



Tjänsteutlåtande

Trafiknämnden
2018-03-13

Utfärdat
2018-02-26
Diarienummer 1692/14

Samhälle och planering

Per Bratthammar/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon 031-368 26 21
E-post: per.bratthammar@trafikkontoret.goteborg.se

Trafiken i Torslanda

Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden godkänner Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att planera för ett genomförande av de åtgärder och planeringsinriktningar som beskrivs i Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda, inkluderat en tvärförbindelse till Torslanda. Det innebär att trafikkontoret ska arbeta för att skapa:
 - förutsättningar för att fler kan välja ett hållbart resande.
 - mer trafiksäkra skolvägar.
 - förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet.
 - förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda.
3. Trafiknämnden skickar Systemlösningen för trafiken i Torslanda på remiss enligt sändlista.
4. Trafiknämnden förklarar uppdraget om att komma med förslag på möjliga lösningar för att lösa upp trafiken i centrala Torslanda (TN 2013-12-18 § 326) för fullgjort.

Sammanfattning

Trafiknämnden gav i december 2013 i uppdrag till trafikkontoret att komma med förslag på möjliga lösningar för att lösa upp trafiken i centrala Torslanda (TN 2013-12-18 § 326, bilaga 10). Ett halvår senare, i juni 2014, kom ett tilläggsyrkande om att även ta med i arbetet att utreda en tvärförbindelse till Torslanda (TN 2014-06-12 § 179, bilaga 11). Den 26 januari 2017 beslutade kommunfullmäktige efter en motion av Jonas Ransgård (M) och Hampus Magnusson (M) (bilaga 13), bland annat att ge trafiknämnden i uppdrag att prioritera arbetet med en tvärförbindelse i Torslanda (KF § 27, bilaga 12). Trafikkontoret lägger nu fram ett förslag på lösning till trafiknämnden.

Trafikkontoret har kunnat visa att den nuvarande trafikinfrastrukturen i Torslanda är undermålig och inte klarar ta hand av de resor som idag

genereras i området. Trafikkontoret har därför tagit fram en åtgärdsvalsstudie som omfattar rekommenderade åtgärder och inriktningar för att lösa trafiken i Torslanda, inklusive en tvärförbindelse till Torslanda. Studien visar att samtliga åtgärder i åtgärdsvalsstudien behöver genomföras för att få till en acceptabel trafiksituation i Torslanda och möjliggöra stadsutveckling i enlighet med Göteborg Stads ambitioner.

Två dokument har tagits fram för trafiknämndens ställningstagande för att möjliggöra ett genomförande av de åtgärder trafikkontoret rekommenderar i åtgärdsvalsstudien. Det ena dokumentet är Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda. Det andra dokumentet är Systemlösning för trafiken i Torslanda.

Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda samlar förslag på angelägna och nödvändiga åtgärder som behövs för att uppnå uppsatta mål med trafiken i Torslanda. Trafikkontoret föreslår därför att trafiknämnden tar ställning till åtgärdsvalsstudien och beslutar att godkänna den, och samtidigt beslutar att ge i uppdrag åt trafikkontoret att planera för ett genomförande av de åtgärder och planeringsinriktningar som beskrivs i åtgärdsvalsstudien.

Systemlösning för trafiken i Torslanda sätter in åtgärdsvalsstudiens åtgärder i ett sammanhang och fastställer ett förslag på läge för tvärförbindelsen i läge Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c).

Systemlösningen är ett sätt att kommunicera trafiknämndens arbete med Trafiken i Torslanda. Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att skicka ut systemlösningen på remiss till berörda offentliga aktörer (se bilaga 9), som på olika sätt bidragit i arbetet. Avsikten är att trafiknämnden tar ställning till innehållet i systemlösningen först efter den varit ute på remiss. Ställningstagandet omfattar då ett fastställande av ett läge för tvärförbindelsen samt om nästa steg i processen som är en genomförandestudie.

Förhållande till beslutade styrande dokument

De åtgärder och den planeringsinriktning som föreslås i Trafiken i Torslanda, följer kommunens styrdokument. Den tvärförbindelse till Torslanda som föreslås i systemlösningen, följer översiktsplanens vägreservat i läge Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c). Det innebär att om den föreslagna planeringsinriktningen följs och de rekommenderade åtgärderna genomförs kommer detta att i hög grad bidra till trafikstrategins effektmål och möjliggöra den pågående utbyggnadsplaneringen och översiktsplanens utvecklingsstrategier i Torslanda.

Ekonomiska konsekvenser

Uppskattning av totalkostnaden för hela systemlösningen

Nedan görs en uppskattning av totalkostnaden för samtliga åtgärder i åtgärdsvalsstudien/systemlösningen, inklusive en tvärförbindelse i läget enligt Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c), beräknad på en möjlig linjeföring.

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

Byggherrekostnad, inklusive projektering har här skattats till 22 procent av entreprenörskostnaden. Kostnad för projektbuffert och ekonomisk osäkerhet har skattats till 10 procent av entreprenörskostnaden.

Kostanden för markförvärv, inlösen av fastigheter, arkeologi och dylikt har för samtliga åtgärder i systemlösningen skattats till 10 mnkr. Kostnaden är däremot inte skattad i de enskilda kategorierna nedan, på grund av osäkerheter i tidigt skede. Kostnaderna är beräknade i 2017 års prisnivå. Beloppet är avrundat till två värdesiffror:

Totalkostnad, åtgärdsvalsstudie:	250 – 400 mnkr
---	-----------------------

Nedan under *Åtgärdernas uppdelning i kategorier* går att läsa mer om varje kategori av åtgärder och dess kostnader.

Åtgärdernas uppdelning i kategorier

Åtgärderna i åtgärdsvalsstudien är uppdelade i kategorier. Detta är viktigt ur ett genomförandeperspektiv. Åtgärderna finns mer utförligt beskrivna i Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslandas kapitel 6 (bilaga 1). Där finns också åtgärderna listade i de olika kategorierna. Entreprenörskostnaden här nedan, motsvaras av anläggningarkostnaden i åtgärdsvalsstudien. Beloppen är avrundade i utskriften för att förenkla läsbarheten.

Till den första kategorin tillhör åtgärder som är *nödvändiga att genomföra på kort sikt, exklusive Torslanda tvärförbindelse*. Här återfinns de åtgärder där ett genomförande av åtgärden bör påbörjas omgående. Åtgärder i denna kategori omfattar följande kostnader:

Entreprenad	46,5 – 85,0 mnkr
Byggherre, inklusive projektering	10,2 – 18,7 mnkr
Projektbuffert, ekonomisk osäkerhet	4,6 – 8,5 mnkr
Summa	61,4 – 112,2 mnkr
Riskreserv ÅVS (25 %)	15,3 – 28,0 mnkr
Totalkostnad, åtgärder kategori 1*	76,7 – 140,2 mnkr

* *Markförvärv, inlösen fastigheter, arkeologi o.d. ingår ej.*

Torslanda tvärförbindelse tillhör egentligen denna kategori, men är här utlyft till en egen kategori, eftersom den är en så omfattande åtgärd.

Till den andra kategorin tillhör åtgärder som är angelägna att genomföra på kort sikt. Här återfinns de åtgärder där ett genomförande av åtgärden bör påbörjas så snart möjlighet ges. Åtgärder i denna kategori omfattar följande kostnader:

Entreprenad	19,4 – 49,0 mnkr
Byggherre, inklusive projektering	4,3 – 10,8 mnkr
Projektbuffert, ekonomisk osäkerhet	1,9 – 4,9 mnkr
Summa	25,6 – 64,7 mnkr
Riskreserv ÅVS (25 %)	6,4 – 16,2 mnkr
Totalkostnad, åtgärder kategori 2*	32,0 – 80,8 mnkr

* *Markförvärv, inlösen fastigheter, arkeologi o.d. ingår ej.*

Till den tredje kategorin tillhör åtgärder som är angelägna att genomföra på längre sikt. Här återfinns de åtgärder där ett genomförande av åtgärden bör påbörjas så att åtgärden är genomförd innan år 2035. Åtgärder i denna kategori omfattar följande kostnader:

Entreprenad	1,3 – 6,0 mnkr
Byggherre, inklusive projektering	0,3 – 1,3 mnkr
Projektbuffert, ekonomisk osäkerhet	0,1 – 0,6 mnkr
Summa	1,7 – 7,9 mnkr
Riskreserv ÅVS (25 %)	0,4 – 2,0 mnkr
Totalkostnad, åtgärder kategori 3*	2,1 – 9,9 mnkr

* *Markförvärv, inlösen fastigheter, arkeologi o.d. ingår ej.*

Torslanda tvärförbindelse (den fjärde kategorin) är den enskilt största åtgärden i åtgärdsvalsstudien. Precis som för de åtgärder som ingår i den första kategorin av åtgärder, är detta en *nödvändig åtgärd att genomföra på kort sikt*. Ett genomförande av åtgärden bör påbörjas så snart som möjligt. I fallet med tvärförbindelsen innebär detta att ett läge för tvärförbindelse bör fastställas. Detta steg inleds med att skicka ut systemlösningen på remiss. Kostnadsuppskattningen för tvärförbindelsen utgår från en möjlig linjeförbindelse i läge Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c). Åtgärder i denna kategori omfattar följande kostnader:

Entreprenad tvärförbindelse	76,9 – 95,9 mnkr
Byggherre, inklusive projektering	16,9 – 21,1 mnkr
Projektbuffert, ekonomisk osäkerhet	7,7 – 9,6 mnkr
Summa	101,5 – 126,5 mnkr
Riskreserv ÅVS (25 %)	25,4 – 31,6 mnkr
Totalkostnad, åtgärder kategori 4*	126,8 – 158,2 mnkr

* *Markförvärv, inlösen fastigheter, arkeologi o.d. ingår ej.*

För mer detaljer om kostnader för Älvegårdsförbindelse Väst hänvisas till alternativ Älvegårdsförbindelse Väst i bilaga 5.

Samhällsekonomisk nytta

Den samhällsekonomiska nyttan för att bygga en tvärförbindelse beräknas ge en *nettonuvärdeskvot på 6,5*, och är beräknat på entreprenörskostnaden. Detta är att betrakta som ett mycket högt värde för denna typ av åtgärd, vilket innebär att tvärförbindelsen antas kunna tillföra stor nytta till Torslanda under en lång tid framöver.

Utan ett genomförande av de föreslagna investeringar som finns som en rekommendation i åtgärdsvalsstudien, visar utredningarna att Torslanda inte går att bostadsutveckla mer utan att trafikläget ytterligare försämrats. Detta med risk för otrygghet, längre köer och ett område som med tiden blir allt mindre attraktivt. Detta beror i första hand på att infrastrukturen redan i nuläget är undermålig i förhållande den belastning på trafiksystemet som är ett resultat av senaste decenniets bostadsutveckling i området.

Barnperspektivet

Stor kraft har lags på att ta fram åtgärder som ökar barn och ungas möjligheter att på ett tryggt sätt kunna ta sig på egen hand till skola och olika fritidsaktiviteter runt om i Torslanda. Det minskar föräldrars benägenhet att skjutsa sina barn med bil. Ett tryggare Torslanda ökar möjligheterna för att barnen väljer att gå, cykla eller åka kollektivt, istället för att åka med föräldrarna. Barnens hälsa påverkas därmed också positivt av förslaget, då barnen väntas röra sig mer om åtgärderna genomförs.

Längs Nya Älvegårdsvägen, väntas dock trafiken öka om en tvärförbindelse byggs i läge Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c). Nya Älvegårdsvägen är en stor och bred gata, och gång och cykelbana finns längs vägen. Nya Älvegårdsvägen är från början byggd för att kunna hantera den genomfartstrafik som en tvärförbindelse väntas generera och vägen klarar ur ett kapacitetsperspektiv betydligt mer biltrafik än vad som går där idag.

Ett öppnande av genomfartstrafik längs nya Älvegårdsvägen kommer dock innebära en stor förändring för de boende i området kring vägen, jämfört med dagens situation. Stor kraft måste därför läggas på att området även efter ett öppnande av vägen för genomfartstrafik ska vara tryggt, trafiksäkert och trivsamt och att buller från den ökade trafiken måste hanteras på ett tillfredsställande sätt. Det gäller att barn även i framtiden ska kunna ta sig till och från skola, kamrater och andra fritidsaktiviteter på ett tryggt sätt i Älvegården, utan att föräldrar ska känna att de behöver skjutsa sina barn med bil.

Jämställdhetsperspektivet

De åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien följer trafikstrategin. Det innebär att åtgärderna är inriktade på att öka det hållbara resandet i området. Då fler kvinnor än män reser med hållbara färdsätt som kollektivtrafik, innebär en satsning på åtgärder som stärker det hållbara resandet också en satsning på kvinnor ur ett jämställdhetsperspektiv. Detta beror på att de nya åtgärderna i högre utsträckning tillgängliggör målpunkter i staden på ett mer attraktivt sätt. Det innebär att möjligheterna att förflytta sig och ta sig fram i staden blir mer jämlikt med de som idag åker bil, och som till grupp i större utsträckning består av män. På så sätt bidrar därför de föreslagna åtgärderna till ett mer jämställt samhälle.

Mångfaldsperspektivet

De föreslagna åtgärderna i systemlösningen är en förutsättning för stadsutveckling i området. Genom att möjliggöra stadsutveckling finns goda möjligheter att påverka förutsättningarna för mångfald via stadsplanering.

Med mångfald avses här att ge människor möjligheter till att inom eller mellan olika sociala grupper handla efter ens egna preferenser och på sätt bidra till en variation av egenskaper i samhället. Det kan handla om att individer ska kunna välja mellan olika boendeformer, att människor med olika fysiska förutsättningar får möjlighet att enklare tillgängliggöra staden eller att skapa förutsättningar för människor med olika etnisk bakgrund att få möjlighet att på egna villkor få tillträde till samhällets gemenskap.

Grunden för att öka mångfalden ges därför av möjligheterna till att samhällsutveckla Torslanda mot att bli mer tryggt, trafiksäkert och varierat. Därför bidrar också de åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien och systemlösningen till att stärka mångfalden i samhället.

Miljöperspektivet

Förslaget resulterar i en bättre trafikmiljö kring Torslanda torg, med lägre bullervärden och mindre biltrafik. Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter för att på ett tryggt sätt korsa Kongahällavägen i centrala Torslanda väntas öka avsevärt genom en ny utformning av trafikmiljön.

Biltrafikens möjlighet att välja att åka via en tvärförbindelse i läge Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c), bidrar till att boende i ett stort upptagningsområde i Torslanda kan välja den nya tvärförbindelsen med kortare restid och kortare färdväg som följd. Trafikmiljön påverkas också positivt på de flesta håll i Torslanda. Undantaget är i området kring Nya Älvegårdsvägen där trafiken väntas mer än fyrdubblas mot dagens trafikflöden som idag ligger runt 1500 fordon/dygn. Här måste mer ingående trafikutredningar beskriva hur den ökade trafiken i området påverkar omgivningen med avseende på buller. Avsikten är att trots att den ökade trafiken leder till en förändrad situation för boende i Älvegården, ska situationen efter ett öppnande av genomfartstrafik upplevas som trygg och tillfredsställande för de boende i området.

Älvegårdsförbindelsen är den sträckning av dem som studerats som ger minst påverkan på naturmiljö, kulturmiljö och landskap. Mycket beror på att det förväntade intrånget i obruten mark berör en relativt kort sträcka, eftersom delar av den befintliga infrastrukturen kan utnyttjas. Trots det väntas ändå intrången i till exempel naturmiljön bidra till en stor negativ konsekvens. Tidigare utredningar visar att det är känt att det finns skyddade djurarter i området i form av hasselsnok och vattensalamander. Hasselsnok har ett högt skyddsvärde enligt lagstiftningen, och kompensationsåtgärder är ett måste för den påverkan som en tvärförbindelse förorsakar djuren.

Kompensationsåtgärder har därför studerats under utredningen av Torslanda tvärförbindelse. Innebörden blir att vägen måste läggas på bank, så pass hög att hasselsnokarna inte kan ta sig upp på den, och med någon form av låga passager under vägen där djuren kan passera. För att underlätta processen är det lämpligt att en inleda en dialog med länsstyrelsen, så snart ett läge för en tvärförbindelse fastställts av trafiknämnden.

Omvärldsperspektivet

Torslanda är en populär stadsdel i Göteborg med en relativt homogen befolkning. De åtgärder som föreslagits i systemutredningen kommer att möjliggöra en stadsutveckling i Torslanda. Med god planering kommer försättningar ges för att ytterligare kunna integrera stadsdelen i resten av staden och bidra till att öka samhörigheten med de övriga boende inom stadsdelsförvaltning Västra Hisingen. En förutsättning för detta är goda kommunikationer mellan de olika områdena, och de åtgärder som föreslagits i systemlösningen kan på olika sätt bidra till detta. En tvärförbindelse till Torslanda bidrar också till att tillgängliggöra kusten och havet på ett tydligare sätt, till exempel för rekreation. Detta är ett inom Göteborgs Stad viktigt mål att arbeta för att uppnå.

Ur en trafikförsörjningssynpunkt ligger Torslanda på ett besvärligt avstånd från Göteborgs centrum. Det är långt att cykla och gå in till stadens centrala delar, vilket gör att bil eller kollektivtrafik för de allra flesta blir det naturliga valet av fordon. Vid en kraftig expansion av Torslanda måste därför transporterna till stadens centrala delar beaktas. Idag och inom överskådlig tid är

det expressbussar som kommer att stå för de kollektiva transporterna in till staden. Om befolkningen växer måste också fler bussar till för att klara transporterna när antalet resenärer ökar. Problemet är att det idag finns ett begränsat utrymme till att ta emot ytterligare expressbussar inne i centrala Göteborg.

Stefan Eglinger
Trafikdirektör

Jörgen Einarsson
Avdelningschef

Bilagor

- 1 Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda (Trafikkontoret, Göteborg Stad, 2018).
- 2 Systemlösning för trafiken i Torslanda – Remissversion (Trafikkontoret, Göteborg Stad, 2018).
- 3 Alternativvalsstudie Torslanda tvärförbindelse (Tyréns, 2018).
- 4 Fördjupad trafikutredning – Underlag till Planprogram för centrala Torslanda (Trafikkontoret, Göteborg Stad, 2018).
- 5 Torslanda förbindelserna - Second opinion (Ramböll, 2017).
- 6 Trafikrapport – Älvegårdsvägen, Göteborg, Trafikmätning 2017-12-15 (6 dagar) (Trafikia, 2018).
- 7 Torslanda tvärförbindelse – Behov av ytterligare utredningar (Tyréns, 2015).
- 8 Trafikutredning Torslanda (Tyréns, 2014).
- 9 Sändlista remissinstanser för ”Systemlösning för trafiken i Torslanda” (Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2017).
- 10 Yrkande från (M), (FP), yttrande (KD) om uppdrag angående förslag på lösningar på trafiksituationen i Torslanda, TN 2013-12-18 § 326.
- 11 Tilläggsyrkande från (M), (FP), (S), (VägV) om uppdrag angående förslag på lösningar på trafiksituationen i Torslanda, TN 2014-06-12 § 179.
- 12 KF § 27 Dnr 2060/15: Motion av Jonas Ransgård (M) och Hampus Magnusson (M) om förbättrad trafiksituation i Torslanda bl a genom bro till Öckerö kommun och ny tvärförbindelse (KF, 2017-01-26).
- 13 Motion till Göteborgs kommunfullmäktige: Motion om förbättrad trafiksituation i Torslanda bl a genom bro till Öckerö kommun och ny tvärförbindelse (Jonas Ransgård (M) och Hampus Magnusson (M), 2015-12-14).

Ärendet

Trafiknämnden gav 18 dec 2013, § 326 (bilaga 10), i uppdrag till trafikkontoret:

Att uppdra till trafikkontoret att skyndsamt återkomma till trafiknämnden med förslag på möjliga lösningar för att lösa upp trafiken i centrala Torslanda. Vi vill se en redovisning av redan utredda alternativ samt möjliga nya alternativ.

Med följande tilläggsyrkande daterat den 12 juni 2014, § 179 (bilaga 11):

Att trafikkontoret snarast föreslår och inkluderar en tvärförbindelse i åtgärds paketet för Torslanda.

Kommunfullmäktige beslutade den 26 januari 2017 efter en motion av Jonas Ransgård (M) och Hampus Magnusson (M) om förbättrad trafiksituation i Torslanda bland annat genom bro till Öckerö kommun och ny tvärförbindelse (KF § 27 Dnr 2060/15) bland annat att ge trafiknämnden i uppdrag att prioritera arbetet med en tvärförbindelse i Torslanda.

Trafikkontoret har sammanställt arbetet i två dokument som trafiknämnden behöver ta ställning till, för att arbetet med åtgärderna ska kunna gå vidare mot ett genomförande av åtgärderna.

Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda (bilaga 1) ger förslag på möjliga lösningar för att lösa upp trafiken i centrala Torslanda. Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner åtgärdsvalsstudien och förklarar uppdraget för fullgjort, och samtidigt beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att planera för ett genomförande av de åtgärder och planeringsinriktningar som beskrivs i åtgärdsvalsstudien.

Systemlösning för trafiken i Torslanda (bilaga 2) avser att kommunicera åtgärdsvalsstudiens åtgärder och ger även förslag på ett läge för en tvärförbindelse till Torslanda i läge Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c). Avsikten är att få in synpunkter från berörda aktörer som bidragit i arbetet. Trafikkontoret föreslår därför att systemlösningen skickas ut på remiss till de berörda aktörerna enligt bifogad sändlista (bilaga 9).

Trafikkontoret avser att återkomma till trafiknämnden i höst med systemlösningen efter att den varit ute på remiss. Trafiknämnden får då möjlighet att ta ställning till systemlösningen och samtidigt fastställa ett läge för en tvärförbindelse till Torslanda. Avsikten är att trafiknämnden samtidigt ska få möjlighet att ge i uppdrag åt trafikkontoret att påbörja en genomförandestudie för en tvärförbindelse till Torslanda.

En genomförandestudie beräknas ta tre år. Under den tiden fastställs en linjeföring för tänkt läge för en tvärförbindelse och en vägplan och/eller detaljplan tas fram tillsammans med underlag för investeringsbeslut för en tvärförbindelse. Därefter beräknas ett år för projektering, och ett år för byggandet av en tvärförbindelse. Det betyder att om genomförandestudien påbörjas i början av 2019, så är *en möjlig tidplan att en ny tvärförbindelse skulle kunna stå klar i slutet av 2023*. Övriga åtgärder i åtgärdsvalsstudien kan göras parallellt med tvärförbindelsen, enligt förslagen prioriteringsordning.

Bakgrund

Torslanda är ett kustnära område på västra Hisingen som under de senaste decennierna kontinuerligt vuxit i popularitet för att idag befolkas av cirka 24 000 personer. Torslanda har långsamt förvandlats från ett område med utspridd kustnära bebyggelse till att kraftigt förtätats längs Kongahällavägen mellan Torslandakrysset i sydväst till Skra Bro i nordost. Dessa två platser fungerar även som de enda två infartsportarna för biltrafik till området.

Områdets vägsystem har en tydlig fingerstruktur vilket gör att all biltrafik till och från området måste passera via Kongahällavägen, för att sedan passera via någon av områdets två portar. Den långa maskvidd som sträckan mellan dess områdesinfarter utgör tillsammans med Kongahällavägens funktion av att ta emot all områdestrafik via de många utfarter och anslutningsvägar, utgör en grogrund för ett störningskänsligt trafiksystem med låg kapacitet. Områdets fingerstruktur bidrar även till att många torslandabor får långa avstånd till områdets kollektivtrafikstråk, som i huvudsak går längs Kongahällavägen. Detta bidrar till områdets höga bilinnehav och Torslandabornas benägenhet att välja bilen framför andra transportslag.

År 2006 – 2007 utreddes en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen i höjd med Domarringsgatan och väg 155 Öckeröleden med anslutning till Bulycke gård i Bur. Vägen kallades Domarringsförbindelsen och den påbörjade planeringen av vägen gladdade många torslandabor som såg en förbättrad trafiksituation i centrala Torslanda framför sig. Resultatet av de senaste årens befolkningstillväxt började märkas av i morgontrafiken och trafikanalyser hade visat på en framtida ohållbar situation för området. Detta trots den ventil som då fanns i trafiksystemet i form av Södra Låssbyvägen.

Domarringsförbindelsen var tänkt att finansieras via en exploatering längs vägen. Det visade sig dock att det fanns skyddade djurarter med högt skyddsvärde i området i form av hasselsnok och vattensalamander. Utredningar visade att vägen gick att bygga, förutsatt att kompensationsåtgärder vidtogs. Vårre var det dock för exploateringen som visade sig inte kunde genomföras på det sätt som det ursprungligen var tänkt. Kostnaden för att bygga vägen ökade drastiskt till följd av kompensationsåtgärderna, samtidigt som den tänkta medfinansieringen av vägen försvann med områdets exploateringstankar. Projektet med Domarringsvägen drevs därför inte vidare.

I juni 2013 stängdes på polisens inrådan Södra Låssbyvägen av för genomfartstrafik med bil. Vägen användes av betydligt fler fordon än den var dimensionerad för och utgjorde en trafiksäkerhetsrisk för boende och övriga oskyddade trafikanter som vistades eller färdades längs vägen. De bilförare som tidigare hade nyttjat vägens genhet fick nu hitta nya vägar att färdas på.

Många Torslandabor upplevde att omfördelningen av trafik i det redan mättade trafiksystemet ledde till avsevärda försämringar i trafikmiljön med ökade köer, längre restider, längre färdvägar, ökad otrygghet och sämre möjligheter att korsa eller komma ut på Kongahällavägen. Kollektivtrafiken blev på samma sätt som biltrafiken, negativt påverkad av händelsen. Önskemål om en ny tvärförbindelse till Torslanda började åter ta fart.

Trafikkontoret påbörjade under hösten 2013 en nulägesanalys. Det bekräftade torslandabornas upplevelse av ett överansträngt trafiksystem med köer och förlängda restider morgon och eftermiddag. Speciellt märktes det

köer på stråket *Torslandavägen-Kongahällavägen* mellan Bur och Domarringsgatan och på *Björlandavägen* mellan Skra Bro och Sörredsvägen/Hisingsleden. Restidsfördröjningen på vardagsmorgnar och vardags-eftermiddagar uppskattades till mellan 6 – 10 min, jämfört om resan genomfördes i lågtrafik.

I december 2013 gav trafiknämnden i uppdrag åt trafikkontoret att hitta en lösning på trafikproblemen i centrala Torslanda, och i juni 2014 förstärktes uppdraget med ett tilläggsyrkande där det framgick att trafikkontoret även skulle utreda en tvärförbindelse till Torslanda.

Trafikkontorets synpunkter

Utredningsområde för Trafiken i Torslanda

Systemområdet för projektet Trafiken i Torslanda har varit relativt omfattande. Kärnan i projektet har varit att lösa trafiksituationen i centrala Torslanda. I stora drag har därför området som omfattas av *Kongahällavägen* mellan Torslandakrysset och Skra Bro, med alla dess anslutningar och tillfarter, *Björlandavägen* mellan Skra Bro och Hisingsleden, *Sörredsvägen* samt *Torslandavägen* mellan Sörredsvägen och Torslandakrysset ingått i utredningsområdet. Men också området mellan Amhult, Torslandavallen och Torslandatorg har studerats. Utredningsområdet har valts för att kunna skapa en helhetsbild av de systemeffekterna som blir resultatet när olika åtgärder prövats. Däremot har väg 155 Öckeröleden från Bur och väster ut mot Hjuvik *inte* ingått i studien inom ramen för detta projekt.

Aktörer som bidragit i projektet

Samtliga av Göteborgs Stads planerande förvaltningar har varit med och bidragit i projektet; stadsdelsförvaltning Västra Hisingen, stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen, kulturförvaltningen och miljöförvaltningen. Men också Räddningstjänsten Storgöteborg, Polisen, Trafikverket, Västtrafik och framför allt medborgarna i Torslanda. Konsulter har bidragit med sin specialkunskap till projektet.

Aktörerna har på olika sätt bidragit genom att medverka på workshops, bidragit med synpunkter, gjort tekniska utredningar och deltagit i diskussioner på olika möten. Informationen har tagits tillvara, beaktats och används inom projektet. Resultatet av deras arbete och deltagande går att utläsa i de många åtgärder som tagits fram inom projektet.

Två dokument att ta ställning till

Vägen för att komma fram till en lösning för trafiken i centrala Torslanda har inneburit att flera trafikutredningar och medborgardialoger har behövts göras. Parallellt med den åtgärdsvalsstudie som gjorts inom arbetet med trafiken i Torslanda har även en utredning om en tvärförbindelse till Torslanda tagits fram, samt en fördjupad trafikutredning för Programmet för centrala Torslanda. De olika utredningarna är tätt knutna till varandra. Materialet har sedan sammanställts till en systemlösning där åtgärdsvalsstudiens åtgärder och slutsatser från de övriga dokumenten finns samlade.

Två av dessa dokument ser trafikkontoret som avgörande att trafiknämnden tar ställning till, för att trafikkontoret ska kunna ta utredningen vidare mot ett genomförande. Det ena dokumentet är *Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda* och det andra dokumentet är *Systemlösning för trafiken i Torslanda*.

Trafiknämnden föreslår ta ställning till innehållet i Systemlösning för trafiken i Torslanda först efter denna varit ute på remiss till de berörda offentliga aktörer som på olika sätt bidragit i arbetet.

Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda

Åtgärdsvalsstudien har följt den gängse metodiken för åtgärdsvalsstudier. Det innebär att brister och behov legat till grund för sökandet av lämpliga åtgärder som löser problematiken.

Förhållande till trafikstrategin

Göteborgs Stads styrdokument har varit en ledstjärna under arbetet, och en given målsättning har varit att trafikstrategins effektmål nedbrutna på områdesnivå ska uppfyllas. Förutsättningen är dock att de åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien, inklusive en tvärförbindelse till Torslanda genomförs. Åtgärderna är nödvändiga för att lösa upp trafiken i centrala Torslanda och möjliggöra en fortsatt bebyggelseutveckling. På samma sätt är det generella arbetet med trafikstrategin runt om i Göteborg, mycket viktigt för det hållbara resandet i Torslanda, eftersom det minskar behovet av att åka bil till exempel till centrala Göteborg när hållbara färdmedel ges bättre förutsättningar.

Studien har kommit fram till att åtgärdsvalsstudiens lösningar skulle inriktas på att skapa:

- förutsättningar för att fler kan välja ett hållbart resande.
- mer trafiksäkra skolvägar.
- förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet.
- förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda.

Föreslagna åtgärder

Inom arbetet med åtgärdsvalsstudier används 4-stegsprincipen. Den har varit en utgångspunkt i framtagandet av åtgärder. 4-stegsprincipen är en resursbesparande princip som bidrar till att inte mer omfattande åtgärder föreslås, än vad som behövs för att lösa ett givet problem.

I kapitel 6 i Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda (bilaga 1) finns samtliga föreslagna åtgärder utförligt beskrivna. Längre bak i kapitlet finns även åtgärderna listade, dels efter trafikslag och dels efter prioriteringsordning. Varje åtgärd har en också egen beteckning som också kan återfinnas i rapportens åtgärds-kartor. Där går att utläsa vart i geografin åtgärden är belägen. Varje åtgärd har en kostnadsuppskattning, en klassificering i enlighet med 4-stegsprincipen, samt en bedömd prioritering av när i tid åtgärden lämpligas bör genomföras för att uppnå önskvärt resultat på systemnivå.

Prioriteringsordningen som finns i åtgärdsvalsstudien innebär att *samtliga föreslagna åtgärder är uppdelade i de tre kategorierna:*

1. Nödvändiga åtgärder att genomföra på kort sikt
2. Angelägna åtgärder att genomföra på kort sikt
3. Angelägna åtgärder att genomföra på längre sikt.

Samtliga föreslagna åtgärder bör i enlighet med ovanstående prioriteringsordning genomföras innan år 2035 för att uppsatta mål ska uppfyllas. Mer information knutet till de olika kategorierna återfinns under rubriken

Ekonomiska konsekvenser längre upp i detta dokument. Där finns också en ekonomisk bedömning av åtgärderna inom de olika kategorierna.

En total kostnad för systemlösningen har beräknats till 250 – 400 mnkr, inklusive en tvärförbindelse i läge Älvegårdsförbindelsen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c).

Tvärförbindelsen

Upplägget på Åtgärdsvalsstudien Trafiken i Torslanda gör att i stort sett samtliga åtgärder kan genomföras oberoende av om en tvärförbindelse finns på plats eller inte. Undantaget är några av trafikåtgärderna vid Torslanda torg som förutsätter att en tvärförbindelse finns på plats innan åtgärderna kan genomföras. Detta innebär också att för de allra flesta åtgärder bör ett genomförande påbörjats långt innan en tvärförbindelse finns på plats, för att så snart som möjligt ge positiv effekt på den nuvarande trafiksituationen.

Eftersom tvärförbindelsen enligt 4-stegsprincipen är en steg-4-åtgärd, en åtgärd som tar ny mark i anspråk, har detta inneburit att den tagits in sent i utredningen. Först efter att en systemanalys av olika effekter påvisat att det var nödvändigt att ta med en tvärförbindelse för att kunna uppfylla de uppsatta målen togs den in som en åtgärd i åtgärdsvalsstudien. Det var då en stor fördel att trafikutredningen för en tvärförbindelse utretts parallellt med åtgärdsvalsstudien, vilket gjorde att tvärförbindelsen kunde plockas in direkt i åtgärdsvalsstudien när behovet fastställdes.

I åtgärdsvalsstudien är dock tvärförbindelsen medtagen som en generell tvärförbindelse till Torslanda, och i åtgärdsvalsstudien ställs inga krav på något speciellt läge för en tvärförbindelse till Torslanda, mer än på dess avlastande effekt. Detta görs istället först i systemlösningen, där också en analys finns med som motiverar ett speciellt fastställande av ett läge för en tvärförbindelse.

Själva legitimiteten för att ta med en tvärförbindelse är fastställd i den fördjupade trafikutredningen till program för centrala Torslanda, som förklarar varför en tvärförbindelse till Torslanda behövs. Här förklaras också mycket tydligt att det inte heller räcker med en tvärförbindelse till Torslanda för att (1) lösa trafikproblemen i Torslanda och (2) möjliggöra fortsatt stads- och bebyggelseutveckling i Torslanda. Utredningen fastslår därefter att samtliga föreslagna åtgärder i åtgärdsvalsstudien behövs för att nå målet.

Systemlösning för trafiken i Torslanda

Trafiksystemet i Torslanda är idag eftersatt och uppfyller inte de krav som krävs för att kunna hantera resorna på ett önskvärt sätt från den nuvarande bostadsbebyggelsen i området. Systemlösningens åtgärder avser att skapa ökad attraktivitet inom samtliga trafikslag. Det innebär också att det blir mindre fokus på tvärförbindelsen, eftersom det även finns andra attraktiva alternativ att välja på.

I systemlösningen för trafiken i Torslanda finns resultat och slutsatser från åtgärdsvalsstudien, trafikutredningar samt aktörer och medborgares synpunkter samlade i ett dokument. Det ger möjlighet för trafiknämnden att kommunicera avsikten med de föreslagna åtgärderna, åskådliggöra och motivera de åtgärder som behövs för få till en situation Torslanda som uppfyller uppsatta mål.

I systemlösningen läggs ett förslag på läge för en tvärförbindelse fram, och avsikten är att ge de berörda offentliga aktörerna som på olika sätt bidragit i arbetet med trafiken i Torslanda (se bilaga 9), möjlighet att redan i ett tidigt skede framföra sina synpunkter på föreslagna lösning. Efter att inkommande synpunkter sammanställts, kommer trafiknämnden ges möjlighet att ta ställning till systemlösningen och dess fortsatta process.

Systemlösningen påvisar hur en samverkan av föreslagna systemåtgärder bidrar till synergieffekter som är nödvändiga för att kunna upprätthålla en balans i trafiksystemet som ligger i linje med trafikstrategin. Attraktiviteten behöver öka för samtliga trafikslag inom området. Den inducerade trafik som är att vänta på grund av att det blir lättare och mer attraktivt att köra bil när en ny tvärförbindelse tillförs trafiksystemet, kan därmed jämnas ut med de satsningar som görs för att göra övriga trafikslagsområden mer attraktiva.

Älvegårdsförbindelsen

Läget för den tvärförbindelse som föreslås i systemlösningen utgörs av den så kallade Älvegårdsförbindelsen. Den finns med som ett vägreservat i översiktsplanen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21c) och bildar en koppling mellan Kongahällavägen via Nya Älvegårdsvägen och väg 155 Öckeröleden via Bulyckevägen och Syrhålamoeten. Förslaget nyttjar därmed befintlig infrastruktur i stor utsträckning i både norr och söder. Det betyder samtidigt att trafiken kommer att öka i ett område där det idag finns boende och olika typer av verksamheter. Detta är något som måste beaktas mycket noga i kommande arbete om Älvegårdsförbindelsen fastställs som läge för en tvärförbindelse till Torslanda. De funktioner som finns i området idag måste också kunna fungera på ett bra sätt i framtiden. En bedömning är dock att den befintliga infrastrukturen är lämplig för att bygga vidare på.

Torslanda tvärförbindelse ska alltså i första hand inte ses som biltrafikåtgärd. Torslanda tvärförbindelse ger tillsammans med övriga åtgärder i åtgärdsvalsstudien de förutsättningar som behövs för att kunna skapa ett attraktivt Torslanda och möjliggöra en fortsatt bebyggelseutveckling. Resultaten som presenteras i systemlösningen visar tydligt att man bör stoppa all bebyggelseutveckling i Torslandaområdet om inte systemlösningens genomförs. I nuläget försämras nämligen trafikmiljön för varje ny bostadsbebyggelse som tillkommer i området, med ökade restider för bil- och kollektivtrafik och med ökad otrygghet som följd. Resultaten från trafikutredningarna visar att fortsatt bebyggelseutveckling utan genomförande av systemlösningens åtgärder på sikt kommer leda till en än mer ohållbar situation i området.

Älvegårdsförbindelsen är det förslag som bäst svarar mot de krav på en tvärförbindelse som ställts upp. Den har ett strategiskt starkt läge som tillför ökad robusthet till trafiksystemet och tillgängliggör området med en ny infart till Torslanda. Älvegården är placerad mellan två stora utpekade utvecklingsområden i översiktsplanen och ger stora möjligheter till att ytterligare samhällsutveckla området i framtiden. Det bidrar till att avlasta området från trafik och fördela trafiken på ett mer önskvärt sätt.

Älvegårdsförbindelsen är också det läge som ger mindre påverkan på naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild än för de övriga alternativen. För de negativa konsekvenser som en tvärförbindelse ger upphov till för naturmiljö, friluftsliv och rekreation, är det möjligt att i viss mån göra kompensationsåtgärder. Kompensationsåtgärder är också nödvändiga för att en tvärförbindelse ska bli möjlig att bygga när det gäller skyddade djurarter. I

arbetet med att komma fram till ett förslag på ett läge på en tvärförbindelse har detta därför beaktats.

En svaghet är att trafiken kommer att öka längs Nya Älvegårdsvägen. I området finns bostäder, förskolor och skolor och den tillkommande trafiken måste hanteras med avseende på buller och ökad trafik. Nya Älvegårdsvägen är från början utformad för att klara betydligt högre trafikflöden än vad som går där idag och vägen ingår i det vägreservat som finns utpekat i översiktsplanen. Om Älvegårdsförbindelsen byggs och öppnas upp för genomfartstrafik, kommer det ändå bli en omställning för de människor som idag bor i området.

För de allra flesta torslandabor skulle dock ett öppnande av Älvegårdsförbindelsen betyda att en stor och efterlängtd åtgärd genomförts, med bättre möjligheter att fördela trafiken och nya möjligheter att förflytta sig i området. Ur ett samhällsperspektiv innebär ett genomförande av systemlösningen att Torslanda kan fortsätta att utvecklas som en viktig och attraktiv del av Göteborg under en lång tid framöver.

Bulyckeförbindelsen

Det finns också en möjlighet till att i framtiden ytterligare utveckla områdets vägnät genom den så kallade Bulyckeförbindelsen, genom det förslag på vägreservat som trafikkontoret avser att föreslå inför arbetet med den nya översiktsplanen. Bulyckeförbindelsen är tänkt att förbinda *Kongahällavägen* i höjd med Domarringsgatan med *Syrhålamotet* via Bulyckevägen och bildar tillsammans med Älvegårdsförbindelsen, den så kallade Y-förbindelsen, efter den struktur vägarna tillsammans bildar i landskapet. Mer om Bulyckeförbindelsen finns beskrivet i systemlösningen (bilaga 2).

För att möjliggöra Bulyckeförbindelsen, krävs dock att behovet fastställs i en fördjupad översiktsplan, eller motsvarande. Trafikkontoret föreslår att den nuvarande Domarringsförbindelsen som finns som vägreservat i översiktsplanen (ÖP del 3, sidan 82, läge 21b) ersätts av Bulyckeförbindelsen, tillsammans med den planskilda korsning som ansluter Domarringsförbindelsen till väg 155 (ÖP del 3, sidan 82, läge 21a). Detta eftersom Trafikkontoret bedömer att Domarringsförbindelsen inte längre uppfyller de krav som bör ställas på en modern tvärförbindelse till Torslanda.

Åtgärder lyfts fram och förklaras

Systemlösningen underlättar kommunikationen genom att lyfta fram flera av åtgärdsvalsstudiens åtgärder och åskådliggör dem med text och bild:

- *Åtgärdspaketet för Torslanda torg*. I Kombination med tvärförbindelsen bidrar åtgärderna till en mer attraktiv plats kring Torslanda torg. Åtgärderna väntas markant minska genomfartstrafiken i området och möjliggöra den stadsutveckling som stöds av Programmet för centrala Torslanda.
- *Öppnandet av en ny koppling* mellan Torslandahallen och Amhult möjliggör ett nytt läge för en busshållplats vid Torslandavallens idrottsplats och Nordlyckeskolan.
- *Ny cykelbana i nord-sydlig riktning* längs med Gamla Tumlehedsvägen-Hornkamsgatan möjliggör för barn att kunna ta sig fram säkert utan att behöva bli skjutsade av sina föräldrar.
- *Busskörväg längs Kongahällavägen före och efter Torslanda torg* ger bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och gör den mer attraktiv.

- *Älvegårdsförbindelsen* åskådliggörs tillsammans med en analys som förklarar effekterna av tvärförbindelsen i föreslaget läge.

Trafikutveckling

Det diagram i systemlösningen (bilaga 2) som visar de förväntade effekterna av olika händelser i samhällsutvecklingen i Torslanda, bidrar till att förklara nödvändigheten av att genomföra de åtgärder som föreslagits i systemlösningen. Diagrammet är från början framtaget till *Fördjupad trafikutredning – Underlag till Planprogram för centrala Torslanda* (bilaga 4). Diagrammet visar den förväntade statusen för den trafikutveckling som väntas bli resultatet av en enskild händelse; bostadsbyggande bidrar till mer trafik, medan satsningar på åtgärder i åtgärdsvalsstudien bidrar till mindre trafik. Diagrammet visar med tydlighet att det inte går att ytterligare fortsätta stadsutveckla Torslanda utan ett genomförande av systemlösningen, då befolkningen redan idag genererar fler resor än vad den nuvarande infrastrukturen i området klarar av att hantera.

Slutsatser från arbetet med åtgärdsvalsstudie och systemlösning

En viktig slutsats från arbetet med åtgärdsvalsstudien och systemlösningen är att för att lösa framkomlighetsproblemen och möjliggöra bebyggelseutvecklingen i Torslanda måste nedanstående punkter uppfyllas:

- Genomföra samtliga föreslagna åtgärder i Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda, enligt föreslagen prioriteringsordning,
- inklusive att bygga en tvärförbindelse till Torslanda, mellan Kongahällavägen och väg 155 Öckeröleden.
- Göteborgs Stads trafikstrategi; överflyttning av resande från bil till kollektivtrafik, gång och cykel.

Process framåt

Efter det att systemlösningen varit på remiss hos berörda aktörer är avsikten att trafiknämnden ska ta ställning till den. Då föreslås trafiknämnden även ta beslut om att gå vidare med en genomförandestudie för tvärförbindelsen, vars läge fastställts i och med ställningstagandet av systemlösningen.

Så fort ett läge fastställts av trafiknämnden behöver trafikkontoret i samverkan med övriga planerande förvaltningar arbeta för att fastställa en linjedragning för tvärförbindelsen. Detta bör utredas så snart som möjligt med tanke på den planering av bussdepå som pågår i området vid Syrhåla. Därefter kan fastighetskontoret komma att behöva ta kontakt med berörda markägare för att möjliggöra byggandet av en tvärförbindelse.

En tvärförbindelse till Torslanda kräver vägplan och eller detaljplan för att kunna byggas. Vad som är att föredra för Torslanda tvärförbindelse bör fastställas under nästkommande planeringsfas som är en genomförandestudie.