendelparkering avseende belysning med mera. Komplettering med pendelparkering för bil förbättrar förutsättningarna för boende i området att endast använda bil för del av resan. Nyanläggning av pendelparkering kräver detaljstudier till exempel i fråga om markåtkomst.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Utökad pendelparkering främjar hållbart resande.

Prioritet: Medel

K7. Omdragning av linje 23/26 via Skyttepaviljongens gata till Torslanda Torg.

Beskrivning: I dagsläget trafikerar ingen kollektivtrafik området kring Torslanda idrottsplats och Nordlyckeskolan. Busslinje 23/26 kör via Kongahällavägen.

Analys: Ny linjedragning har potential att förbättra möjligheterna till hållbart resande till målpunkter som Nordlyckeskolan och idrottsplatsen. Barn och ungdomar blir i dagsläget i mycket hög grad skjutsade till dessa målpunkter, framför allt idrottsanläggningen som är en stor och viktig målpunkt. Nordlyckeskolan har även en hälsoprofil vilket innebär att skolan aktivt arbetar med att uppmuntra eleverna att skaffa sig hälsosamma vanor. Åtgärden innebär att linjesträckningen för linje 23/26 mellan Amhult och Torslanda Torg dras om så att den körs längs Gamla Flygplatsvägen/

Skyttepaviljongens gata via ny koppling runt Torslandahallen till Gamla Hjuviksvägen. Linjen kommer då att trafikerar Nordlyckeskolan och idrottsplatsen i Torslanda. En förutsättning för denna åtgärd är att vägen ges ny sträckning enligt åtgärdsförslag B7.

Kostnadsintervall: Uppgift saknas.

Bedömning: Åtgärden minskar behoven att ta bilen till idrottsanläggningen och att skjutsa barn och ungdomar till och från skola och fritidsaktiviteter. Åtgärden bedöms främja hållbart resande och bidrar i stor utsträckning till måluppfyllelse för de uppsatta målen för åtgärdsvalsstudien.

Prioritet: Hög

K8. Busskörfält längs Kongahällavägen mellan Torslandakrysset och Låkebergsgatan.

Beskrivning: Busskörfält anläggs i båda riktningar på sträckan mellan Torslandakrysset och Låkebergsgatan. Anslutning av busskörfälten till Torslandakrysset behöver studeras närmare. Bedömningen har gjorts att tillräckligt utrymme finns för dubbla busskörfält längs denna sträcka.

Analys: Åtgärden minskar restiderna för busstrafiken, speciellt under högtrafik då det är vanligt att bussar hamnar i trafikköer på Kongahällavägen. Detta ökar boendes incitament att välja hållbara transporter. Ett sammanhängande busskörfält längs sträckan är eftersträvaransvärt och bör därför ses över tillsammans med åtgärderna K9, K10 och K11.

Kostnadsintervall: 5-10 miljoner

Bedömning: Åtgärden bedöms främja hållbart resande och bidrar till god måluppfyllelse.

Prioritet: Hög

K9. Busskörfält längs Torslandavägen mellan Torslandakrysset och anslutningen i cirkulationen i korsningen med väg 155.

Beskrivning: Busskörfält i båda riktningar längs Torslandavägen mellan Torslandakrysset och väg 155. Kopplingen vid cirkulationsplatsen till Torslandakrysset behöver detaljstuderas. Tillräckliga ytor för busskörfält bedöms finnas längs Torslandavägen.

Analys: Avhängigt av busskörfält längs Kongahällavägen. Snabbar upp busstrafiken och gör den mer attraktiv. Prioritera busstrafiken längs Kongahällavägen närmast Torslandakrysset. För bästa effekt bör trafiksignaler eller annan lösning som prioriterar busstrafiken i cirkulationen och ut på väg 155 utföras i samordnat med busskörfält.

Kostnadsintervall: 3-5 miljoner

Bedömning: Åtgärden främjar hållbart resande och bidrar till måluppfyllelse men bör möjligen ske som en sista etapp efter att busskörfält längs Kongahällavägen byggts ut.

Prioritet: Medel

K10. Torslandakrysset: översyn av kollektivtrafikytor, utbyggnad av cykelparkering och komplettering med väderskydd. (Se bild nedan).

Beskrivning: Torslandakrysset har tidigare varit en större knutpunkt för kollektivtrafik och har idag överdimensionerade ytor vilket försvårar orienteringen i området. Bussytorna för angöring till hållplatsen behöver ses över för att få ett välfungerande kollektivtrafikhållplats. I samband med detta bör cykelparkeringsplatser byggas ut med väderskydd för att täcka upp behovet vid hållplatsen. Bilpendelparkeringsplatser bedöms vara tillräckligt i området i dagsläget.

Analys: En förbättrad trafikmiljö vid Torslandakrysset kan i viss utsträckning underlätta för busstrafiken. Trafikmiljön blir tydligare även för övriga trafikanter vid cirkulationsplatsen och kan därmed bidra till att underlätta trafikflödet. En upprustning och komplettering av cykelparkeringen ökar attraktiviteten och främjar ett hållbart resande.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: En upprustning och komplettering av cykelparkeringen ger en tryggare miljö och ökar attraktiviteten vilket främjar ett hållbart resande. Ett bättre flöde i cirkulationsplatsen kortar restiderna.

Prioritet: Hög/medel



Figur 6.8 Befintlig cykelparkering vid Torslandakrysset i behov av upprustning.

K11. Busskörfält längs Kongahällavägen mellan Domarringsgatan, förbi Torslanda torg och fram till Låkebergsgatan.

Beskrivning: Busskörfält anläggs på norra/västra sidan av Kongahällavägen då tillräckliga ytor för att anlägga busskörfält i båda riktningar saknas. Eventuellt kan busskörfältet utformas som reversibelt och används av busstrafik i ena riktningen under högtrafik på morgonen och i den andra riktningen under eftermiddagens högtrafik. Busskörfälten anläggs med trafiksignaler och tydlig markering för att vägleda trafikanterna.

Analys: Reversibelt körfält är relativt ovanligt koncept i Sverige med endast ett fåtal exempel att referera till, bland annat ett i Lund och ett annat på Värmdö. Projekten har visat sig ha positiva effekter på restid och varit kostnadsmässigt effektivt i trånga miljöer. Däremot har trafiksäkerheten minskat något. Ett reversibelt körfält längs Kongahällavägen kräver detaljstudier för att utreda effekt och konsekvenser längs aktuell vägsträcka. Tillräckligt utrymme har bedömts finnas för ett busskörfält.

Kostnadsintervall: 5-10 miljoner

Bedömning: Busskörfält (eventuellt reversibelt) bedöms ha en positiv effekt på kollektivtrafikresandet på denna sträcka, både sett till framkomlighet och restidsminskning. Åtgärden bedöms främja hållbart resande och bidrar till god målpuppfyllelse.

Prioritet: Hög

6.1.3 Grupp B – åtgärder med anknytning till biltrafik

Åtgärder inriktade på biltrafik syftar i första hand till att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet längs Kongahällavägen.

B1. Trafiksignaler - översyn för trimningsåtgärder. Finns det behov av nya signaler? (Ej utpekad i kartan då åtgärder omfattar trafiksignaler spridda i utredningsområdet).

Beskrivning: Enligt uppgift från boende i området finns det trafiksignaler som behöver trimmas och synkroniseras då det skapar onödiga störningar på trafikrytmen längs Kongahällavägen. Uppgifter finns också om att utfart från anslutande vägar i korsningar med trafiksignaler ibland sker med mycket små marginaler, vilken innebär en hög olycksrisk, till exempel vid Vitklövern, Gatugårdsvägen och Vårbäcksvägen.

Analys: Befintliga signaler ses över och trimmas vid behov, exempelvis Låkebergsgatan. En separat utredning bör studera på om det kan finnas behov av komplettering med trafiksignaler i korsningar för att underlätta utfart och skapa bättre flöde och trafiksäkerhet. Utredningen bör också omfatta att titta på såväl befintliga som eventuella kompletteringar av fartdämpande åtgärder, till exempel vägbulor.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Åtgärden bedöms kunna bidra till högre trafiksäkerhet och bättre framkomlighet, framför allt för trafiken som ansluter till Kongahällavägen, väster om Domarringsgatan. Även möjligheterna för gång- och cykeltrafikanter att passera Kongahällavägen bör kunna förbättras.

Prioritet: Medel

B2. Cirkulationsplats i korsningen Domarringsgatan/Kongahällavägen. (Se bild nedan).

Beskrivning: Trafikflödet längs Kongahällavägen uppgick till cirka 12 000 fordon (ÅMVD) mellan Gamla Tumlehedsvägen och Domarringsgatan och cirka 8 000 fordon (ÅMVD) mellan Domarringsgatan och Lillebyvägen år 2015. Domarringsgatan hade under samma år ett trafikflöde som uppgick till 5 000 fordon (ÅMVD) mellan Kongahällavägen och Fornborgsgatan. De höga

trafikflödena skapar ett framkomlighetsproblem för trafikanter som vill svänga ut från Domarringsgatan eller svänga av från Kongahällavägen in på Domarringsgatan.

Analys: Anläggning av cirkulationsplats i korsningsläget för jämnare trafikflöde och minskning av risken för olyckor, speciellt under högtrafik då det förekommer en del chansartade utkörningar på Kongahällavägen från Domarringsgatan. En cirkulationsplats i denna korsning bidrar till förbättrade flöden då Domarringsgatan som är en uppsamlingsgata har ett relativt högt trafikflöde. Framkomligheten i cirkulationsplatsen blir bättre samtidigt som trafiksäkerheten förbättras. Trafikköer uppstår strax väster om korsningen och har liten påverkan på trafikflödena.

Vid en eventuell utbyggnad av tvärförbindelse i detta läge bedöms en cirkulationsplats ge ett jämnt trafikflöde och bra framkomlighet.

Kostnadsintervall: 5-10 miljoner

Bedömning: En cirkulationsplats vid detta läge bidrar till en trafiksäkrare miljö och ett jämnare trafikflöde. Den har även viss effekt på hastigheterna längs sträckan.

Prioritet: Medel



Figur 6.9 Korsningen Kongahällavägen/Domarringsgatan.

B3. Samla utfarter mellan Ladugårdsvägen och Hallevadsvägen för gemensam anslutning till Kongahällavägen.

Beskrivning: Flera mindre fastighetsutfarter ansluter till Kongahällavägen under en kort sträcka vilket medför olycksrisker.

Analys: Åtgärden är avsedd att höja trafiksäkerheten genom att samla infarter och minska antalet korsningspunkter. Sträckan har ett flertal fastighetsutfarter av sämre standard. Genom att samla ihop utfarterna kan en bättre anslutning ordnas. Anslutningen bidrar till att minska risken för trafikolyckor längs denna vägsträcka. Det finns även en efterfrågan på exploatering i östra delarna av området. Samlade anslutningar kan bidra till att kapaciteten och trafiksäkerheten ökar. Vid en övergripande analys har man bedömt att sju anslutningar kan samlas till cirkulationsplatsen vid Lilleby Kronogård.

Att samla anslutningarna kan göra att biltrafikanter kör fortare på sträckan när hänsyn inte behöver tas till de många utfarterna, vilket kan vara negativt.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner

Bedömning: Åtgärden förbättrar i första hand trafiksäkerheten vid anslutningarna på sträckan.

Prioritet: Låg

B4. Framkomlighetsåtgärder i korsningen Låkebergsgatan/Kongahällavägen.

Beskrivning: Korsningen är signalreglerad. Boende längs Låkebergsgatan har påtalat att korsningen försvårar utfarten till Kongahällavägen då det under vissa perioder kan vara väldigt svårt att svänga vänster på grund av köer på vägen. Trafiksignalerna för korsande cyklister och gående är inte synkroniserade vilket innebär negativ påverkan på trafikflödet längs Kongahällavägen.

Analys: Ett alternativ kan vara att justera trafiksignalen i korsningen, alternativt att anlägga en cirkulationsplats, vilka båda kan förbättra trafikflödet på sträckan. En cirkulationsplats skulle samla korsningsmöjligheterna för gång- och cykeltrafikanter vid en plats där hastigheterna naturligt sänks i samband med cirkulationsplatsen. Detta ger mer utrymme att skapa hastighetssäkrade övergångsställen vilket bidrar till minskade konflikter och bättre flöde för alla trafikslag. En cirkulationsplats underlättar också för trafiken från den sekundära vägen att komma ut på Kongahällavägen och bidrar även till att sänka olycksrisken i korsningspunkten. Trafikflödet skulle förbättras genom att minska antalet slumpartade stopp på grund av gång- och cykelpassagen.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon för enklare åtgärder/5-10 miljoner vid anläggning av cirkulationsplats

Bedömning: En trafikutredning bör genomföras för att analysera vilka åtgärder som är mest lämpliga för att avhjälpa framkomlighetsproblemen. Viktigt är att åtgärderna samordnas med andra eventuella åtgärder längs sträckan så att de inte orsakar negativa effekter för helhetsresultatet.

Prioritet: Medel

B5. Översyn av sträckan på Kongahällavägen mellan Domarringsgatan och Lillebycirkulation för hastighetsdämpande åtgärder och för förstärkt tätortskaraktär.

Beskrivning: Vägsträckan har lantlig karaktär och inbjuder till höga hastigheter, trots de många fastighetsutfarterna och väganslutningarna. Hastigheten på denna sträcka är skyltad till 50 km/h. Den senaste hastighetsundersökningen från 2014 visar att 85-percentilen ligger på 56 km/timme på denna sträcka. Detta är en för hög hastighet, även om denna siffra är låg jämfört med andra vägar av samma karaktär. Det har dock påtalats från boende i området att flera biltrafikanter kör fort på denna sträcka.

Analys: Åtgärden avser en översyn av sträckan för att titta på hastighetsdämpande åtgärder, trafiksäkra gång- och cykelpassager och att stärka tätortskaraktären längs vägsträckan. Hastigheten är skyltad till 50 km/h och i den nyligen framtagna hastighetsplanen föreslås den aktuella vägsträckan att skyltas till 60 km/h. Längs sträckan finns ett flertal väganslutningar och hastighetsdämpande åtgärder kan medföra en minskad olycksrisk i korsningspunkterna.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: En förstärkt tätortskaraktär längs sträckan tillsammans med hastighetsdämpande åtgärder kommer att öka trafiksäkerheten i korsningarna längs denna sträcka.

Prioritet: Låg

B6. Översyn av sträckan Låkebergsgatan-Torslandakrysset för åtgärder som stärker tätortskaraktären och förbättrar trafiksäkerheten.

Beskrivning: Vägens karaktär med rak linjeföring, omgiven av breda diken och gräsytor på båda sidor, vägbredden i sig själv och få anslutande vägar (korsningar) inbjuder till höga hastigheter. Dessutom kantas vägen i huvudsak av verksamhetsbebyggelse som ger området en känsla av storskalighet. Den skyltade hastigheten längs denna sträcka är 50 km/h. En gång- och cykelbanan löper längs vägens västra sida.

I den södra delen finns flera direktutfarter mot Kongahällavägen, bland annat från en automatstation och en pizzeria. Dessutom ansluter Nordhagsvägen och Hangarvägen från var sin sida till Kongahällavägen. Hangarvägen är utfart från verksamhetsområdet som ligger parallellt med Kongahällavägen. Hangarvägen trafikeras av många tunga transporter till och från verksamheterna i området. Korsningen saknar vänstersvängfält på Kongahällavägen vilket medför en besvärlig trafiksituation, inte minst under högtrafik. De många utfarterna och anslutningarna leder till otydlighet och osäkerheter i trafiksituationen på platsen.

Analys: Åtgärden avser en översyn av sträckan för att stärka tätortskaraktären. Kongahällavägen på sträckan Låkebergsgatan-Torslandakrysset är rak och bred vilket uppmuntrar till höga hastigheter. Vägen omges också av breda flacka ytor vilket förstärker rymden i gaturummet. Hastigheten i 85-percentilen är 58km/h där den skyltade hastigheten är 50km/h. Vägens 85-procentil är inte hög i jämförelse med andra vägar/gator av samma storlek men kan vara missvisande låg på grund av de trafikköer som bildas här under rusningstrafik. Det kan innebära att genomsnittet minskar och därmed också 85-percentilen. Det har påtalats av flera boende att vissa biltrafikanter kör väldigt fort på den här sträckan.

Åtgärder för att främja tätortskaraktären kan minska hastigheterna något vilket även gör att vägen upplevs och känns tryggare att vistas omkring. Exempelvis kan gång- och cykelbanan rustas upp och antalet utfarter minskas, samtidigt som korsningsmiljöerna tydligt avgränsas. Ett vänstersvängfält vid Hangarvägen kan öka trafiksäkerheten. Området står även inför ytterligare exploatering som kan innebära fler platser för handel, verksamheter och även bostäder. Inom stadsbyggnadskontoret pågår ett programarbete för centrala Torslanda som hanterar bebyggelseutvecklingen i området.

Denna åtgärd kan även samordnas med åtgärden om kollektivtrafikkörfält, se K8 ovan.

Kostnadsintervall: 1-3 miljoner (avser utredningar)

Bedömning: En förstärkt tätortskaraktär längs sträckan tillsammans med hastighetsdämpande åtgärder och att samla och tydliggöra utfarterna i den södra delen kommer att öka trafiksäkerheten och minska storskaligheten i området.

Prioritet: Medel

B7. Ny koppling mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen (i första hand för kollektivtrafik), omdragning av Gamla Hjuviksvägen fram till korsningen med Gamla Tumlehedsvägen, cirkulation i korsningen Gamla Hjuviksvägen/Gamla Tumlehedsvägen. Utökning av och flytt av parkeringsytor i anslutning till idrottsplatsen. (Se bilder nedan).

Beskrivning: Området för åtgärden omfattar bland annat Torslanda idrottsplats vilken är en mycket viktig målpunkt för barn och ungdomar. Idrottsplatsen omfattas av idrottshall, tennishall och ett flertal fotbollsplaner, klubbhus med mera. I närheten av idrottsplatsen finns också en scoutgård. Idag finns det möjlighet att köra från Skyttepaviljongens gata till Gamla Hjuviksvägen över parkeringsytor inom idrottsplatsen. Bommarna finns men dessa är öppna för passage då det råder parkeringsproblem i området. Möjligheten att köra mellan parkeringsytorna, belägna på var sida om bommarna, bör dock bevaras i väntan på en lösning som medger passage mellan ytorna. Skyttepaviljongens gata omges av

bostadsområden och Nordlyckeskolan (åk 7-9) ligger också i området. Ingen kollektivtrafik körs i området (busslinje 23/26 kör idag längs Kongahällavägen).

Analys: Idrottsanläggningen som är en viktig målpunkt i området har i dagsläget parkeringsplatser utspridda på flera håll runtom anläggningen. Detta gör att biltrafikanter som letar efter parkeringsplatser åker igenom anläggningens olika delar för att hitta en plats. Idrottsanläggningen kan i samband med matcher och tävlingar ha höga gångflöden vilket skapar konflikter mellan gång- och biltrafikanter och när bommen är stängd innebär det en lång omväg för trafikanterna. En utökning och ett förtydligande av parkeringsplatser kan förbättra orienterbarheten och minska konflikterna mellan trafikantslag. Den nya kopplingen mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen skapar förutsättningar att utöka kollektivtrafiken i detta område. Kollektivtrafiken kan med fördel köra via Nordlyckeskolan. Kollektivtrafiken kan med detta trafikera både skolan och idrottsanläggningen som är frekventa målpunkter för barn och ungdomar. Skyttepaviljongens gata har en brant lutning men har vid en övergripande bedömning ansetts vara möjlig för busstrafiken att köra i alla väderslag. En cirkulationsplats föreslås anläggas i korsningen Gamla Hjuviksvägen/Gamla Tumlehedsvägen men kräver en mer detaljerad utredning avseende trafikflöden med mera. Kommunens framtida planer på exploatering bör också tas med i bedömningen av en cirkulationsplats. Det finns även intresse från exploator att utveckla bostäder i området vilket bör samordnas med föreslagna åtgärder.

Viktig målpunkt som skulle ha god effekt att kollektivtrafikförsörja.

En ny koppling skulle kunna fungera som omledningsväg om det uppstår framkomlighetsproblem längs Kongahällavägen, till exempel på grund av trafikolycka.

Kostnadsintervall: Över 10 miljoner (inkluderar två cirkulationsplatser i korsningarna: ny del av Skyttepaviljongens gata/Gamla Hjuviksvägen och Gamla Hjuviksvägen/Gamla Tumlehedsvägen)

Bedömning: Åtgärderna kan bidra till förbättrad framkomlighet på Kongahällavägen. En ny busslinjedragning som underlättar för barn och ungdomar att på egen hand ta sig till idrottsanläggningen, scoutgården och skolan skulle innebära färre resor med bil och i förlängningen färre bilresor internt i Torslanda. Den nya kopplingen bör ha en större påverkan på framkomligheten på Kongahällavägen relativt till andra åtgärder i denna del. Åtgärd med cirkulationsplats bör samordnas med exploateringsmöjligheterna i området.

Det finns behov av att genomföra en trafik- och parkeringsutredning för idrottsplatsen.

Prioritet: Hög



Figur 6.10 Bommen som mestadels står öppen vid Torslanda idrottsplats. Vägen används som "smitväg" för att nå parkeringsytor på varsin sida om idrottsplatsen.



Figur 6.11 Möjlig sträckning för ny koppling mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen.

B8. Stängning av Bildstensgatan för genomfart.

Beskrivning: Bildstensgatan är en parallell gata till Kongahällavägen och allmänheten har påtalat att bilister använder gatan som smitväg för att korta kötid under högtrafik. Längs Bildstensgatan finns ett farthinder i form av en vägbula. Bostadsbebyggelsen ligger precis norr om Bildstensgatan med parkeringsplatser i garage på södra sidan om gatan. Det finns inga målade övergångsställen eller passager på gatan som också har ett väldigt lågt trafikflöde vilket gör att människorna korsar gatan var som helst. Kommunen är väghållare.

Bildstensgatan fungerar också som gång- och cykelväg då Kongahällavägen saknar gång- och cykelbana på vägens norra sida längs denna sträcka och utgör del av Göteborg Stads övergripande cykelnät i blandtrafik.

Analys: Att Bildstensgatan används som smitväg och att bilisterna kör i höga hastigheter i ett bostadsområde anpassade för låga farter innebär trafiksäkerhetsbrister. En stängning av gatan för genomfartstrafik skulle förbättra trafiksäkerheten längs denna bostadsgata.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: Bildstensgatan bör stängas av för genomfartstrafik då gatan inte medger högre flöden eller hastigheter. Avstängningen bör studeras närmare för att fastslå vart och hur en avstängning kan ske. Åtgärden kan även bidra till ett något förbättrat trafikflöde på Kongahällavägen och en högre trafiksäkerhet på Bildstensgatan.

Prioritet: Låg

B9. Stängning av Nordhagsvägen för genomfart.

Beskrivning: Nordhagsvägen är mindre bostads- och verksamhetsgata som har sin sträckning parallellt med Kongahällavägen, mellan Låkebergsgatan och söderut mot Torslandakrysset. Nordhagsvägen ansluter till Kongahällavägen i den södra delen och till Låkebergsgatan i den norra delen. Boende har uppgett att Nordhagsvägen används som ”smitväg” av bilister under perioder med nedsatt framkomlighet längs Kongahällavägen på grund av köbildning mellan Torslandakrysset och Torslanda torg. Detta innebär att trafikanter kör i höga hastigheter längs Nordhagsvägen för att vinna tid och för att slippa köa fram till korsningen med Låkebergsgatan som är tillfartsvägen till bostadsområdena öster om Kongahällavägen.

Analys: En avstängning av Nordhagsvägen kan medföra ett jämnare trafikflödena på Kongahällavägen under rusningstrafiken. Avstängningen innebär att färre trafikanter ska ta sig ut på Kongahällavägen vid korsningarna Kongahällavägen/Låkebergsgatan och Kongahällavägen/Nordhagsvägen vilket bör förbättra flödet på Kongahällavägen. En avstängning av vägen för att förhindra möjlighet till genomfart innebär sannolikt minskad trafik med förbättrad trafiksituation för boende och verksamheter utan att försämra tillgängligheten.

Kostnadsintervall: Under 1 miljon

Bedömning: En avstängning bedöms ha en viss effekt vid rusningstid då flödet blir något jämnare längs Kongahällavägen. Avstängningen omöjliggör genomfart och innebär mer trafiksäkra miljöer att vistas i då Nordhagsvägen ligger nära bostäder, vårdinrättningar och en förskola.

Prioritet: Låg

6.1.4 Grupp P – åtgärds paket (enskilda åtgärder sammanslagna i geografiskt avgränsade områden)

Åtgärder som samlats i paket i ett geografiskt avgränsat område syftar till ge effekter som samverkar för att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet längs Kongahällavägen.

P1. Åtgärds paket Torslanda torg.(Se bild nedan).

Beskrivning: Torslanda torg har genom åren förändrats både avseende innehåll, utbud och funktion. I takt med förändringarna har även trafikmiljön gjorts om för att anpassas till bebyggelse- och trafikutvecklingen. Innan Amhult centrum etablerades var Torslanda torg den huvudsakliga platsen för centrumverksamheten i Torslanda. Idag har torget mer karaktären av att vara ett lokalt torg för de kringboende, men det är ändå ett viktigt komplement i fråga om handel och service för Torslandaborna. Torslanda torg är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och angoringspunkt mellan skola (Noleredsskolan) och kollektivtrafik för många skolbarn.

Det finns en gångbro över Kongahällavägen i höjd med Torslanda torg. Användningen av gångbron har förändrats sedan det tillkommit signalreglerade övergångsställen vid Solängsvägen/Gamla Tumlehedsvägen och i Kvarnkullevägens förlängning. Gångbron saknar belysning och är inte tillgänglighetsanpassad. På östra sidan om Kongahällavägen ansluter bron till bostadsområden via trappor och kuperad naturmark och på västra sidan till gångnätet via branta trappor. Gångbron och framför allt trapporna är undermåligt underhållna.

I Torslanda med omnejd är efterfrågan på nya bostäder stor. För närvarande pågår ett programarbete för Centrala Torslanda som tar ett helhetsgrepp på hela området runt Torslanda torg och längs stråket till Torslandakrysset. Programarbetet syftar till att stärka området och att bedöma vilka förutsättningar som finns för kompletteringsbebyggelse i Torslanda. Programmet ska visa på möjliga lägen och potential till utveckling av området. Målsättningen är att ny bebyggelse ska placeras så att resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots uppmuntras. I ÅVS-arbetet har en rad åtgärder i föreslagits som knyter an till programarbetet och bebyggelseutvecklingen i anslutning till Torslanda torg. En

övergripande åtgärd för hela paketet är att paketåtgärderna behöver ses över i samlat i en utredning för att mer i detalj studera förutsättningarna och bedöma de sammanlagda effekterna. Åtgärds paketet behöver och bedömas i relation till planerad bebyggelseutveckling runt Torslanda torg. Nedan redovisas åtgärderna som slagits samman i paketet.

- Ny utformning av hållplatsläget vid Torslanda Torg: kan anläggas som så kallad stopphållplats i Kongahällavägen
- Angöringsficka i anslutning till Noleredsskolan och busshållplats
- Gångbron över Kongahällavägen vid Torslanda torg tas bort
- Utveckling av hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i korsningspunkterna och anläggning av parallell gångbana på östra sidan om Kongahällavägen mellan Solängsvägen och Kvarnkullevägen (komplettering för borttagen gångbro)
- Bortsprängning av bergknallen för att skapa utrymme för andra åtgärder
- Cirkulationsplats i korsningen Gamla Tumlehedsvägen/Kongahällavägen
- Översyn av trafikanslutningen (in- och utfart) till Torslanda Torg
- Pendelparkering i anslutning till Torslanda torg
- Busskörfält på sträckan förbi Torslanda torg

Analys: Åtgärderna i paketet skulle förbättra trafiksituation vid Torslanda Torg för alla trafikslag. Behovet av gångbron vid Torslanda Torg bör utredas då trafiksituationen runt Torslanda torg förändrats betydligt sedan bron byggdes. Gångbron är utförd så att den innefattar en stor höjdskillnad och den är inte tillgänglighetsanpassad vilket gör att den idag nyttjas i begränsad omfattning. Trafiksäkra och hastighetssäkrade övergångsställen i plan ersätter till stor del gångbrons funktion för passage av Kongahällavägen. En kompletterande gångbana (trottoar) anläggs på östra sidan av Kongahällavägen mellan Kvarnkullevägen och Solängsvägen. Åtgärderna för gång- och cykeltrafikanter på denna sträcka minskar Kongahällavägens barriäreffekt och knyter ihop torgmiljön och Noleredsskolan på västra sidan med bostadsområdena på östra sidan om vägen.

Bergknallen innebär en begränsning för trafiken, både i höjddel för höga fordon och sett till vägens bredd under gångbron. Att ta bort bergknallen skulle öppna upp möjligheter att anlägga en angöringsficka i anslutning till Noleredsskolan och busshållplatsen. Det innebär en smidigare angöring för bil och ett minskat behov för exempelvis föräldrar som skjutsar barn till Noleredsskolan att angöra skolan från Noleredsvägen. Det vill säga att trafiken längs Gamla Tumlehedsvägen kan komma att minska. Även busshållplatsens utformning behöver ses över och föreslås utformas som en stopphållplats i Kongahällavägen, vilket förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet och förkortar restiden.

En översyn av trafikanslutningen för biltrafik (in- och utfart) till Torslanda Torg behöver göras då det idag är svårighet att komma ut på Kongahällavägen i högtrafik.

Den föreslagna åtgärden att anlägga en cirkulationsplats i korsningen Kongahällavägen, Solängsvägen och Gamla Tumlehedsvägen behöver studeras för att kunna bedöma om det skulle medföra ett bättre trafikflöde i detta avsnitt. En cirkulation behöver även studeras för att se om den rymms ytmässigt. Med en förändring av hållplatsytorna vid Torslanda torg föreslås även hållplatsen Nolereds skola utredas för att eventuellt slås samman med Torslanda torg. Avståndet mellan hållplats Torslanda torg och Nordhagsvägen som är närmaste hållplatser före och efter Nolereds skola är mindre än 600 meter. Ett hållplatsstopp mindre innebär kortare restid i kollektivtrafiken.

Varje åtgärd behöver detaljstuderas utifrån genomförbarhet, såväl enskilt för varje åtgärd men även sammantaget i samband med det pågående programarbetet och både ur perspektivet effekter av och möjligheter att genomföra åtgärderna.

Flera av åtgärderna kan mycket väl inkluderas i det fortsatta planeringsarbetet med programmet för centrala Torslanda.

En pendelparkering i anslutning till Torslanda torg skulle underlätta kombinationsresor, det vill säga att ta bil en kort sträcka för att samordna lämning och hämtning av barn på förskola, skola och fritidsaktiviteter, inköp och annan service vid Torslanda torg med arbetsresan som utförs med kollektivtrafik.

Kostnadsintervall: Ingen samlad kostnadsbedömning har gjorts för detta paket.

Bedömning: Åtgärderna som förslås i paketet kan till del arbetas in i det pågående programarbetet för Centrala Torslanda och därmed kan ett större samlat grepp tas för hela trafikmiljön där det också skapas förutsättningar för ett ökat hållbart resande.

Åtgärderna utgår från dagens vägnät, utan tvärförbindelse. Med en tvärförbindelse öppnas helt nya möjligheter upp för andra typer av åtgärder för Torslanda torg som skulle få en positiv effekt på trafiksituationen i stora delar av Torslanda.

Prioritet: Hög



Figur 6.12 Principiell skiss över möjlig framtida utformning av trafikmiljön kring Torslanda torg.

P2. Åtgärdspaket Torslandakrysset/Kongahällavägen

Beskrivning: Trafiksituationen runt Torslandakrysset har förändrats över tid på grund av ändrade funktioner i området. Torslandakrysset var tidigare en stor knutpunkt för kollektivtrafiken och det leddes också mer biltrafik genom cirkulationsplatsen än vad det gör idag. Samtidigt är trafikbelastningen fortfarande hög genom cirkulationsplatsen mellan Kongahällavägen och via Torslandavägen till och från väg 155. Trafikytorna är delvis överdimensionerade i cirkulationsplatsen och det gäller även hållplatsutformning och busskörfält. Det nya resecentrumet i Amhult centrum har medfört ändrade trafikmönster och förskjutning av både bil- och kollektivtrafik till väg 155 och lokalnätet i Amhult centrum. Amhult centrum är också en stor och viktig målpunkt för handel och service.

I anslutning till Torslandakrysset finns pendelparkeringar för både cykel och bil. Cykelparkeringen ligger i mycket nära anslutning till kollektivtrafiken men är liten till ytan, är i dåligt skick och omges dessutom till del av döljande vegetation. Cykelparkeringen är belyst men saknar väderskydd.

Bilparkeringen ligger cirka 250 meter sydväst om hållplatslägena vid Torslandakrysset och har god beläggning. Fler pendelparkeringar finns närmare Amhult centrum.

Norr om Torslandakrysset har anslutningen av flera mindre direktutfarter från öster till Kongahällavägen en otydlig utformning. Från öster ansluter också Nordviksvägen och från öster också Hangarvägen. Hangarvägen utgör utfart från verksamhetsområdet som ligger parallellt med Kongahällavägen. Hangarvägen trafikeras av många tunga transporter till och från verksamheterna i området. Korsningen saknar vänstersvängfält på Kongahällavägen vilket medför en besvärlig trafiksituation, inte minst under högtrafik. Kongahällavägens storskalighet med den raka och breda utformningen och med relativt få anslutningar på sträckan mellan Torslandakrysset och Låkebergsgatan har bristande tätortskaraktär och inbjuder till höga hastigheter.

Åtgärder i paketet:

- Översyn av hållplatslägen och körfält för anpassning till dagens behov och förutsättningar
- Översyn av tätortskaraktären och utformning av någon typ av tätortsport
- Anläggning av vänstersvängfält på Kongahällavägen i korsningen med Hangarvägen
- Samordning av utfarter från öster mot Kongahällavägen
- Upprustning och utökning av cykelparkering (standard, väderskydd med mera)

Analys: I paketet för Torslandakrysset/Kongahällavägen ingår åtgärder som förstärker tätortskaraktären, förbättrar framkomligheten och trafikflödet samt förbättrar trafiksäkerheten. Även hastigheterna längs Kongahällavägen på i denna del kan förväntas bli lägre med en tydligare tätortskaraktär och tydligare utformning av korsningspunkterna. Sänkta hastigheter kan också bidra till att trafikmiljön känns tryggare och kan i förlängningen främja ett hållbart resande.

För den norra delen föreslås en samordning av utfarter mot Kongahällavägen för en tydligare och mer trafiksäker trafikmiljö. Kongahällavägen ges en utformning med någon typ av tätortsport för att förstärka tätortskaraktären med bland annat lägre hastigheter som följd genom ett annat beteende hos trafikanterna.

En anpassning efter dagens förutsättningar och behov behöver göras av trafikytorna vid Torslandakrysset, inte minst för att ge gående och cyklister en trafikmiljö som är mindre komplicerad att röra sig i. Som knutpunkt för kollektivtrafiken behöver Torslandakrysset ses över och utformas med goda förutsättningar för pendelparkering för såväl bil som cykel, för att öka möjligheterna och attraktiviteten för hållbart resande.

Åtgärderna vid Torslandakrysset kan med fördel även samordnas med åtgärden att anlägga busskörfält längs Kongahällavägen och Torslandavägen (K8 och K9).

Kostnadsintervall: Ingen samlad kostnadsbedömning har gjorts för detta paket.

Bedömning: Åtgärderna som förslås i paketet kan till del arbetas in i det pågående programarbetet för Centrala Torslanda och därmed kan ett större samlat grepp tas för hela trafikmiljön där det också skapas förutsättningar för ett ökat hållbart resande.

Prioritet: Medel

6.1.5 Åtgärder geografiskt utpekade i kartor

Nedan följer kartor som visar de föreslagna åtgärdernas geografiska placering. Åtgärderna är grupperade utifrån det trafikslag som åtgärden i huvudsak avsedd för och benämns GC1-17 för åtgärder med inriktning främst till gång- och cykeltrafiken, K1-11 för åtgärder som riktas främst till kollektivtrafiken, B1-9 för åtgärder riktade främst till biltrafiken och P1-2 som avser ett antal åtgärder sammanslagna i ett paket för större sammanslagen effekt.

För bättre överskådlighet har utredningsområdet delats in fyra delar (figur 6.10-13):

- Södra Torslanda – avser åtgärder från Torslandakrysset och fram till Torslanda torg samt i den västra delen av Torslanda.
- Centrala Torslanda – avser åtgärder från Torslanda torg och fram till och med Domarringsgatan.
- Lilleby, Älvegården – avser åtgärder från Domarringsgatan och till strax öster om Älvegården.
- Låssby, Björlanda – avser åtgärder ungefär ifrån Innergårdsvägens anslutning till Kongahällavägen, genom Låssby och fram till Skra Bro.

I varje kartbild visar teckenförklaringen vilken typ av åtgärd som avses. All bebyggelse är färgkodad för att visa vilken typ av bebyggelse det är.

Trafiken i Torslanda



Byggnader / Målpunkter

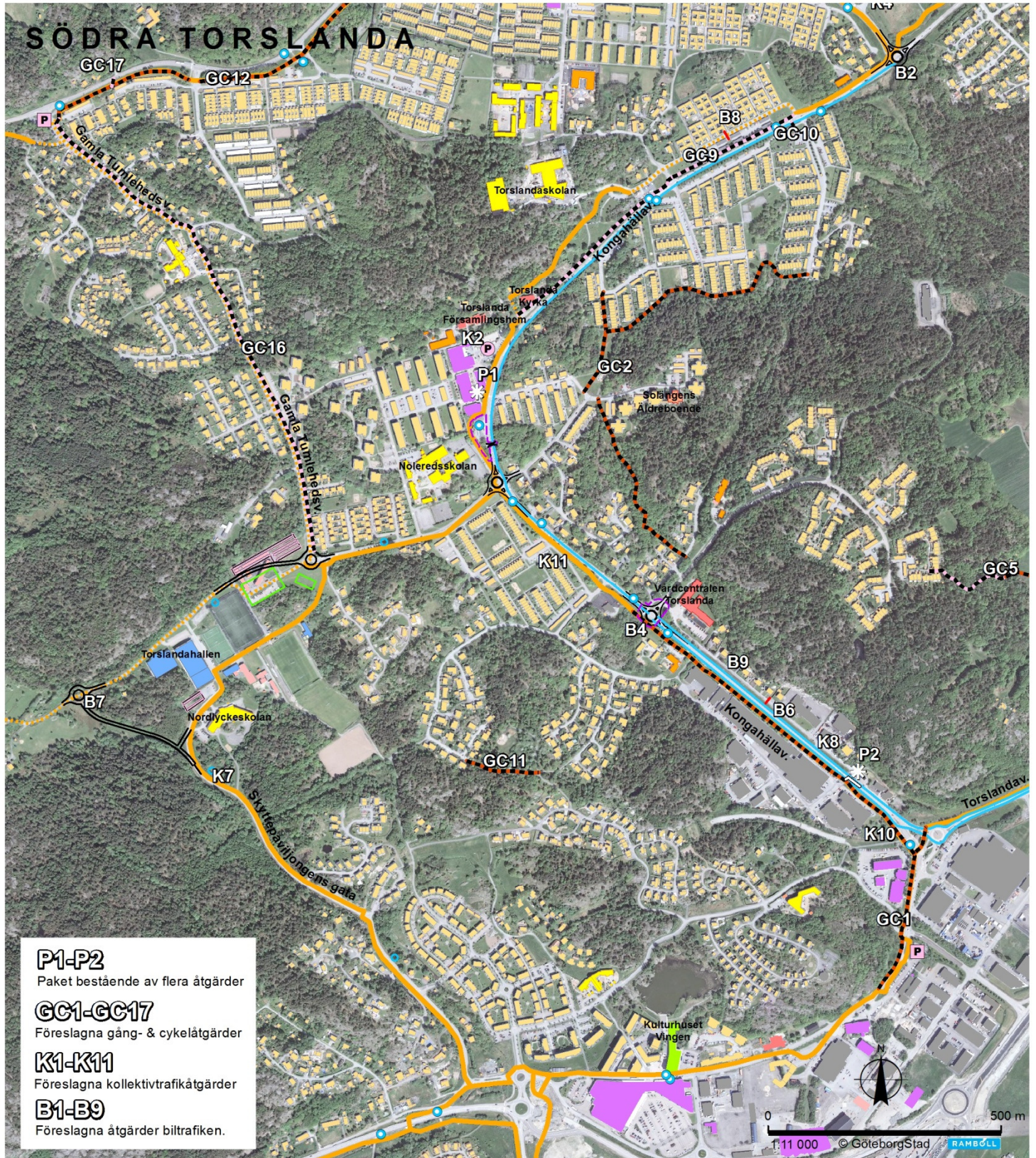
- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| Bostäder, garage | Övrig offentlig byggnad |
| Handel | Förskola |
| Industri, teknikbyggnad | Skola |
| Kyrka, församlingshem mm | Kulturhus |
| Befintlig pendelparkering | Idrottsanläggning |
| | Hållplats / Knutpunkt |

Cykelbanor

- Stomcykelnät
- Cykelbana
- Rekommenderad bilväg för cykeltrafik (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)
- Planerad cykelväg (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)

Föreslagna åtgärder

- Ny gång- och cykelväg
- Översyn av standardhöjning på gång- och cykelvägnät
- Läge för eventuellt ny cirkulationsplats
- Busskörfält
- Körfält för vänster sväng
- Kräver vidare utredning
- Väg stängd för genomfart
- Befintlig / ny pendelparkering



Trafiken i Torslanda



Byggnader / Målpunkter

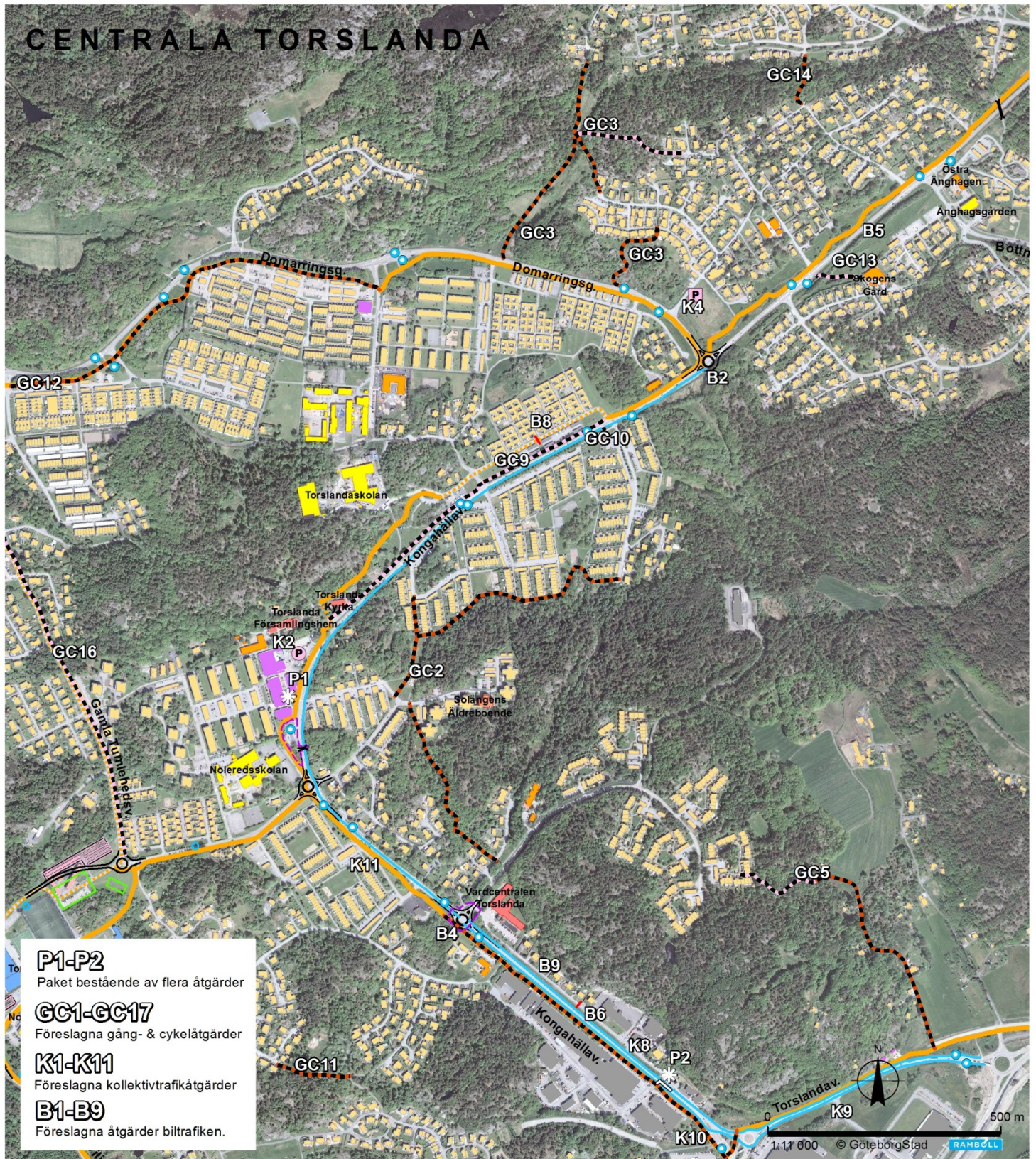
- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| Bostäder, garage | Övrig offentlig byggnad |
| Handel | Förskola |
| Industri, teknikbyggnad | Skola |
| Kyrka, församlingshem mm | Kulturhus |
| Befintlig pendelparkering | Idrottsanläggning |
| | Hållplats / Knutpunkt |

Cykelbanor

- Stomcykelnät
- Cykelbana
- Rekommenderad bilväg för cykeltrafik (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)
- Planerad cykelväg (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)

Föreslagna åtgärder

- Ny gång- och cykelväg
- Översyn av standardhöjning på gång- och cykelvägnät
- Läge för eventuellt ny cirkulationsplats
- Busskörfält
- Körfält för vänster sväng
- Kräver vidare utredning
- Väg stängd för genomfart
- Befintlig / ny pendelparkering



Trafiken i Torslanda



Byggnader / Målpunkter

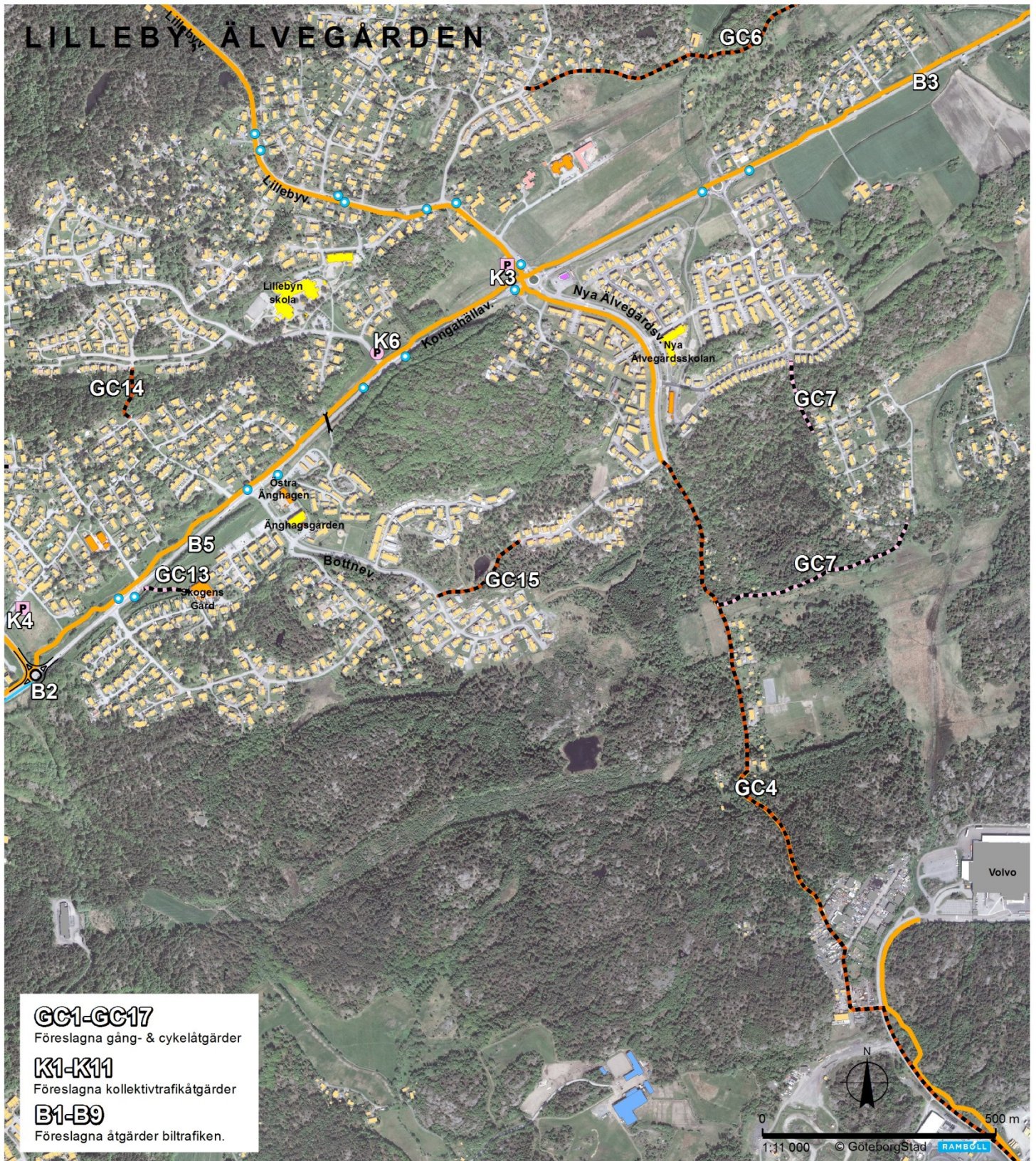
	Bostäder, garage		Övrig offentlig byggnad
	Handel		Förskola
	Industri, teknikbyggnad		Skola
	Kyrka, församlingshem mm		Kulturhus
	Befintlig pendelparkering		Idrottsanläggning
			Hållplats / Knutpunkt

Cykelbanor

	Stomcykelnät
	Cykelbana
	Rekommenderad bilväg för cykeltrafik (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)
	Planerad cykelväg (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)

Föreslagna åtgärder

	Ny gång- och cykelväg
	Översyn av standardhöjning på gång- och cykelvägnät
	Läge för eventuellt ny cirkulationsplats
	Busskörfält
	Körfält för vänster sväng
	Kräver vidare utredning
	Väg stängd för genomfart
	Befintlig / ny pendelparkering



Trafiken i Torslanda



Byggnader / Målpunkter

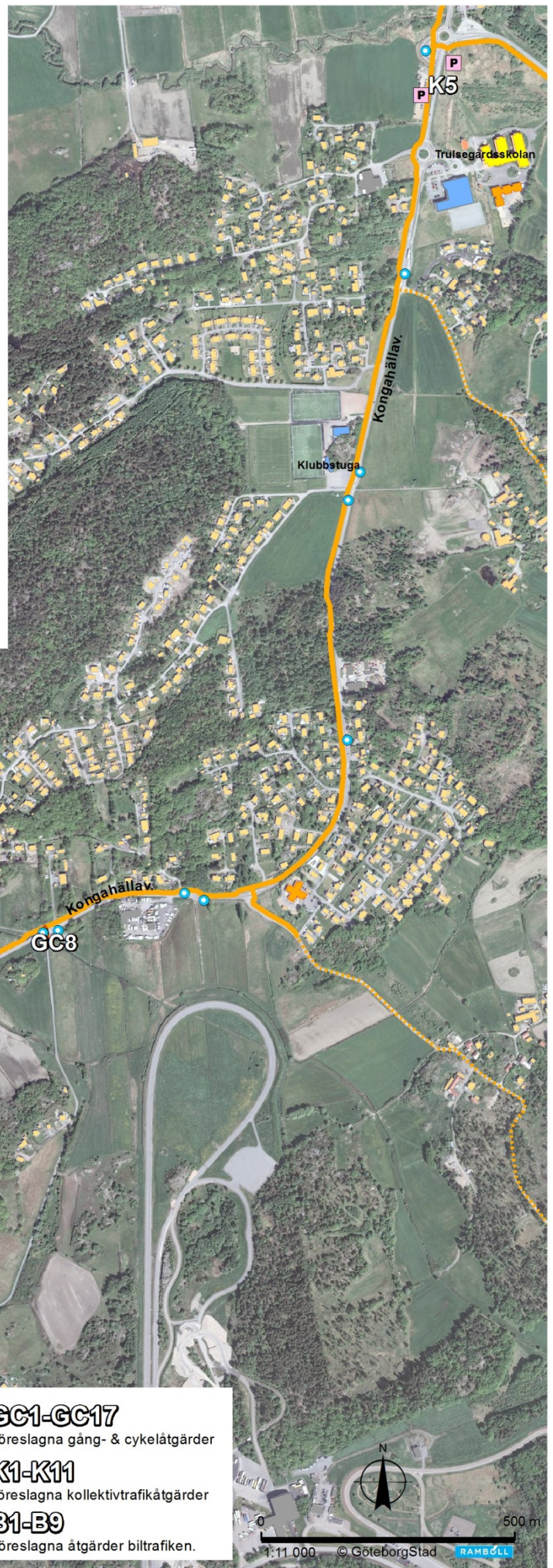
	Bostäder, garage		Övrig offentlig byggnad
	Handel		Förskola
	Industri, teknikbyggnad		Skola
	Kyrka, församlingshem mm		Kulturhus
	Befintlig pendelparkering		Idrottsanläggning
			Hållplats / Knutpunkt

Cykelbanor

	Stomcykelnät
	Cykelbana
	Rekommenderad bilväg för cykeltrafik (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)
	Planerad cykelväg (Göteborgs Stads Cykelprogram för en nära storstad 2015)

Föreslagna åtgärder

	Ny gång- och cykelväg
	Översyn av standardhöjning på gång- och cykelvägnät
	Läge för eventuellt ny cirkulationsplats
	Busskörfält
	Körfält för vänster sväng
	Kräver vidare utredning
	Väg stängd för genomfart
	Befintlig / ny pendelparkering



LÄSSBY, BJÖRLANDA

GC1-GC17

Föreslagna gång- & cykelåtgärder

K1-K11

Föreslagna kollektivtrafikåtgärder

B1-B9

Föreslagna åtgärder biltrafiken.



6.1.6 Bedömning av måluppfyllelse

I tabellen nedan redovisas bedömning av måluppfyllelse. Se även avsnitt 6.1.1 - 6.1.4 för beskrivning, analys och bedömning av respektive åtgärd.

Åtgärd	4-stegsprincipen	Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart	Mer trafiksäkra skolvägar	Förbättrad trafiksituation längs Konga-hällavägen för förbättrad framkomlighet	Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda
GC1: Förändring av cykelbanans sträckning längs Gamla Flygplatsvägen Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2/3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-
GC2: Översyn och upprustning av cykelkopplingar mellan Låkeberg (Låkebergsgatan) vid Oxholmsgatan och Solängsvägen och vidare mot Vitklövern/Vårbäcksvägen. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-
GC3: Övergång för fotgängare och cyklister över Domarringsgatan, i höjd med Fornborgsgatan och gång- och cykelväg mellan Domarringsgatan, Lilleby Bäckedalsväg, Smedkullen och Nickes väg (flera delar). Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2/3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	-	-
GC4: Upprustning av cykelkoppling mellan Nya Älvegårdsvägen och Bulyckevägen. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	-	-	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
GC5: Cykelkoppling mellan Låkebergsgatan och Burs gård. Ansvarig aktör: -	Åtgärden har valts bort.	-	-	-	-

Åtgärd	4-stegsprincipen	Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart	Mer trafiksäkra skolvägar	Förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet	Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda
GC6: Översyn av Gamla Lillebyvägens standard som cykelväg/del av lokala cykelnätet. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-
GC7: Gång- och cykelkoppling mellan Älvegården och Innergården. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	-	-
GC8: Förbättrad passage av Kongahällavägen för gång- och cykeltrafik från Innergården samt cykel-p i anslutning till kollektivtrafik. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
GC9: Ny cykelbana längs Kongahällavägen mellan Vårbäcksvägen och Torslanda torg (alt Vitklövern). Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-
GC10: Ny genare koppling från övergångsställe vid Vårbäcksvägen till befintlig gångbana utmed Kongahällavägens södra sida. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	-	-
GC11: Översyn av belysning, skyltning med mera, Torslanda Röd. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-

Åtgärd	4-stegsprincipen	Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart	Mer trafiksäkra skolvägar	Förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet	Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda
GC12: Översyn av belysning, vegetation med mera på gång- och cykelbana längs del av Domarringsgatan. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-
GC13: Genare koppling mellan busshållplats Änghagen och Lilla Bottnevägen (bostadsbebyggelse/förskola). Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-
GC14: Genare koppling mellan bostadsbebyggelsen runt Lillebydalen/Svärmaregatan och Kongahällavägen (hållplats Torslanda Mellangård). Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-
GC15: Översyn av koppling mellan Johan i Bönns väg och Älvegårdsvägen avseende belysning, vegetation m m). Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-
GC16: Cykelbana längs Gamla Tumlehedsvägen och Hornkamsgatan, mellan korsningarna med Gamla Hjuviksvägen och Domarringsgatan. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	-	-
GC17: Passage för gång- och cykel över Domarringsgatan vid Lottkärrsvägen.	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	-	-

Åtgärd	4-stegsprincipen	Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart	Mer trafiksäkra skolvägar	Förbättrad trafiksituation längs Konga-hällavägen för förbättrad framkomlighet	Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelse-utveckling i Torslanda
K1: Översyn av hållplatsernas standard: längd, bredd, utrustning (exempelvis cykelparkering). Ansvarig aktör: Trafikkontoret/Västtrafik	Steg 2/3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K2: Ny pendelparkering vid Torslanda Torg Ansvarig aktör: Trafikkontoret/Västtrafik	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K3: Uppgradering av pendelparkering vid Lillebyvägen. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K4: Uppgradering av pendelparkering vid Domarringen Högstensgatan. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K5: Uppgradering av pendelparkering vid Skra bro. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K6: Ny bilpendelparkering vid Lilleby Bäckedalsväg. Ansvarig aktör: Trafikkontoret/Västtrafik	Steg 3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K7: Omdragning av linje 23/26 via Skyttepaviljongens gata till Torslanda torg. Ansvarig aktör: Västtrafik	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.

Åtgärd	4-stegsprincipen	Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart	Mer trafiksäkra skolvägar	Förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet	Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda
K8: Buskörfält längs Kongahällavägen, mellan Torslandakrysset och Låkebergsgatan Ansvarig aktör: Trafikkontoret/Västtrafik	Steg 3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K9: Buskörfält längs Torslandavägen, mellan Torslandakrysset och anslutningen i cirkulationen i korsningen med väg 155. Ansvarig aktör: Trafikkontoret/Västtrafik	Steg 3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K10: Torslandakrysset: översyn av kollektivtrafikytor, utbyggnad av cykel-p och komplettering med väderskydd. Ansvarig aktör: Trafikkontoret/Västtrafik	Steg 2/3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
K11: Buskörfält längs Kongahällavägen mellan Domarringsgatan, förbi Torslanda torg och fram till Låkebergsgatan. Ansvarig aktör: Trafikkontoret/Västtrafik	Steg 3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
B1: Trafiksignaler – översyn för trimningsåtgärder, t ex vid Vitklöver, Gatugårdsvägen, Vårbäcksvägen och Låkebergsgatan. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse	Medverkar till god måluppfyllelse	Medverkar till god måluppfyllelse	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse
B2: Cirkulationsplats i korsningen Domarringsvägen/ Kongahällavägen.	Steg 3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse	Medverkar till god måluppfyllelse	Medverkar till god måluppfyllelse

Åtgärd	4-stegsprincipen	Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart	Mer trafiksäkra skolvägar	Förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet	Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda
Ansvarig aktör: Trafikkontoret					
B3: Samla utfarter mellan Ladu-gårdsvägen och Hallevadsvägen för gemensam anslutning till Kongahällavägen. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	-	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse
B4: Framkomlighetsåtgärder i korsningen Låkebergsgatan/ Kongahällavägen. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 3	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
B5: Översyn av sträckan på Kongahällavägen mellan Domarringsgatan och Lilleby-cirkulationen för hastighetsdämpande åtgärder och för förstärkt tätortskaraktär. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.
B6: Översyn av sträckan Låkebergsgatan-Torslandakrysset för åtgärder som stärker tätortskaraktären och förbättrar trafiksäkerheten. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2/3	-	-	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.
B7: Ny koppling mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen (i första hand för kollektivtrafik), omdragning av Gamla Hjuviksvägen fram till korsningen med Gamla Tumlehedsvägen, cirkulation i korsningen Gamla Hjuviksvägen/Gamla Tumlehedsvägen. Utökning och flytt av parkeringsytor i anslutning till idrottsplatsen. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 4	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.

Åtgärd	4-stegsprincipen	Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart	Mer trafiksäkra skolvägar	Förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet	Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda
B8: Stängning av Bildstensgatan för genomfart. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
B9: Stängning av Nordhagsvägen för genomfart. Ansvarig aktör: Trafikkontoret	Steg 2	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.	Medverkar i begränsad omfattning till måluppfyllelse.
P1: Åtgärds paket Torslanda torg Ansvarig aktör: Trafikkontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret	Steg 2/3	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.	Medverkar till god måluppfyllelse.
P2: Åtgärds paket Torslandakrysset/Kongahällavägen Ansvarig aktör: Trafikkontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret	Steg 2/3				

6.1.7 Kostnader

Under varje föreslagen åtgärd ovan redovisas ett kostnadsintervall där åtgärderna har bedömts hamna i fråga om byggkostnad för att genomföra den. Kostnaden är översiktlig bedömning och det verkliga kostnadsutfallet kan bli såväl lägre som högre.

Åtgärdsförslagets kostnadsfördelning per trafikslag kan utläsas i nedanstående diagram. Nästan hälften av den sammanlagda bedömda byggkostnaden har prioriterats för åtgärder avseende gång- och cykeltrafikanter.



Figur 6.14: Diagram över kostnadsfördelning per trafikslag.

6.2 Samlad bedömning inför fortsatt arbete

De åtgärder som föreslås i ÅVS:en har delats in i en prioritetsordning utifrån angelägenhetsgraden att genomföra dem, se tabell 6.15 nedan. Indelningen har tre olika kategorier:

- *Kategori 1: Nödvändiga åtgärder att genomföra på kort sikt*
- *Kategori 2: Angelägna åtgärder att genomföra på kort sikt*
- *Kategori 3: Angelägna åtgärder att genomföra på längre sikt*

För att uppnå den samlade effekten, som kan göras först efter att alla åtgärder genomfört, behövs alla föreslagna åtgärder. Det vill säga ingen åtgärd kan väljas bort med mindre än att det får negativa effekter på den förväntade minskningen i trafikflödena längs Kongahällavägen. Även de mindre omfattande åtgärderna är viktiga för helheten och de bidrar till den samlade effekten som ger förändringar på systemnivå.

Åtgärderna i den första kategorin – Nödvändiga åtgärder på kort sikt – är sådana åtgärder som bedömts vara störst behov av och därför kräver ett genomförande inom kort. Dessa åtgärder är framför allt inriktade på att underlätta hållbart resande, skapa trafiksäkra skolvägar och förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Åtgärderna inom den andra kategorin – Angelägna att genomföra på kort sikt – behöver liksom föregående kategori genomföras på kort sikt men kan stå tillbaka något för

mest nödvändiga åtgärderna. Även dessa åtgärder är inriktade på framför allt hållbart resande.

Åtgärderna i den tredje kategorin – Angelägna på längre sikt – kan dröja något till dess att planerad bebyggelseutveckling kommit igång och merparten av tidigare åtgärder genomförts. Dessa åtgärder är framför allt inriktade på biltrafik i syfte att förenkla i trafikmiljön och öka trafiksäkerheten i lägen och situationer där de olika trafikslagen möts.

Trafikkontoret har genomfört en fördjupad trafikutredning för att titta på trafiksituationen i förhållande till stadsbyggnadskontorets programarbete för centrala Torslanda (Program för centrala Torslanda). Denna trafikutredning syftar till att analysera hur trafikflödena längs Kongahällavägen påverkas av Göteborgs Stads trafikstrategi, ÅVS:ens föreslagna åtgärder, en eventuell tvärförbindelse samt planerad bebyggelseutveckling. Analysen behövdes för att kunna bedöma möjligheterna att genomföra intentionerna för stadsutvecklingen enligt programförslaget och samtidigt kunna uppnå eftersträvad förbättrad framkomlighet i Torslandas trafiksystem.

Slutsatsen som framhålls i trafikutredningen är att om stadsutvecklingen ska kunna fortgå enligt pågående planeringsintentioner och om trafikstrategins mål samtidigt ska kunna nås krävs det att samtliga föreslagna åtgärder i ÅVS:en genomförs och att en tvärförbindelse byggs. Föreslagna åtgärder i ÅVS:en är inte tillräckligt för att lösa framkomlighetsproblemen och därför behövs även en tvärförbindelse. Det vill säga att det krävs en helhetslösning på systemnivå för att tillförsäkra god framkomlighet och robusthet i systemet och åstadkomma en trygg och säker trafikmiljö för alla trafikslag i Torslanda. Sammantaget ger de olika delarna, ÅVS-åtgärderna och en tvärförbindelse, en helhetslösning som tillsammans med trafikstrategin har effekter på lång sikt som förbättrar trafiksituationen i Torslanda, främjar hållbart resande och möjliggör fortsatt stadsutveckling i stadsdelen.

Att bara bygga en tvärförbindelse skulle innebära ett ensidigt gynnande av biltrafiken och förhindra stadsutvecklingen. Att bara genomföra ÅVS-åtgärderna eller del av dessa skulle bara gynna lokalt resande med fortsatta och på sikt ökade framkomlighetsproblem längs Kongahällavägen.

Figur 6.15 Tabell med föreslagna åtgärder kategoriserade utifrån angelägenhetsgrad.

Åtgärder nödvändiga att genomföra på kort sikt			
Åtgärd nr	Beskrivning av åtgärd	Kostnad	4-stegs-principen
GC1	Förändring av cykelbanans sträckning längs Gamla Flygplatsvägen.	1-3	2/3
GC3	Övergång för fotgängare och cyklister över Domarringsgatan, i höjd med Fornborgsgatan samt gång- och cykelkoppling mellan Domarringsgatan och Lilleby Bäckedalsväg, Smedkullen och Nickes väg.	3-5	2/3
GC4	Upprustning av cykelkoppling mellan Nya Älvegårdsvägen och Bulyckevägen.	5-10	2
GC9	Ny cykelbana längs Kongahällavägen mellan Vårbäcksvägen och Torslanda torg (alternativt Vitklövern).	1-3	3
GC11	Översyn av belysning, skyltning med mera, Torslanda Röd.	0,1-1	2

GC13	Genare koppling mellan busshållplats Änghagen och Lilla Bottnevägen (bostadsbebyggelse och förskola).	0,1-1	3
GC14	Genare koppling mellan bostadsbebyggelsen runt Lillebydalen/Svärmarevägen och hållplats Torslanda Mellangård längs Kongahällavägen.	0,1-1	3
GC16	Cykelbana längs Gamla Tumlehedsvägen och Hornkamsgatan, mellan korsningarna med Gamla Hjuviksvägen och Domarringsgatan.	1-3	2
GC17	Passage för gång- och cykel över Domarringsgatan vid Lottkärrsvägen.	0,1-1	3
K1	Översyn av hållplatsernas standard: längd, bredd och utrustning (exempelvis cykelparkering). Flera är idag redan okej.	0,1-2	2/3
K3	Uppgradering av pendelparkering vid Lillebyvägen	1-3	2
K4	Uppgradering av pendelparkering vid Domarringsgatan/Högstensgatan	1-3	2
K5	Uppgradering av pendelparkering vid Skra bro.	1-3	2
K7	Omdragning av linje 23/26 via Skyttepaviljongens gata till Torslanda Torg	-	2
K8	Busskörfält längs Kongahällavägen mellan Torslandakrysset och Låkebergsgatan.	5-10	3
K10	Torslandakrysset: översyn av kollektivtrafikytor, utbyggnad av cykelparkering och komplettering med väderskydd.	1-3	2/3
K11	Busskörfält längs Kongahällavägen mellan Domarringsgatan, förbi Torslanda torg och fram till Låkebergsgatan.	1-3	3
B7	Ny koppling mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen (i första hand för kollektivtrafik), omdragning av Gamla Hjuviksvägen fram till korsningen med Gamla Tumlehedsvägen, cirkulation i korsningen Gamla Hjuviksvägen/Gamla Tumlehedsvägen. Utökning av och flytt av parkeringsytor i anslutning till idrottsplatsen.	10	4
P1	Åtgärdspaket Torslanda torg	15-20	2/3

	Delsumma:	46,5-85,0	
Åtgärder angelägna att genomföra på kort sikt			
GC2	Översyn och upprustning av cykelkopplingar mellan Låkeberg (Låkebergsgatan) vid Oxholmsgatan och Solängsvägen och vidare mot Vitklöver/Vårbäcksvägen	1-3	2
GC6	Översyn av Gamla Lillebyvägens standard som cykelväg/del av lokala cykelnätet.	0,1-1	2
GC7	Gång- och cykelkoppling mellan Älvegården och Innergården (två delsträckor: mellan Innergårdsvägens sydöstra del och till Nya Älvegårdsvägen och mellan Innergårdsvägens nordvästra del och Lilleby kronogård).	1-3	3
GC8	Förbättrad passage av Kongahällavägen för gång- och cykeltrafik från Innergården samt cykelparkering i anslutning till kollektivtrafik.	0,1-1	3
GC12	Översyn av belysning, vegetation med mera på gång- och cykelbana längs del av Domarringsgatan.	0,1-1	2
K2	Ny pendelparkering i anslutning till Torslanda Torg	1-3	2
K6	Ny pendelparkering vid Lilleby Bäckedalsväg.	1-3	3
K9	Busskörfält längs Torslandavägen mellan Torslandakrysset och anslutningen i cirkulationen i korsningen med väg 155.	3-5	3
B1	Trafiksignaler - översyn för trimningsåtgärder. Finns det behov av nya signaler?	0,1-1	2
B2	Cirkulationsplats i korsningen Domarringsgatan/Kongahällavägen.	5-10	3
B4	Framkomlighetsåtgärder i korsningen Låkebergsgatan/Kongahällavägen.	1-10	3
B6	Översyn av sträckan Låkebergsgatan-Torslandakrysset för åtgärder som stärker tätortskaraktären och förbättrar trafiksäkerheten	1-3	2/3

P2	Åtgärds paket Torslandakrysset/Kongahällavägen	5	2/3
	Delsumma:	19,4-49,0	
Åtgärder angelägna att genomföra på längre sikt			
GC15	Översyn av koppling mellan Johan i Bönns väg och Älvegårdsvägen avseende belysning, vegetation med mera.	0,1-1	2
B3	Samla utfarer mellan Ladugårdsvägen och Hallevadsvägen för gemensam anslutning till Kongahällavägen.	1-3	3
B5	Översyn av sträckan på Kongahällavägen mellan Domarringsgatan och Lillebycirkulation för hastighetsdämpande åtgärder och för förstärkt tätortskaraktär	0,1-1	2
B8	Stängning av Bildstensgatan för genomfart.	0,1-1	2
	Delsumma:	1,3-6,0	
	Totalsumma:	67,2-140	

Kostnaderna ovan gäller enbart anläggningskostnader. Tvärförbindelsen är medtagen som åtgärd i åtgärdsvalsstudien i ett sent skede, den finns därför inte med som en enskild åtgärd i listan ovanför. Tvärförbindelsen kan därför ses som en fjärde kategori av åtgärder och motiveras av den är en omfattande åtgärd. Den är dock, precis som övriga åtgärder i kategori ett, en nödvändig åtgärd att genomföra på kort sikt för att kunna uppfylla målen i åtgärdsvalsstudien. (Se vidare kapitel 7)

När totalkostnaden beräknas tas även övriga kostnader med i beräkningen. Kostnaden för samtliga åtgärder i åtgärdsvalsstudien är därför uppskattad till summan av kostnaden för de fyra kategorier som alla åtgärder i åtgärdsvalsstudien är uppdelade i, och består av anläggningskostnader, byggherre-kostnader inklusive projektering, kostnader för projektbuffert och ekonomisk osäkerhet, samt kostnaden för markförvärv, inlösen av fastigheter, arkeologi och dylikt. Till dessa kostnader har en riskreserv på 25 procent för åtgärdsvalsstudie tillförts.

Byggherrekostnad, inklusive projektering har skattats till 22 procent av anläggningskostnaden. Kostnad för projektbuffert och ekonomisk osäkerhet har skattats till 10 procent av anläggningskostnaden. Kostnaden för markförvärv, inlösen av fastigheter, arkeologi och dylikt har för samtliga åtgärder i åtgärdsvalsstudien skattats till 10 mnkr.

Totalkostnad, åtgärdsvalsstudie:	250 – 400 mnkr
varav tvärförbindelse*	130 – 160 mnkr

*Exklusive kostnaden för markförvärv, inlösen av fastigheter, arkeologi och dylikt.

Kostnaden inkluderar en tvärförbindelse i läge för Älvegårdsförbindelsen (se bilaga 5), i en möjlig linjedragning. Älvegårdsförbindelsen finns som ett vägreservat i översiktsplanen och läggs fram som förslag på tvärförbindelse i Systemlösning för trafiken i Torslanda.

7 FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER

7.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Utgångspunkter för arbetet med åtgärdsförslag

För att det ska vara möjligt att fortsätta bebyggelseutvecklingen i Torslanda behöver trafiksituationen i Torslanda och längs Kongahällavägen förändras. Bebyggelseutveckling och fler bostäder kommer att bidra till än högre belastning i befintligt vägnät, om inga åtgärder vidtas. För att uppnå en minskad biltrafik bör i första hand de kortare och lokala bilresorna i området minskas i antal. Dessa resor har en högre potential att flyttas över och utföras med hållbara transportslag vilket har varit en viktig utgångspunkt i arbetet med att föreslå åtgärder.

I området finns många skolor och Torslanda/Björlanda erbjuder ett rikt utbud av handel och fritidsaktiviteter, till exempel vid Torslanda torg, Amhult Centrum och vid Torslanda idrottsplats samt i Björlandatrakten. Med en exploatering och förtätning i de centrala delarna av Torslanda skapas förutsättningar för lokal handel och service som minskar behovet av de lokala bilresorna. Resor till lokala målpunkter i Torslanda företas i hög grad med bil och genom att fokusera på åtgärder som uppmuntrar till och gynnar att lokala och korta resor utförs framför allt till fots, med cykel men också med kollektivtrafik innebär att de hållbara transporterna i området kan öka och därmed leda till minskad biltrafik.

Åtgärderna som föreslås i denna ÅVS ska vara oberoende av en eventuell tvärförbindelse i Torslanda. En tvärförbindelse har utretts inom ramen för en separat studie: *Alternativvalsstudie Torslanda tvärförbindelse*. I dagsläget finns inga beslut om genomförande eller finansiering av en tvärförbindelse. Föreslagna åtgärder i ÅVS ska ha gynnsamma effekter på resandet i samt till och från Torslanda avseende val av transportmedel, så att resandet i så stor utsträckning som möjligt genomförs som hållbara transporter.

Utgångspunkt i arbetet med att föreslå åtgärder har varit de mål som sattes upp för ÅVS-arbetet:

- Skapa förutsättningar för att större andel väljer att resa hållbart.
- Mer trafiksäkra skolvägar
- Förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet
- Skapa förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda

I arbetet med att ta fram åtgärder har därför målsättningen varit att hitta åtgärder som kan minska behovet av att utföra de lokala och korta resorna med bil genom att fokusera på åtgärder som lockar till hållbart resande. De handlar bland annat om att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken, det vill säga förenkla och förbättra möjligheterna för att ta sig till och från kollektivtrafiken.

Det handlar också om att få bättre kopplingar mellan bostadsområden och till målpunkter för skola och fritid. Det vill säga att minska behoven av att skjutsa barn och ungdomar i bil genom att skapa en mer trafiksäker miljö som föräldrar känner sig trygga med att låta barnen gå, cykla eller åka buss på egen hand. I takt med att färre föräldrar skjutsar sina barn till och från skolorna i området kommer också trafikmiljöerna runt skolorna att förbättras och trafiksäkerheten där öka.

Det är endast ett fåtal åtgärder föreslagna för biltrafiken och syftet har inte varit att försvåra för biltrafiken men att förenkla resandet mer hållbara trafikslag. Det vill säga att underlätta det hållbara resandet och på så sätt höja attraktiviteten så att fler väljer att gå, cykla och resa kollektivt.

En viktig aspekt när det gäller det hållbara resandet är att se till ett perspektiv som omfattar hela resan, det vill säga att resans alla delar fungerar när den delas upp i flera etapper med byten mellan olika transportmedel. Trygga och gena gång- och cykelvägar till hållplatser, god tillgång på pendelparkeringar, för både cykel och bil. Pendelparkeringar som är tillgängliga, trygga och säkra med god standard som väderskyddade cykelplatser och möjligheter att låsa fast cyklar, tillgång till service i anslutning till pendelparkeringen med mera.

Att göra kollektivtrafikresan snabbare och bekväm är också viktigt. Det vill säga genom att prioritera kollektivtrafiken och anlägga busskörfält, att ha ett lagom avstånd till och mellan hållplatser men också att resan blir bekväm genom att hållplatser utformas så att resekomforten blir god.

Genom att minska genomfartstrafiken vid Torslanda torg skapas förutsättningar för bättre trafikmiljö, högre trafiksäkerhet och minskad barriärverkan tvärs Kongahällavägen. Detta möjliggör också en förtätning av bebyggelsen och utveckling av torget. En utveckling av torget och åtgärder för att minska biltrafiken stödjer varandra och bidrar till en hållbar och robust utveckling av Torslanda.

Bedömning av genomförbarhet, effekter och måluppfyllelse

Förslagen som presenteras i denna rapport har formats och utvärderats med hjälp av alternativstudier, bedömning av effekter, översiktliga kostnadskalkyler och måluppfyllelse. Det har inte gjorts någon bedömning av hur åtgärderna förhåller sig till varandra och om det kan förekomma intressekonflikter som kan innebära att åtgärderna inte får avsedd effekt eller eventuellt kan motverka varandra.

För några åtgärder har det krävts en översiktlig studie av genomförbarheten avseende disponibelt utrymme i befintligt gaturum för att klarlägga om det finns tillräckligt utrymme för att genomföra dem. Den översiktliga bedömningen har visat att det är möjligt men utformning och disposition av gaturummet behöver studeras mer i detalj i kommande skeden.

Inom ramen för arbetet har det genomförts begränsade trafikanalyser och kvantitativa effektbedömningar av föreslagna åtgärder. Effektbedömningarna bygger på kvalitativa bedömningar grundade på expertkunskaper, tidigare erfarenhet och effektbeskrivningar av liknande åtgärder i samband med stadsutveckling. I det fortsatta arbetet behöver åtgärderna detaljstuderas för att fullt ut kunna bedöma genomförbarhet, kostnader, effekter, konsekvenser med mera.

Trafikkontoret har under januari 2018 låtit genomföra en fördjupad trafikutredning, i samband med planprogrammet för centrala Torslanda. Trafikutredningen ska bedöma effekterna av en tvärförbindelse och hur åtgärder vid Torslanda torg samt i vägavsnittet mellan Torslanda torg och Torslandakrysset påverkar trafiksituationen. Den genomförda trafikutredningen är inte en del av ÅVS:en men resultatet stödjer resonemanget i den och visar på en minskad trafik längs Kongahällavägen med de i ÅVS:en föreslagna åtgärderna. Trafikutredningen visar att om åtgärderna genomförs bedöms trafiken längs Kongahällavägen kunna minska med upp till 11 procent.

I kombination med åtgärd P1, åtgärds paket vid Torslanda Torg, förväntas ytterligare effekt av en tvärförbindelse. Detta förväntas speciellt vid morgonens och eftermiddagens högrafik och bidra till en ytterligare minskning av genomfartstrafiken, med upp mot 3000 fordon per vardagsdygn. Åtgärd P1 kräver en tvärförbindelse för att fungera på det sättet som den är tänkt.

7.2 Rekommenderade åtgärder

Systemlösning för Torslanda

För att skapa förutsättningar för framtiden och lösa den rådande trafiksituationen längs Kongahällavägen, som i sin tur gör det möjligt att genomföra den planerade bebyggelseutveckling i Torslanda, behöver det till en lösning för trafiken på systemnivå. En lösning som omfattar hela trafiksystemet där åtgärder får effekter på trafiken över hela systemet.

Denna ÅVS har föreslagit ett stort antal åtgärder som alla kan bidra till en förbättrad trafiksituation i Torslanda. Men för att lösa situationen med en långsiktigt hållbar trafikutveckling, som också möjliggör bebyggelseutveckling, behövs flera åtgärder där även en tvärförbindelse ingår samtidigt som målen i Göteborgs Stads trafikstrategi uppnås.

Den alternativvalsstudie som genomförts och som utrett olika alternativ för lokalisering av en tvärförbindelse visar att samtliga alternativ har en avlastande effekt, det vill säga förbättrar trafiksituationen längs Kongahällavägen. Det finns dock andra faktorer som gör de olika alternativen för en tvärförbindelse får mer eller mindre nytta (kostnads/nyttokvot), till exempel varierande kostnader för anläggning, varierande kostnader för att ansluta en tvärförbindelse till väg 155, miljöpåverkan, byggnadstekniska förutsättningar, fördelning av trafiken i trafiksystemet med mera.

Nyligen genomfördes en fördjupad trafikutredning (januari 2018) som underlag för det pågående arbetet med planprogram för centrala Torslanda. Huvudsyftet med utredningen var att bedöma effekterna av det åtgärdsförslag som tagits fram inom ramen för ÅVS Trafiken i Torslanda, en tvärförbindelse (Älvegården Väst) samt Göteborgs Stads trafikstrategi i relation till den trafik som beräknas alstras av den planerade bebyggelseutvecklingen i centrala Torslanda. Studien kommer fram till att det krävs en systemlösning där det ingår åtgärder från ÅVS:en, en tvärförbindelse, bebyggelsemässig utveckling av centrala Torslanda, som även omfattar en omstrukturering av trafikmiljön runt Torslanda torg och uppfyllnad av trafikstrategin för att långsiktigt lösa trafikproblemen i Torslanda.

Att välja ut ett antal åtgärder från ÅVS:en eller att gå vidare med enbart en tvärförbindelse är ingen hållbar lösning på längre sikt och möjliggör heller inte bebyggelseutvecklingen enligt planprogrammets intentioner.

Utvecklingen av trafiksystemet har inte skett parallellt med bebyggelseutvecklingen och inte i den omfattning som skulle behövts för att bibehålla framkomligheten i området. Trafikanalyserna som nyligen genomförts visar att de i dagsläget inte finns tillräcklig kapacitet med bara två vägar, Kongahällavägen söderut och Kongahällavägen norrut, som de enda in- och utfarterna till och från Torslanda. Kapacitetsbristerna och de få tillfartsalternativen medför också brister i robustheten i trafiksystemet, det vill säga den kapacitet och de möjligheter som finns att hantera en störning, till exempel vid en olycka, eller vid toppar i trafikflödet under högttrafik.

Fortsatt utredningsarbete

I det fortsatta arbetet med en systemlösning för trafiken i Torslanda behöver de olika delarna detaljstuderas utifrån flera olika aspekter. En trafikmodell behöver också tas fram för samtliga trafikslag för att fullt ut kunna göra trafikanalyser och bedöma effekter av de olika åtgärderna.

För de föreslagna ÅVS-åtgärderna krävs fördjupade utredningar avseende bedömning av konsekvenser, effekter och kostnader för genomförande göras. Samråd med fastighetsägare behöver genomföras och påverkan på boendemiljöer behöver studeras. Andra viktiga frågor att lösa är markåtkomst och att bedöma behovet av eventuella kompletterande natur- och kulturmiljöutredningar. Detta är alla frågor som hanteras inom ramen för den kommunala planeringsprocessen, men det är angeläget att detta arbete kommer igång för att möjliggöra stadsutvecklingen och fortsatt framdrift i till exempel detaljplanearbetet för centrala Torslanda. Åtgärdsförslaget behöver också studeras i förhållande till annan pågående planering i området.

Även för en tvärförbindelse behövs det fördjupade studier och bland annat krävs en utredning som slår fast läget för en tvärförbindelse. I den fördjupade trafikutredningen som trafikkontoret nyligen genomfört förordas alternativ Älvegårdsförbindelsen Väst och här finns flera tänkbara alternativ för en sträckning. Det finns också två olika alternativ för planeringsprocess för en tvärförbindelse, markåtkomst via detaljplan eller via vägplan. Inte minst är denna fråga viktig då en tvärförbindelse kräver anslutning till väg 155 via en trafikplats som innebär sammankoppling med det statliga vägnätet. Om det blir aktuellt men anslutning av en tvärförbindelse via Syrhålamotet kommer det att krävas fördjupade trafikanalyser med mikrosimulering avseende trafikflöden för att visa på att det inte blir någon negativ påverkan för godstrafiken in- och ut från Volvos anläggningar i området. Rent utformningsmässigt behöver också en tvärförbindelse utredas för att bestämma lämplig vägbredd, sektion med eventuell gång- och cykelfält samt hur vägen ska hastighetssäkras.

I samband med att en tvärförbindelse anläggs kommer både boendemiljöer, natur- och rekreationsområden att påverkas. Även här krävs fördjupade studier och det kan också bli aktuellt att föreslå kompensationsåtgärder i natur- och rekreationsmiljöer. Boendemiljöer behöver studeras i avseenden för såväl buller- som luftkvalitetspåverkan och trafiksäkerhetsmässigt och även föreslå åtgärder där det krävs. Vilken skyltad hastighet som ska råda längs vägen utreds också i detta skede.

7.3 Förslag till beslut om fortsatt hantering

Resultatet av analyserna och slutsatserna som dragits i ÅVS-arbetet visar att det på kort sikt behöver komma till en lösning på systemnivå för att lösa trafiksituationen längs Kongahällavägen och för att kunna möjliggöra framtida bebyggelseutveckling i Torslanda (i första hand centrala Torslanda och Torslanda torg). Som stöd för detta förslag till beslut om fortsatt hantering ligger det genomförda ÅVS-arbetet och de slutsatser som dragits i den fördjupade trafikutredningen, vilken genomfördes som planeringsunderlag för programarbetet för centrala Torslanda.

För att lösa framkomlighetsproblemen och möjliggöra bebyggelseutvecklingen i Torslanda föreslås en systemlösning för trafiken i Torslanda med följande ingående åtgärdsförslag:

- Genomförande av samtliga föreslagna åtgärder i denna ÅVS i enlighet med redovisad prioriteringsordning.
- Tvärförbindelse, mellan Kongahällavägen och väg 155, Öckeröleden.
- Göteborgs Stads trafikstrategi

KÄLLFÖRTECKNING

Förskola och familjedaghem, Göteborgs Stad (2017-02-10)

https://goteborg.se/wps/portal/start/forskola-och-familjedaghem!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8fdxNPQz0wwkpiAJKG-AAjgb6BbmhigA77zUs/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborgsbladet 2016 – områdesfakta Västra Hisingen

Hållbar tillväxt – mål och strategier med fokus på regional struktur, Göteborgsregionens kommunalförbund (2013)

Lokalt utvecklingsprogram 2015-18, Stadsdelsförvaltningen Västra Hisingen (Göteborgs Stad)

NVDB – Nationell vägdatabas

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Pendelparkering, Göteborgs Stad (2017-02-10)

<http://goteborg.se/wps/portal/start/parkeringstillstand-och-parkeringsplatser/parkera/parkeringsplats/pendelparkering!/ut/p/z1/hY5BDoIwFAXP4gX620KALssCBAxgQkLbjQGtlQSoAWITTy8ewPh2k5nFAwUC1Ny9BtNtg527cWepgktN8nMUE46rlCU4a4o6KYtTdWwotP8CtWv8YxxDDmroJ-SuE8KIMT8kAWU0DPzLowTaGGQpR3Jz3yd87r3IgFr0XS96QQ-7biCcc8hYa0aNVg3PSbyzIR8-nrtr9g!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/>

Skola och utbildning, Göteborgs Stad (2017-02-10)

https://goteborg.se/wps/portal/start/skola-och-utbildning!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8fdxNQ830wwkpiAJKG-AAjgb6BbmhigBXnont/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

STRADA, Transportstyrelsen (2017-02-01)

<https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>

Vision Västra Götaland – Det goda livet, Västra Götalandsregionen (2005)

Västtrafik www.vasttrafik.se

Översiktsplan för Göteborg, Göteborgs Stad, 2009

Göteborgs Stads trafikstrategi för en nära storstad, Göteborgs Stad, 2014

Alternativvalsstudie Torslanda tvärförbindelse, Tyréns, 2018