

Göteborg den 10 maj 2006

Yttrande (m) (fp) (kd)
Kommunstyrelsen 2006-05-10

Ang Väg 155 Torslandavägen. Delen Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet

Behovet är stort av en genomgripande översyn av hela infrastrukturen på västra Hisingen och i synnerhet då situationen på väg 155. Under lång tid nu har trafikförhållandena varit besvärande både för Torslandaborna och för Öckeröborna.

I Stadskansliets yttrande har man förtjänstfullt beaktat lösningar för att få privatbilismen att minska till förmån för ökad kollektivtrafik. Förslag som att utnyttja fler direktbussar utan byten och åtgärder för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken är särskilt tilltalande.

Vi vill dock belysa tillämpningen av parallella trafiklänkar, infartsled respektive huvudgata, som anpassas till trafikens funktioner. Med blandad vägfunktion förblir framkomligheten begränsad och miljöstörningarna från trafiken ökar. Färjetrafiken orsakar en stötvis trafikgenomströmning vilken dessutom förvärras av en och annan cirkulationsplats längs väg 155. En ny trafikled norr om Hjuviksvägen, utan störning från trafik i omgivningen, skulle vid senare anslutning med väg 155 ge upphov till en jämn trafikrytm utan nämnvärda framkomlighetsstörningar. Det skulle kunna påverka hela trafiksituationen i området.

GÖTEBORGS STADSKANSLI
Infrastruktur, Näringsliv
och Storstadsutveckling
Jakob Rydén
Tfn: 031-61 22 52
E-post: jakob.ryden@stadshuset.goteborg.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Utfärdat
2006-04-28

Rnr 149/06

Dnr 0453/04

Väg 155 Torslandavägen. Delen Bulyckevägen - Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet

FÖRSLAG TILL BESLUT

I kommunstyrelsen

Som yttrande till GR över Vägverkets vägutredning Väg 155, delen Bulyckevägen - Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet översänds bilaga 13 i stadskansliets tjänsteutlåtande.

SAMMANFATTNING

Vägutredningen (förslagshandling) behandlar väg 155 delen Bulyckevägen – Vädermotet med tyngdpunkt på planskilda trafikplatser vid Sörredsmotet (vid Sörredsvägen), Ytterhamnsmotet (vid Oljevägsmotet) och Vädermotet. Vägutredningen har föregåtts av en förstudie som färdigställdes 2004. Göteborgs stad yttrade sig över förstudien 2004-05-19. Stadskansliet har remitterat utredningen till byggnadsnämnden, fastighetsnämnden, trafiknämnden, miljönämnden, Göteborgs hamn AB, Biskopsgården SDN samt Torslanda SDN för synpunkter.

Vägverket önskar synpunkter på vilka trafikplatsutformningsalternativ för respektive trafikplats som förordas samt i vilken ordning de bör byggas ut. Vidare efterfrågas synpunkter på vikten av att komplettera utbyggnaden av trafikplatserna med en förbindelselänk mellan Ytterhamnsmotet (nuvarande Oljevägsmotet) och Hisingsleden. Slutligen önskas synpunkter på intresset av att ytterligare studera två andra systemlösningar, ”visionsalternativ”, i jämförelse med utbyggnad av de tre trafikplatserna.

Gällande intresset av att ytterligare studera ”visionsalternativ” 1 samt 2, förordar stadskansliet att fokus ligger kvar på huvudalternativet d.v.s. vidare planering av ”Tre trafikplatser”. Beträffande utbyggnadsordning i tid bör utbyggnad av Ytterhamnsmotet samt Vädermotet prioriteras. Alternativ V2 för Vädermotet förordas. Alternativ Y1 och Y2 förordas för fortsatt planering gällande Ytterhamnsmotet. Alternativ S1A och S1B förordas för fortsatt planering rörande Sörredsmotet. Stadskansliet anser slutligen, i likhet med byggnadsnämnden, att en ny förbindelselänk kan vara lämplig att förbereda i planeringen för Halvorsäng.

Övriga synpunkter berör placering av separata busskörfält, cykelbanor samt behovet av samverkan med trafikplaneringen för hamnanslutningarna.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

I gällande regionala infrastrukturplan för åren 2004-2015 (antagen maj 2004) ingår ombyggnad av en trafikplats samt trafiksäkerhetsåtgärder sträckan Bulyckevägen – Vädermotet i en första fas (2010-2012) vilken omfattar 200 Mkr samt kvarvarande två trafikplatser i en andra fas (2013-2015) omfattande 172 Mkr.

Totalkostnaden för tre trafikplatser och vägavsnitten däremellan beräknas i vägutredningen uppgå till ca 485 - 555 Mkr och tre trafikplatser inklusive ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden till 605 - 675 Mkr.

Bilaga 1 Vägverkets sammanfattning av vägutredningen.

Bilaga 2 Kort beskrivning av utbyggnadsalternativen (stadskansliet).

Bilaga 3 Vägverkets illustration av "Tre trafikplatser" samt ny länk.

Bilaga 4 Vägverkets illustration av "visionsalternativ" 1 samt 2.

Bilaga 5 Göteborgs stads tidigare yttrande över Vägverkets förstudie (2004-05-19).

Bilaga 6 Yttrande från byggnadsnämnden, pu och tu.

Bilaga 7 Yttrande från trafikinämnden, pu, tilläggsyrkande (s, mp och v) samt tu.

Bilaga 8 Yttrande från fastighetskontoret, tu (nämndbehandlas 2006-05-08).

Bilaga 9 Yttrande från miljönämnden, pu och tu.

Bilaga 10 Yttrande från Göteborg hamn AB.

Bilaga 11 Yttrande från SDN Biskopsgården, pu och tu.

Bilaga 12 Yttrande från SDN Torslanda, pu och tu.

Bilaga 13 Stadskansliets förslag till yttrande till GR.

ÄRENDET

Vägverket har upprättat aktuell vägutredning (förslagshandling) som behandlar väg 155 delen Bulyckevägen – Vädermotet med tyngdpunkt på planskilda trafikplatser vid Sörredsmotet (vid Sörredsvägen), Ytterhamnsmotet (vid Oljevägsmotet) och Vädermotet. Vägutredningen har föregåtts av en förstudie som färdigställdes 2004. Göteborgs stad yttrade sig över förstudien 2004-05-19 (se bilaga 5).

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har uppdraget att lämna yttrande till Vägverket. Stadskansliet har meddelat GR att stadens yttrande översändes tidigast 2006-05-24. Vägutredningen har remissbehandlats inom staden mellan 2006-02-23 och 2006-04-19. Stadskansliet har infodrat yttrande från byggnadsnämnden, fastighetsnämnden, trafikinämnden, miljönämnden, Göteborgs hamn AB, Biskopsgården SDN samt Torslanda SDN. Fastighetsnämnden behandlar ärendet 2006-05-08.

Vägverket önskar synpunkter på följande:

1. Vilket trafikplatsutformningsalternativ för respektive trafikplats förordas?
2. I vilken ordning bör respektive trafikplatser byggas ut?
3. En ny länk mellan Ytterhamnsmotet (nuvarande Oljevägsmotet) och Hisingsleden har översiktligt studerats. Synpunkter på vikten av att komplettera utbyggnaden av trafikplatserna med denna länk efterfrågas.
4. Två andra systemlösningar, "Visionsalternativ", har även studerats. Synpunkter på intresset av att studera dessa alternativ ytterligare, i jämförelse med utbyggnad enligt punkt 1 och 2, efterfrågas. (Notis: En ny förstudie och vägutredning skulle i sådana fall krävas)

Vägverkets vägutredning finns i sin helhet på stadskansliet alternativt på Vägverkets webbplats: http://www.vv.se/templates/page3_12733.aspx

BAKGRUND

Torslandavägen, väg 155, får en allt viktigare roll för Göteborg. Göteborgs hamn, Volvo, två raffinaderier och andra företag är beroende av en väl fungerande trafikled. Dessutom ökar samtidigt anspråken med den bebyggelseutveckling som sker på västra Hisingen och Öckerö. Trafiken på väg 155 har ökat med ca 40 % de senaste tio åren. Framkomligheten på vägen är tidvis begränsad. Största påverkan finns i de signalreglerade plankorsningarna med köbildning som följd.

Under 2003-2004 genomfördes en förstudie för tre trafikplatser med huvudsyfte att öka framkomligheten längst väg 155. I förstudien beskrevs brister och problem och ett utredningsområde definierades. Länsstyrelsen beslutade att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan, varför vägutredning har påbörjas utan krav på utökat samråd.

Vägverket har dessutom sedan tidigare tagit fram ett förslag till vägbreddning samt anläggande av mittbarriär på sträckan mellan Bulyckevägen – Vädermotet i syfte att öka trafiksäkerheten på vägnivån. Bygghandling färdigställdes under 2004.

Förbättringar av väg 155 har också lyfts fram i rapporten Transportstrategi för Göteborgsregionen "Så ska vi ha't" (GR 1999), där planskilda trafikplatser samt fyra förbättrade körfält på sträckan Vädermotet - Sörredsmotet föreslogs. Utbyggnaderna finns dessutom inarbetade i ÖP 99 samt i den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet, 2004.

I gällande regionala infrastrukturplan för åren 2004-2015 ingår ombyggnad av en trafikplats samt ovan nämnda trafiksäkerhetsåtgärder i en första fas (2010-2012) vilken omfattar 200 Mkr samt kvarvarande två trafikplatser i en andra fas (2013-2015) omfattande 172 Mkr.

AKTUELL VÄGUTREDNING

Vägutredningens huvudsyfte är att visa på alternativa utformningsförslag på en mer framkomlig väg 155, och skall slutligen utgöra underlag för val av trafikplatslösningar och trafikteknisk standard samt utgöra underlag för Vägverkets beslut om vilka trafikplatsalternativ som skall studeras vidare.

Vägverket har tagit fram två scenarier för analys av den framtida trafikutvecklingen. Utredningen konstaterar att ombyggnads- och nybyggnadsåtgärder krävs för att klara den framtida trafikefterfrågan på väg 155 samt att tillgodose den markanvändning som föreskrivs i översiktsplanerna.

I utredningen redovisas principlösningar för de tre nya trafikplatserna; Sörredsmotet, Ytterhamnsmotet och Vädermotet. Konsekvenser gällande trafikteknik, markanvändning, miljö samt ekonomi beskrivs för respektive alternativ. För Sörredsmotet redovisas två alternativa förslag, S1 och S2, för Ytterhamnsmotet fyra alternativ, Y 1-4, och för Vädermotet två förslag, V1 och V2. En ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingleden studeras även översiktligt. Möjligheten att ansluta en ny länk norrut har utgjort en förutsättning för utformningsalternativen gällande Ytterhamnsmotet. Länken kan således byggas ut som en senare etapp. De föreslagna trafikplatserna beskrivs kortfattat i bilaga 2 samt illustreras i bilaga 3. Konsekvenser beskrivs översiktligt i bilaga 1.

I två visionsalternativ ges dessutom väg 155 respektive Hisingsleden nya sträckningar. Dessa utreds dock ej närmare då ny förstudie skulle krävas. Alternativen avfärdas emellertid ej. Visionsalternativen visas i bilaga 4.

Vägutredningen förutsätter att separata kollektivtrafikfält byggs ut längs Torslandavägen. Resultaten av studierna jämförs med ett nollalternativ, dvs att inga åtgärder utförs. Nollalternativet innebär sämre förutsättningar för både genomfartstrafik och lokal trafik.

Totalkostnaden för tre trafikplatser och vägavsnitten däremellan har beräknats till ca 485 – 555 Mkr. För en ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden tillkommer 120 Mkr. Utbyggnaden beräknas medföra stora restidsvinster och mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Nästa steg i planeringen är framtagande av arbetsplan.

REMISSINSTANSERNA

	Byggnad	Trafik	Fastighet	Miljö	GHAB	SDN Biskop.	SDN Torslanda
Visionsalternativ 1 resp. 2	Bygg ut enligt ”Tre trafikplatser” men möjliggör framtida utbyggnad enligt visionsalternativ 2.	Visionsalternativ 2 är den långsiktigt bästa lösningen.	Ny länk enligt visionsalternativ 1 bör utredas vidare.	Visionsalternativen bör ej bli föremål för vidare utredning i föreliggande projekt.	Visionsalternativen bör ej bli föremål för vidare utredning i föreliggande projekt.	-	-
Utbyggnadsordning ”Tre trafikplatser”	Prioritera utbyggnad av Y2 och V2 före S. Utbyggnad av trafiksäkerhetsåtgärder sträckan S – Y.	-	-	-	Prioritera utbyggnad av Y2 och V2 före S. Betonar dock vikten av att genomföra hela projektet.	-	Utbyggnad av samtliga mot samt trafiksäkerhetsåtgärder under samma etapp. (2010-2012)
Utbyggnadsalternativ Vädermotet (V)	V2.	Redovisade alternativ ej fullständiga. Ytterligare studier krävs.	-	-	V2	-	V2.
Utbyggnadsalternativ Ytterhamnsmotet (Y)	Y2.	Y1 och Y2.	-	-	Y2	-	Y1.
Utbyggnadsalternativ Sörredsmotet (S)	S1B (prioriteras dock ej).	S1.	-	-	S prioriteras ej. Betonar dock vikten av att genomföra hela projektet.	-	S1A.
Ny länk mellan Ytterhamnsmot och Hisingsleden	Lämplig att förbereda i planering av Halvorsäng.	-	-	-	Ej nödvändig om utbyggnad enligt V2 genomförs.	-	Positiv.

- betyder att nämnden/förvaltningen inte haft någon direkt åsikt i frågan

Ytterligare synpunkter och överväganden

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden konstaterar att de medel som finns avsatta (regional infrastrukturplan för åren 2004-2015) ej räcker till en utbyggnad av alla tre moten eller till de visionsalternativ som diskuteras, det saknas ca 100 Mkr. Därför föreslås att avsatta medel används för utbyggnad av de östliga moten (Ytterhamn- och Vädermotet) samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder sträckan Sörredsmotet – Ytterhamnsmotet.

Vid projektering av delen Ytterhamnsmotet – Vädermotet anser vidare byggnadsnämnden att hänsyn måste tas till att hamnbanan kan dras norrut och att Halvorsäng blir ett industriområde med järnvägsanknytning. Anslutningar till lokalgatesystemet måste dessutom klaras ut gällande Vädermotet.

Att Vägverket har utgått från att kollektivtrafiken kan ordnas som busskörfält i ytterlägen betonas. Med en långsiktig lösning som är spårbunden, bör alternativ som lättare kan överföras till spår sökas. Att låta busskörfälten ligga i mitten utgör ett sådant alternativ.

Trafiknämnden

Trafiknämnden menar att den infrastruktur som behövs för Göteborgs Hamns verksamhet måste ges hög prioritet. Hamnens nybyggnad av en s.k. ID-kontroll måste samordnas med en samtidig utbyggnad av anslutande trafikplatser.

Trafiknämnden betonar vidare att vid ombyggnaden av väg 155 måste kollektivtrafiken få egna körfält i bägge riktningar. När nya trafikplatser byggs ut skapas också förutsättningar att tillskapa bra busshållplatser alternativt byteshallplatser, vilket också måste ingå i projektet. Vid val av utbyggnadsalternativ måste vidare kraven på en attraktiv och gen sträckning på det parallella huvudcykelstråket beaktas.

Trafiknämnden framhåller dessutom frågan om hur många trafikplatser som behövs på aktuell sträcka. Trafikkontoret framförde i förstudien (2004) att lösningen med att samla trafiken från både Volvo och Arendal i samma trafikplats kan skapa kapacitetsproblem i framtiden. Därför kan man i framtiden behöva dela upp trafiken, dvs att låta trafiken från Volvo matas ut i Sörredsmotet och att trafiken från Arendal får ett eget mot i nuvarande Arendalsvägens korsning. Frågan blir mer aktuell när brytningen vid Vikans kross är avslutad och marken skall utnyttjas för annat ändamål. I vart fall krävs någon form av handlingsfrihet för att kunna komplettera med ytterligare ett mot vid nuvarande Arendalsvägen i framtiden.

Fastighetskontoret

I fastighetskontorets tjänsteutlåtande, 2006-04-20, tillstyrks Vägverkets vägutredning för väg 155. Fastighetskontoret betonar att en ombyggnad av det hårt olycksdrabbade Vädermotet med en bättre anslutning mot västra Hisingen är väsentlig, inte minst med tanke på den tunga trafiken. Vid val av alternativ i Ytterhamnsmotet måste vidare möjligheten att ansluta med en länk till Hisingaleden samt möjlig anslutning av Halvorsäng vid framtida exploatering finnas. Goda anslutningar måste byggas, som ersättning för nuvarande plankorsningar i Kärrlyckegatan, Vikans Kross m fl.

Fastighetskontoret understryker dessutom att finansiering av kollektivtrafikkörfält behöver utredas för att kunna byggas ut i samma takt som övriga åtgärder genomförs.

Ökat kollektivresande minskar också trafikmängderna på väg 155, vilket är positivt för framkomligheten.

Miljönämnden

Miljönämnden framhåller att det miljö kvalitetsmål som sannolikt är svårast att nå är Begränsad klimatpåverkan.

Det är därför viktigt att på den aktuella sträckan ta hänsyn till att:

- Kollektivtrafikresandet måste ha förutsättningar att vara riktigt attraktivt. Det kan det bli en vara genom eget utrymme och bra, lättillgängliga, trygga hållplatser.
- Även om få väljer att cykla hela vägen mellan Torslanda och centrala Göteborg måste det ändå finnas bra cykelvägar. Det innebär bland annat goda cykelvägar, få stopp och trygg utformning.
- Det måste vara bra förutsättningar för sjötransporter, och det gods som ska till och från hamnen måste ha god framkomlighet på såväl väg som järnväg.

Miljönämnden menar att det främst handlar om god vilja att i den kommande detaljutformningen ta den hänsyn som krävs.

Göteborgs hamn AB

GHAB understryker en prioriterad, samordnad planering/projektering av Vädermotet, Ytterhamnsmotet, nya Tankgatan och planskild korsning över Skandiangården som den för närvarande viktigaste planeringsåtgärden inom Ytterhamnsområdet. Denna planering måste följas upp av en snar utbyggnad, detta för att öka trafiksäkerheten samt tillgängligheten för godstransporter och därmed Göteborgs hamns konkurrenskraft

SDN Biskopsgården

Stadsdelsnämnden instämmer helt i att kraven på en genomgripande översyn av hela infrastrukturen på västra Hisingen inklusive Biskopsgården behövs och anser att utbyggnaden av väg 155 är bra. Ur Biskopsgårdens synpunkt är det viktigt att den kollektivtrafik som kommer att byggas ut inkluderar Biskopsgården. Stadsdelsnämnden anser att det spårvägsspår som går till Biskopsgården idag borde förlängas till viktiga arbetsplatser som Volvo, Arendal och Torslanda med det expanderande Amhult. Vikten av att mark reserveras för spårbunden trafik betonas dessutom.

SDN Torslanda

Stadsdelsnämnden betonar att utvecklingen av väg 155 måste få högsta prioritet, och påbörjas snarast med ett helhetsgrepp som omfattar planskilda korsningar, trafiksäkerhetsåtgärder samt busskörfält.

STADSKANSLIET

Stadskansliet konstaterar att Vägverkets vägutredning är väl genomarbetad och att den belyser frågorna kring utbyggnad av tre mot på väg 155 mellan Sörred och Vädermotet på ett bra sätt.

Stadskansliet tar i sitt förslag till yttrande fasta på inkomna remissinstansers yttranden.

Visionsalternativen

Angående intresset att ytterligare studera "visionsalternativ" 1 samt 2, förordar flertalet av remissinstanserna att fokus ligger kvar på huvudalternativet d v s vidare planering av "Tre trafikplatser". Detta ofta motiverat av att ytterligare utredning av "visionsalternativen" skulle kräva omfattande omtag i planeringsprocessen. Stadskansliet tar fasta på ovanstående. Stadskansliet uppmärksammar dock att i en framtida översyn av vägsystemet kan "visionsalternativ" 2 vara en intressant lösning.

Utbyggnadsordning

Gällande utbyggnadsordning för alternativet "Tre trafikplatser" gör stadskansliet samma bedömning som byggnadsnämnden samt Göteborgs hamn AB. Utbyggnad av Ytterhamnsmotet samt Vädermotet prioriteras. Dels med hänvisning till vägutredningens samlade bedömning och måluppfyllelse och dels med hänvisning till näringslivsutvecklingen i aktuellt område, bl.a. exemplifierat av Hamnens utveckling.

Vädermotet

Rörande Vädermotets utformningsalternativ förordas alternativ V2, med väg 155 som genomgående, främst motiverat av att trafikvolymerna mot väg 155 är betydligt större än mot Hisingsleden. Alternativet ger dessutom något högre kapacitet än alternativ V1 samt ökar avståndet, och genererar därmed förlängning av växlingssträckorna, till Bräckemotet. Vidare krävs inte en utbyggnad av förbindelselänken över Halvorsäng. Stadskansliet uppmärksammar i sammanhanget flera remissinstansers påpekande av nödvändigheten att fortsatt planering tydligt visar på kontakterna mellan det överordnade och det lokala trafiksystemet mot industriområdena.

Ytterhamnsmotet

Beträffande Ytterhamnsmotets utformningsalternativ förordas alternativ Y1 och Y2 för fortsatt planering. Flexibilitet att klara av trafik mot Halvorsäng inklusive ny länk norrut mot Hisingsleden motiverar ovanstående. Stadskansliet vill i sammanhanget betona den goda infart till ytterhamnsområdet som alternativ Y2 innebär.

Sörredsmotet

Avseende Sörredsmotets utformningsalternativ förordas alternativ S1A och S1B för fortsatt planering, främst motiverat av att den största trafikströmmen kommer norrifrån (Volvo-trafiken). Stadskansliet vill dock belysa Sörredsmotets framtida roll som bytespunkt för busstrafik. Ett framtida hållplatsläge på bron behövs troligen och bytesförhållandena måste således vara goda. Alternativ S1B där buss går upp på rampen är därför fördelaktigt då behov av trappsystem elimineras (alternativ S1A).

Ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden

Beträffande vikten av att komplettera utbyggnaden av trafikplatserna med utbyggnad av förbindelselänk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden gör stadskansliet samma bedömning som byggnadsnämnden. Länken kan vara lämplig att förbereda i planeringen för Halvorsäng och ge utrymme för ett mot i den norra delen. Dessutom är förbindelsen en industrigata som kan leda trafik från logistikområdet norrut.

Övrigt

Stadskansliet tar dessutom fasta på byggnadsnämndens synpunkter beträffande att Vägverket har utgått från att kollektivtrafiken kan ordnas som busskörfält i ytterlägen. Med en långsiktig lösning som är spårbunden, bör alternativ som lättare kan överföras till spår sökas. Att låta busskörfälten ligga i mitten utgör ett sådant alternativ.

Stadskansliet uppmärksammar vidare trafiknämndens betoning på att vid val av utbyggnadsalternativ för trafikplatserna måste kravet på en attraktiv och gen sträckning på det parallella huvudscykelstråket beaktas.

GÖTEBORGS STADSKANSLI

Enheten för infrastruktur, näringsliv
och storstadsutveckling

Jakob Rydén

Leif Johansson

Sammanfattning

Bakgrund

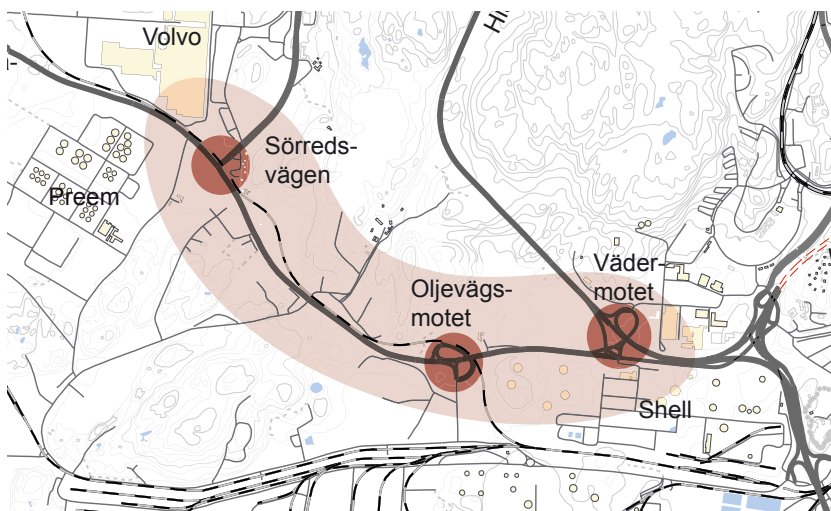
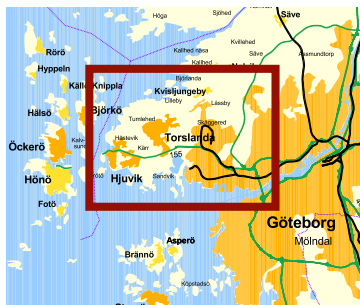
På västra Hisingen finns några av Göteborgs största och mest ytkrävande industriverksamheter. Längre västerut ligger Torslanda och Öckerö kommun med sammanlagt ca 30 000 invånare. Förbindelseväg till de centrala delarna av Göteborg är väg 155, Torslandavägen. Under senare år har en stor utökning av verksamheter skett i området och flera nya bostadsområden är under uppförande. Framtida planer pekar på en fortsatt mycket kraftig expansion.

På sträckan finns ett flertal signalreglerade korsningar med stora kapacitetsproblem under högttrafik. Kapacitetsproblemen leder till långa restider för genomfartstrafiken samtidigt som tillgängligheten till de lokala målen minskas. Väg 155 pekas också ut som en av de statliga vägar i Göteborgsområdet med högst olycksrisk.

Vägverket har sedan tidigare tagit fram ett förslag till vägbreddning samt anläggande av mittbarriär på sträckan mellan Bulyckevägen och Vädermotet i syfte att öka trafiksäkerheten på vägsnittet. Under 2003-2004 gjordes en förstudie för tre trafikplatser med huvudsyftet att öka framkomligheten längs väg 155. Förslagen följer intensionerna i den kommunala planeringen där trafikplatsutbyggnad pekas ut i de tre korsningspunkterna. I förstudien beskrevs brister och problem och ett utredningsområde definierades. Med förstudien som underlag beslutade länsstyrelsen att projektet inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan varför vägutredningen kan drivas utan krav på utökat samråd.

Trafikutveckling

Det finns en rad faktorer som gör att Vägverkets generella prognos för trafikutveckling inte bedömts som lämplig att tillämpa rakt av i vägutredningen. Expansion av bostäder och verksamheter kan medföra en betydligt större ökning samtidigt som satsningar på åtgärder för minskat bilanvändande kan medföra en lägre ökningstakt. Inom utredningen har därför två scenarier för trafikutveckling tillämpats, ett med lägre ökningstakt och ett med högre. Det lägre baseras på att kollektivtrafiken i området fördubblas och det högre på bibehållen kollektivtrafikandel



och planerad expansion av bostäder och verksamheter. Vägverkets generella prognos ligger inom spannet mellan de två scenarierna och genom att studera de båda scenarierna är bedömningen att framtida utvecklingsscenarier skall kunna inrymmas.

Studerade åtgärder

Åtgärder som studerats mer ingående i vägutredningen är åtgärder enligt steg 3 och 4 i fyrstegsprincipen, d v s begränsad utbyggnad och nyinvesteringar. Åtgärder enligt steg 1 och 2, d v s åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt och åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät har dock behandlats indirekt, dels inom projektet, dels genom de parallella utredningar som pågår. En kraftig satsning på steg 1- och steg 2-åtgärder, främst kollektivtrafik, är en förutsättning i ett av nollalternativen. I vägutredningen förutsätts också utbyggnad av separata kollektivtrafikkörfält. Det kan dock konstateras att det krävs ombyggnads- och nybyggnadsåtgärder för att klara den framtida trafikefterfrågan på väg 155 samt för att tillgodose den markanvändning som föreskrivs i översiktsplanerna.

I vägutredningen redovisas initialt möjliga åtgärder på systemnivå. Ett utbyggnadsalternativ med tre trafikplatser, Sörredsmotet, Ytterhamnsmotet och Vädermotet, beskrivs tillsammans med två visionsalternativ. I visionsalternativen ges väg 155 respektive Hisingsleden en ny sträckning. I vägutredningen konstateras dock att de båda visionsalternativen innebär nya vägsystem vilket inte inryms i det utredningsområde som specificerats i tidigare framtagen förstudie eller i gällande översiktsplan. Att gå vidare med något av visionsalternativen skulle därmed kräva ett omtag i den process som föregår vägutredningsskedet. De utreds därför ej närmare i vägutredningen, men avfärdas inte heller.

I ett andra skede studeras ett antal olika utformningsalternativ för de tre trafikplatserna vidare. För Sörredsmotet redovisas två alternativa utformningar, för Ytterhamnsmotet fyra och för Vädermotet två. Faktorer som framkomlighet, trafiksäkerhet och byggnadstekniska förutsättningar beskrivs och utvärderas. Även en ny länk från Ytterhamnsmotet och norrut mot Hisingsleden beskrivs översiktligt. Utredningen visar att två av principalternativen inte har tillräckliga kvaliteter och studerades därför ej vidare.

I ett sista skede behandlas de kvarvarande trafikplatsalternativen mer detaljerat än tidigare i utredningen. Förutsättningarna för väg- och kollektivtrafik i respektive trafikplats beskrivs tillsammans med gång- och cykeltrafik. Trafikplatserna illustreras även med utdrag från den VR-modell som tagits fram under projektets gång. Även en ny länk beskrivs något mer detaljerat.

Nollalternativ

Nollalternativen, vilka innebär att åtgärder inte utförs särskilt nollalternativ hög, kan inte möjliggöra intentionerna i översiktsplanen om väg 155 som ett förstärkt transportstråk. Båda nollalternativen ger en ökad belastning på vägnätet. Kapacitetstaket i de signalreglerade korsningarna kommer att nås oftare i framtiden.

den och vara över längre tidsperioder. Fördröjningarna i systemet kommer att öka, med längre köer och restidsförlängning som följd. På grund av överbelastningarna i korsningarna kommer även tillgängligheten till det lokala vägnätet och de lokala målen att försämrast. Delar av trafiken kommer sannolikt att under högtrafik även söka alternativa vägar. Nollalternativen innebär avsevärda försämringar för såväl genomfartstrafik som lokal trafik.

Trafiktekniska konsekvenser

Utbyggnad av väg 155 med planskilda trafikplatser är en förutsättning för att kunna förstärka vägen som transportstråk och för att möjliggöra en ny entréfunktion till Ytterhamnsområdet via väg 155. Den stora andelen genomfartstrafik samt kollektivtrafiken har behov av ett väl fungerande transportstråk. Trafikplatsutbyggnaden medför att vägen anpassas till önskad framtida funktion, att snabbt kunna fördela fordon till det sekundära vägnätet, utan stora störningar för genomfartstrafiken.

En trafikplatsutbyggnad kommer att innebära att trafikföringen i området förändras. Dels sker en styrning via de fysiska ombyggnader som sker, dels kommer trafik i större utsträckning att söka sig till de mer kapacitetsstarka trafikplatserna. En ny entré till Göteborgs Hamn medför att en stor del av den tunga trafiken kommer att angöra ytterhamnarna via väg 155/Ytterhamnsmotet och Tankgatan.

Utbyggnaden beräknas medföra mycket stora positiva effekter avseende fordonstrafikens restid. Generellt ökar också tillgängligheten till lokala mål. Separata körfält för kollektivtrafiken genom trafikplatserna kommer att korta restiderna för kollektivtrafiken och ge mycket stora positiva effekter avseende tillgänglighet. Kortare restider är avgörande för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. I trafikplatserna byggs också nya busshållplatser med anslutande gång- och cykelvägar samt planskilda passager. På södra sidan, parallellt med väg 155 anläggs en cykelbana med genomgående planskilda passager. Härmed skapas ett snabbt och attraktivt GC-stråk in mot centrum från de västra delarna av Hisingen.

Markanvändning

Förslagen medverkar, oavsett alternativ, till en regional och lokal utveckling av Västra Hisingen enligt intentionerna i ÖP 99 och fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet. Planerad och ytterligare expansion av bostäder och verksamheter kan ske utifrån ett förbättrat trafiksystem. Förslagen kräver ett antal detaljplaneändringar.

Miljökonsekvenser

Åtgärder föreslås i anslutning till befintlig väg och berör i övrigt områden som till stor del är exploaterade. Oavsett trafikplatsalternativ bedöms därför miljökonsekvenserna i jämförelse med nollalternativet som begränsade. En utbyggnad av trafikplatserna följer, oavsett alternativ, intentionerna i den kommunala översiktsplanen. Sammantaget överskrider inte miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet inom utredningsområdet idag och någon ökad risk för ett överskridande föreligger inte heller i något av trafikplatsalternativen.

För samtliga trafikplatsalternativ förutsätts att åtgärder vidtas för hantering av vägdagvatten med hänsyn till bl a havsmiljön samt

riskerna för olyckor med farligt gods. För samtliga alternativ förutsätts också att planskilda passager för gång- och cykeltrafik anordnas för att överbygga barriäreffekten av väg 155 och angränsande vägar. För fortsatt utformning och landskapsanpassning av respektive mot förslås ett gestaltungsprogram upprättas.

Den nya länken mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden är den som i jämförelse med övriga åtgärder samt nollalternativen ger störst intrång i bevarandebidraget. Länkens miljökonsekvenser har bara studerats översiktligt och i det fortsatta arbetet behöver fördjupade studier göras avseende naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild. En utbyggnad av den nya länken skapar dock förutsättningar för en omfördelning av trafiken och en avlastning av tung trafik från Lundbyleden som skulle vara positiv ur luftförureningssynpunkt.

Ekonomi

Totalkostnaderna för tre trafikplatser och vägavsnitten däremellan beräknas uppgå till ca 485-555 Mkr och tre trafikplatser inklusive ny länk till 605-675 Mkr. Utbyggnad till tre trafikplatser beräknas medföra mycket stora restidsvinster och en mycket god samhälls-ekonomisk lönsamhet oavsett val av trafikplatsalternativ.

Samlad bedömning

De allra största effekterna av utbyggnad till trafikplatser sker på systemnivå. Trafikplatsutbyggnaderna medför att vägen anpassas till sin funktion och bidrar till stora positiva restidseffekter. Oavsett alternativ bedöms miljökonsekvenserna i jämförelse med nollalternativet som begränsade och kan på systemnivå medföra positiva effekter. Skillnaderna mellan de olika trafikplatsutformningarna avseende miljöpåverkan är förhållandevis små.

Samråd

Med tidigare upprättad förstudie som underlag beslutade länsstyrelsen att objektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Föreliggande vägutredningen har därmed formellt inte bedrivits med sk utökat samråd enligt miljöbalken 6:4. Ett antal samråd och avstämningar har dock genomförts med berörda myndigheter, företag och allmänhet.

Vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning godkändes av länsstyrelsen i januari 2006.

Fortsatt arbete

Nästa steg i planeringsprocessen är remiss av förslagshandlingen med yttranden från berörda myndigheter och slutligen länsstyrelsen. Därefter följer framtagande av arbetsplaner.

En viktig fråga är att klargöra finansieringen av de kollektivtrafikkörfält som förutsatts. Om den nya länken skulle bli aktuell att gå vidare med krävs sannolikt att en förstudie upprättas alternativt att frågan drivs genom detaljplaneförfarande. Ett genomförande kräver också att finansieringsfrågan för en ny länk löses. Skulle det visa sig att intresset för de visionslösningar som översiktligt behandlats i vägutredningen är stort krävs omtag i processen med bl a framtagande av ny förstudie.

Utbyggnadsalternativen

Visionsalternativ 1 – ny sträckning av Hisingsleden

Trafiken mot Hisingsleden leds på väg 155 förbi Vädermotet, via Ytterhamnsmotet och en ny länk över Halvorsäng, vidare norrut på Hisingsleden. Vägsträckningen skulle innebära minskad belastning på Vädermotet, som då endast blir en lokal trafikplats för Shell och Biskopsgårdens industriområde. Visionsalternativet medför att Ytterhamnsmotet, inklusive länken, tar viss planerad industrimark och naturmark i Halvorsäng i anspråk. Länken möjliggör även trafikförsörjning av Halvorsäng. Volvospåret måste läggas om på en lång sträcka. Hamnbanans eventuella nya sträckning och eventuellt läge för en kombiterminal är ännu inte färdigutredda.

Visionsalternativ 2 - ny sträckning av väg 155

Visionsalternativ 2 innebär att väg 155 får en ny sträckning österut från Sörredsmotet över Vikans Kross och ansluter till Hisingsleden i en ny korsning norr om Halvorsäng. Väg 155 skulle bli lokal gata med huvudsakligen tung trafik till verksamhetsområden och Hamnen. Vädermotet måste byggas om så att det passar för tung trafik.

Vädermotet

I Vädermotet fördelas trafiken på Hisingen och hänger samman med både Ivarsbergsmotet och Bräckemotet. Trafik från Hisingsleden mot Älvsborgsbron passerar rakt igenom trafikplatsen. Trafik från öster och söder mot västra Hisingen måste svänga av i "snurran" och stanna vid en ljussignal. Trafiksignalerna i motet orsakar stora köproblem. Vädermotet är tillfart till Shells område och Biskopsgårdens industriområde.

I alternativ V1 är Hisingsleden fortfarande genomgående. En direktramp byggs för trafik västerut mot väg 155.

I alternativ V2 blir väg 155 genomgående och får högre prioritet.

Ytterhamnsmotet (nuvarande Oljevägsmotet)

Trafiken till Ytterhamnarna går idag mestadels via Ivarsbergsmotet längs Oljevägen. Tanken är att flytta Tankgatan till ett nytt läge och skapa en ny huvudentré till Ytterhamnen. Nuvarande Oljevägsmot är planskild, men saknar accelerationsfält och retardationsfält vilket gör det svårt för tung trafik att komma ut och in på väg 155. Volvospårets planskilda korsning begränsar ombyggnadsmöjligheterna.

Fyra alternativ redovisas:

Alternativ Y1 är det minst ytkrävande alternativet. Passage av Hamnbanan i ny sträckning är möjlig med en kort brolösning. Väganslutning norrut mot Hisingsleden är möjlig.

Alternativ Y2 är en upphöjd cirkulationsplats med stor radie som tar mer utrymme i anspråk och har en högre investeringskostnad än alternativ Y1. Kapaciteten är hög och bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Möjlighet finns att ansluta en koppling till Hisingsleden. Passage av Hamnbanan i ny sträckning är också möjlig.

Alternativ Y3 ger högersvängar för trafik mot Hamnen. Lösningen är mycket platskrävande och medför att väg 155 flyttas söderut. Y3 ger högre trafiksäkerhet än Y1. Möjlighet finns att ansluta väg norrut samt passage av Hamnbanan i ny sträckning.

Alternativ Y4 är en högklassig trafikplats som medger högre hastighet än Y3. Lösningen är platskrävande. Möjlighet att ansluta länk norrut är begränsade. Vägverket utreder inte alternativ Y4 vidare.

Sörredsmotet

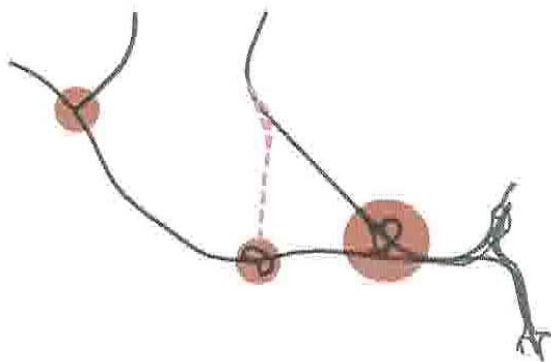
Motet är huvudentré till Volvo Torslandaverken och industriområdena söder om väg 155. Korsningen är idag signalreglerad och innehåller en plankorsning med Volvospåret. Befintligt läge på Volvospåret förutsätts bibehållas. Utrymme reserveras för spårbunden kollektivtrafik. Infarten mot Volvo anpassas till höjdförhållandena.

Två alternativa utformningar finns, varav alt S1 är en bättre lösning med enbart högersvängar. Förslaget medför inget intrång i befintligt verksamhetsområde. Vägverket har valt att gå vidare med alt S1.

Övriga korsningar

Längs sträckan finns ytterligare plankorsningar. Två signalreglerade plankorsningar vid Arendalsvägen och Kärrlyckegatan, fyra direktanslutningar till fastigheter och en räddningsväg till Shells område. Samtliga dessa korsningar kommer att stängas och anslutas till de nya planskilda korsningarna.

Systemlösningen "Tre trafikplatser"
inklusive möjlig ny länk.



Systemlösningen "Tre
trafikplatser", alternativ.



Alternativ S1



Alternativ S2



Alternativ Y1



Alternativ Y2



Alternativ Y3



Alternativ Y4

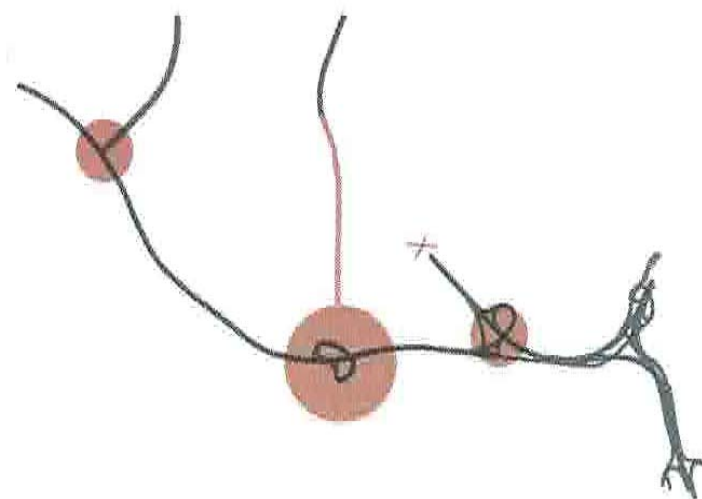


Alternativ V1



Alternativ V2

Systemlösningen
"Visionsalternativ" 1,
nysträckning av Hisingsleden.



Systemlösningen
"Visionsalternativ" 2,
nysträckning väg 155.



Nr 81

Till
Göteborgsregionens kommunalförbund
Box 5073
402 22 GÖTEBORG

Väg 155 Torslandavägen. Delen Bulyckevägen - Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet

SAMMANFATTNING

Förstudien behandlar väg 155 delen Bulyckevägen-Vädermotet. Ett trafiksäkerhetsarbete med förslag till fyra förbättrade körfält samt mittbarriär på sträckan pågår av Vägverket. Tyngdpunkten i förstudien har lagts på planskilda trafikplatser vid Vädermotet, Ytterhamnsmotet (nuvarande Oljevägsmotet) och Sörredsmotet (vid Sörredsvägen).

Göteborgsregionen växer och några av de stora tillväxtområdena för såväl bostäder som näringsliv finns på Hisingen. Detta samtidigt som Göteborgs hamn beräknar att kraftigt öka sin godshantering i framtiden. Väg 155 är den viktigaste vägen för trafikförsörjningen till Öckerö kommun och stora delar av västra Hisingen. Inom detta område expanderar boendet kraftigt med bl a nya bostäder i Amhult och Hjuvik. Sammantaget medför detta att genomförandet av förslagen i förstudien är av stor vikt för områdets fortsatta utveckling.

GÖTEBORGS STADS SYNPUNKTER

Göteborgsregionen växer och några av de stora tillväxtområdena för såväl bostäder som näringsliv finns på Hisingen. Detta samtidigt som Göteborgs hamn beräknar att kraftigt öka sin godshantering i framtiden. Väg 155 är den viktigaste vägen för trafikförsörjningen till Öckerö kommun och stora delar av västra Hisingen. Inom detta område expanderar boendet kraftigt med bl a nya bostäder i Amhult och Hjuvik.

Göteborgs Stad säljer mycket mark och beviljar många bygglov i Torslanda, vilket är en positiv utveckling. Befolkningsutvecklingen stiger kraftigt inom stadsdelen (ca 5 000 personer under åren 2004-2008) och det kommer den sannolikt att göra flera år därefter. Därför krävs snabba åtgärder för att förhindra trafikinfarkt. Det är redan nu stora problem med bilköer och värre blir det om vi inte skyndar på utbyggnaden.

Väg 155 är av riksintresse för kommunikationer eftersom det är länken mellan det nationella vägnätet och Göteborgs hamn tillsammans med stora verksamhetsområden. I den regionala planen för infrastruktur för åren 2004-2015 ingår den aktuella sträckan med utbyggnad av trafiksäkerhetsåtgärder och en trafikplats år 2007-2009 medan resterande ombyggnader ligger sent, åren 2014-2015. Området tillhör redan en av de värsta trafikpropparna under högttrafik och medför köer både för kollektivtrafik och för biltrafik. Enligt Göteborgs Stad bör problemen i anslutning till Vädermotet, Bräckemotet och anslutningen till Älvsborgsbron få en lösning betydligt tidigare. Kommande älvförbindelser beräknas leda till att Lundbyleden får en kraftig trafikökning. En ombyggnad av Vädermotet bör därför ta hänsyn till en sannolikt förändrad trafikfördelning gentemot den nuvarande. Förändringar kan också bli aktuellt vid Bräckemotet.

Göteborgs hamn planerar för en kraftig expansion av trafiken i containerhamnen och RoRo hamnen (Ytterhamnarna). Då en stor del av godsökningen beräknas transporteras via järnväg kommer konflikterna med det lokala vägnätet att öka då det för närvarande finns ett antal järnvägs korsningar inom området.

Förbättrade planskilda trafikplatser i aktuella punkter finns med i översiktsplan (ÖP99). Ett fördjupat översiktsplanarbete för Ytterhamnen pågår.

Viktigt att beakta vid planeringen av väg 155 är även att byggnation av tvärförbindelsen från Bulyckevägen till Älvegårdsvägen genomförs snarast. Denna väg kommer att avlasta Torslandavägen avsevärt.

Kollektivtrafik/gång- och cykeltrafik

Boendet på västra Hisingen har ökat kraftigt under senare år och utbyggnaden kommer att pågå flera år framöver. Samtidigt är andelen som väljer kollektivtrafiken som dagligt färdmedel ovanligt låg i denna del av kommunen. Efterfrågan på större kapacitet i vägnätet finns därför, både för de som väljer bilen och för den kollektivtrafik som skall vara attraktiv.

I anslutning till de tre moten måste hållplatser för kollektivtrafiken anläggas och gång- och cykelvägarna måste få gena och tydliga stråk. Det är viktigt att gång och cykelvägar inte försämras vid en ombyggnad av vägen. Planeringen av dessa måste ske så att man undviker skarpa kurvor vid trafikplatserna och ger dem en attraktiv utformning och god standard.

Attraktionskraften i kollektivresandet måste öka. Göteborgs Stad anser att det krävs en egen fil (vägbank) för kollektivtrafiken och även det arbetet måste komma igång snarast. Det är angeläget ur ett resande- och miljöperspektiv och för Torslandas trafikutveckling. Oavsett beslut om finansiering avseende trafikmot bör egen bana för kollektivtrafiken byggas omgående.

Erfarenheter visar att behov av separata körfält för kollektivtrafik i området är nödvändigt och är positivt för det framtida resandet. Det är dock viktigt att stråkets placering preciseras eftersom det tar utrymme i anspråk. Idéer finns kring en stombusslinje som skall trafikera delen Öckerö – Göteborgs centrum. På längre sikt finns även diskussioner om framtida spårbunden trafik.

Miljöpåverkan

I det kommande utredningsarbetet är det viktigt att nedanstående övergripande miljöfrågor blir belysta.

- Hur projektet medverkar till att nå miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan”.
- Hur projektet medverkar till god framkomlighet för kollektivtrafiken.
- Projektets påverkan på möjligheten att inom Göteborg klara olika miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft.

Därutöver är det viktigt att i det kommande arbetet beskriva vilka miljöhänsyn som skall tas i bygg- och driftsskedet, för att minimera risken för negativa miljöeffekter. Ett argument för utbyggnad som ofta framförs är att minskade köer medverkar till bättre luftkvalitet. Enligt utredningar som presenterats av Vägverket centralt är teorin att minskad kökörning leder till lägre kväveoxidutsläpp inte belagd. Bättre framkomlighet kan därmed inte a priori antas medföra en förbättrad luftkvalitet.

Betydande miljöpåverkan

Med tanke på att det handlar om utbyggnad i befintligt läge och i ett industriområde utan bostäder anser Miljönämnden att åtgärden inte är att betrakta som ”betydande miljöpåverkan” (enligt bestämmelserna i miljöbalken 6:4).

Vädermotet

Inga synpunkter utöver vad som har framkommit i förstudien.

Oljevägsmotet/Ytterhamnsmotet

Norr om väg 155 planeras ett industriområde i Halvorsäng och anslutning till detta område måste tas med i utformningen av motet. En eventuell anslutning till Vikans kross måste studeras i det fortsatta arbetet liksom även en eventuell ny länk norrifrån till Hisingsleden/Norrleden.

Utformningen av Oljevägsmotet måste även ge utrymme för nytt läge för hamnbanan till Ytterhamnarna.

Sörredsmotet

Utrymme för Sörredsmotet med anslutande ny väg till Hjärtholmsvägen finns i gällande plan. Den nya sträckan från Sörredsvägen till Hjärtholmsvägen blir ca 1,4 km lång och kommer att bli en följdkostnad för kommunen. Ett eventuellt behov av att ha Arendalsvägen kvar som påfart till väg 155 i riktning mot centrum, måste studeras vidare i en kommande vägutredning.

Anslutningar till flera lokalvägar måste lösas. Detta gäller bland annat ny anslutning till Kärrlyckegatan med kringliggande gator på södra sida av väg 155 och anslutning till Vikans kross norr om väg 155. Sistnämnda anslutning kan eventuellt läggas i Oljevägsmotet.

Kapacitetsfrågan måste belysas ytterligare i det fortsatta arbetet. Det gäller både korsningen som sådan och kapaciteten vid påfartsrampens sammanvävning med trafiken på väg 155. Alternativet med ett mot vid både Sörredsvägen och Arendalsvägen är således för tidigt att avfärd. Den förväntade trafikutvecklingen kan leda till att ett mot, Sörredsmotet, kan vara otillräckligt och inte klara vävningar på ett trafiksäkert sätt.

Alternativet med en längre vävsträcka, alternativt additionskörfält kan möjligen kunna vara ett alternativ.

- - - -

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ordföranden Göran Johansson (s) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan.

Kia Andreasson (mp) och Eva Olofsson (v) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan med de ändringar som framgår av Bilaga A.

Vid omröstning röstade Jan Hallberg (m), Vivi-Ann Nilsson (s), Erik Lithander (fp), Agneta Granberg (m), Frank Andersson (s), Helene Odenjung (fp), Susanna Haby (m), tjänstgörande ersättarna Ewelina Tokarczyk (s), Per Berglund (s), Jonas Ransgård (m) samt ordföranden Göran Johansson (s) för bifall till Göran Johanssons yrkande.

Eva Olofsson (v) och Kia Andreasson (mp) röstade för bifall till det egna yrkandet.

Kommunstyrelsen biföll Göran Johanssons yrkande med 11 röster mot 2.

Göteborg den 19 maj 2004
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Göran Johansson

Christina Hofmann

Protokollsutdrag
Sammanträde 2006-04-18

§ 237 Vägutredning för Väg 155, Bulyckevägen - Vädermotet

Dnr 1215/01 Kommunstyrelsen hade till byggnadsnämnden för yttrande översänt remiss från Vägverket angående rubricerade ärende.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett ett utlåtande så lydande:

"Byggnadsnämnden etc. bil. 2

Byggnadsnämnden beslöt:

att översända ovannämnda yttrande till kommunstyrelsen._

Vid protokollet

Marianne Mitrhander-Niesel

Tjänstutlåtande 2006-04-03

Hans Linderstad
Tfn: 612144

Byggnadsnämnden

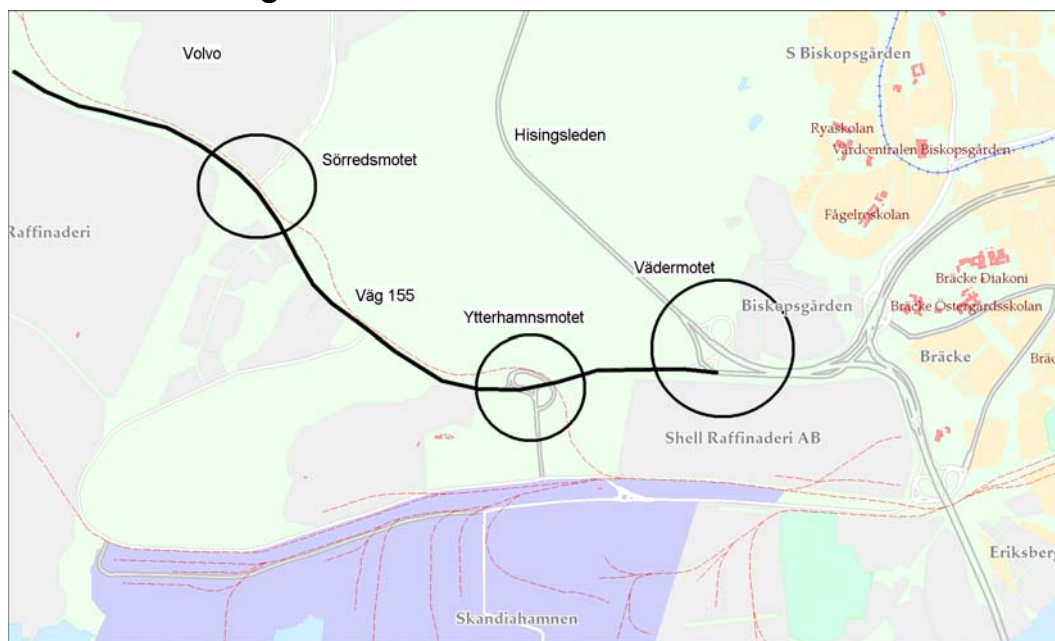
Vägutredning för Väg 155, Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda korsningar

Remiss från Vägverket
Yttrande till kommunstyrelsen

Byggnadsnämnden föreslår besluta

att som eget yttrande översända stadsbyggnadskontorets yttrande till Kommunstyrelsen

Sammanfattning



Vägverkets utredning klargör utmärkt frågorna kring hur väg 155 kan byggas ut med tre mot mellan Sörred och Vädermotet. De medel som finns avsatta räcker dock inte till en utbyggnad av alla tre moten eller till de visionsalternativ som diskuteras. Vi anser därför att planeringen nu kan koncentreras till hur Ytterhamns- och Vädermotet ska lösas. Alternativ Y2 i Ytterhamnsmotet med en upplyft cirkulation är att föredra. I Vädermotet uppfyller alternativ V2, där Torslandatrafiken prioriteras, bäst kraven. I Sörredsmotet är variant S1B bäst.

Vid projektering av delen Ytterhamnsmotet – Vädermotet måste hänsyn tas till att Hamnbanan kan dras norrut och att Halvors äng blir ett industriområde med järnvägsanknytning. Anslutningarna till lokalgatesystemet måste klaras ut.

En brist är att Vägverket utgått från att kollektivtrafiken kan ordnas som busskörfält i ytterlägen. Med en långsiktig lösning som är spårbunden är detta inte tillfredsställande, utan en lösning som lättare kan överföras till spår bör sökas. Detta kan vara att låta busskörfälten ligga i mitten.

Visionsalternativet med en sträckning från Sörredsmotet till Hisingsleden är intressant och bör ses som en framtidslösning.

Gestaltningssprogrammet bör utvecklas så att vägen ges en tilltalande utformning. En bred grönremsa mellan cykelbana och vägbana bör finnas.

Miljökonsekvenserna i de partier centralt i Göteborg, där miljökvalitetsnormerna riskeras överskridas, bör också beskrivas.

Ärendet

Vägverket har gjort en vägutredning för Torslandavägen, väg 155 på delen mellan Volvo och Lundbytunneln. Detta innebär en utbyggnad av tre nya trafikmot – Sörredsmotet, Ytterhamnsmotet och Vädermotet.

Väg 155 har en allt viktigare roll i Göteborgs vägsystem. Den är av stor vikt för näringslivet eftersom den försörjer både Göteborgs Hamn och Volvo. Bebyggelseutvecklingen på Västra Hisingen är kraftig och vägen försörjer Öckerö kommun.

Vägverket har tagit fram två scenarier för analys av trafikutvecklingen. Man konstaterar att det behövs planskilda korsningar för att klara framtiden. I två visionsalternativ ges väg 155 respektive Hisingsleden nya sträckningar. Dessa utreds dock inte närmare utan en sträckning med tre trafikplatser på nuvarande väg 155 beskrivs. För Sörredsmotet redovisas två alternativ, för Ytterhamnsmotet fyra och för Vädermotet två. Konsekvenser i respektive alternativ beskrivs. Dessa sammanfattas i följande tabell:

Tabellen visar förändring gentemot nollalternativet där minus (-) medför negativ förändring, plus (+) positiv förändring och noll (0) oförändrat. Antalet plus respektive minus ange graden av förändring

	Sörredsmotet		Ytterhamnsmotet			Vädermotet	
	Alternativ S1A	Alternativ S1B	Alternativ Y1	Alternativ Y2	Alternativ Y3	Alternativ V1	Alternativ V2
							
vägnätets funktion	++(+)	++(+)	++(+)	+++	++(+)	++(+)	+++
tillgånglighet fordonstrafik	++	++	++	+++	++	++	+++
tillgånglighet kollektivtrafik	+++	++(+)	++(+)	++(+)	+++	++	+++
tillgånglighet gång- och cykeltrafik	+	+	++	++	+	+	+
trafiksäkerhet	+	+	(+)	+(+)	+	+	++
miljö	+	0	+	+	+	(+)	+
markanvändning	+	+	++	++	++	+	+
kostnader för byggnation	--	-	-	--	--	-	-
samhällsekonomisk nytta	++(+)	++(+)	++(+)	+++	++(+)	++(+)	+++

Totalkostnaderna för de tre trafikplatserna och vägavsnitten däremellan beräknas uppgå till 485 – 550 Mkr. Utbyggnaden ger mycket stora restidsvinster och en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet.

Trafikplatsutbyggnaden medför att vägen anpassas till de krav som ställs och ger stora restidsvinster. Miljökonsekvenserna bedöms jämfört med nollalternativet som begränsade och medför positiva effekter på systemnivå.

Vägverket önskar synpunkter på vilket av de alternativa trafikplatsutformningarna som förordas för respektive trafikplats och i vilken ordning de bör byggas ut. Man önskar också synpunkter på en ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden och de ”visionsalternativ” som beskrivits.

Stadsbyggnadskontorets synpunkter

Allmänna synpunkter på utredningen

Stadsbyggnadskontoret anser att Vägverkets utredning på ett utmärkt sätt klargör frågorna. Den är pedagogiskt upplagd och utreder på rätt nivå konsekvenserna. Vi saknar dock tydliga ritningar på trafikplatserna inklusive lokalanslutningarna, något som kunnat underlätta förståelsen.

Att en utbyggnad av moten är nödvändig är uppenbart. Den starka expansion som skett och ska ske både i hamnen, Volvo och genom nya bostäder kräver en förbättring. I annat fall riskerar vi att vi nu nått taket på utbyggnaden, något som har negativa konsekvenser på nationell nivå. Vägverket bör därför hitta finansieringslösningar som möjliggör en utbyggnad. Av sammanställningen framgår att förslagen inte är fullt finansierade – det saknas ca 100 Mkr.

Det är bra att Vägverket arbetat med två trafikscenarier, ett med en låg och ett med en hög trafik tillväxt. Dessa bör kunna rymma de framtidsbilder vi har, inklusive K2020 (fördubblat kollektivtrafikresande inom 20 år).

Vägverket har redovisat hur busskörfält kan inplaceras i vägsektionen och i trafikplatserna. Busskörfältet placeras normalt som ett fält i vägrenen längs till höger. Vi ser i detta flera brister, något som kommenteras mer nedan. Generellt vill vi påpeka att K2020-ansatsen är egen bussgata, för att i en framtid kunna utvecklas till en spårlösning. Detta ställer större krav på utformning och sektion än vad busskörfält gör. Fri höjd under broarna måste t.ex. tillåta en spårlösning. Vi inser dock att det under de närmaste åren kommer att handla om busskörfält. Ska en konvertering vara möjlig är en lösning att lägga busskörfälten i mitten. Dessa fungerar då också som en bussgata där de är utbyggda. Då kan dessa på sikt omvandlas till spårbunden persontrafik utan ombyggnad av motens broar. Kontoret anser därför att vägverket bör omarbeta utformningen så att genomgående bussgata är möjlig, detta för att göra det möjligt med en spårlösning utan att bygga om moten kraftigt.

Som ovan sagts är det oklart hur anslutningarna till det lokala systemet sker. Vi vill poängtera det viktiga att det är möjligt med enkla kopplingar till de industriområden (Shell raffinaderi, Biskopsgårdens industriområde m.fl.) som finns i anslutning till väg 155. På sikt kommer en konsekvens av att moten byggs ut och signalkorsningarna tas bort, bli att parallella industrigator behöver byggas.

Visionsalternativen

Den sträckning som går från Sörredsmotet över Vikans bergtäkt till Hisingsleden är en intressant framtidslösning. Om den byggs ut separeras hamntrafiken från Torslandatrafiken i Vädermotet, vilket är en fördel. Men om inte nuvarande Tankgatemot byggs om till ett Ytterhamnsmot kvarstår den dåliga standarden i denna punkt. Kostnaderna skulle också öka. Vi bedömer därför det som lämpligast ligga kvar enligt huvudalternativet.

En lösning skulle kunna vara att bygga ut väg 155 enligt huvudförslaget men möjliggöra en framtida länk enligt visionsalternativet mellan Sörredsmotet och Hisingsleden.

Alternativet med en ny sträckning av Hisingsleden via Ytterhamnsmotet bedömer vi som mindre intressant. Den ger bl.a. stora negativa effekter på markanvändningen i Halvors äng och koncentrerar trafik från såväl hamnen, Hisingsleden och Torslanda till Ytterhamnsmotet.

Sörredsmotet

Variant S1 med direkta högersvängar (och mindre konflikter) för Volvo-trafiken föreslår vi ligga till grund för fortsättningen. Hamn- och Arendalstrafiken, med stora lastbilsvolymer, måste också underlättas genom att vänstersvängen från väg 155 mot hamnen och Arendal får goda körförhållanden.

Sörredsmotet kommer att utvecklas till en viktig bytespunkt mellan de snabba stombussarna t/f city och en lokal trafik mot Arendal resp. Volvo. Ett framtida hållplatsläge på bron behövs således. Bytesförhållandena måste därför vara goda. Att behöva gå upp i ett trappsysteem är inte god standard. Lösningen S1 B där bussen går upp på rampen är därför att föredra. Även på södra sidan behöver bytesmöjligheten studeras. Bussen får inte fastna i rampköer- därför behöver troligen eget körfält finnas även på dessa.

Att förbereda för spårbunden trafik mot Torslanda genom att bara göra järnvägsviadukten bred för att rymma två spår anser vi inte vara tillfredsställande. Detta innebär att persontrafiken (som kan vara pendeltåg, light-rail eller spårvagn) och Volvos järnvägstransporten blir blandade. En sådan blandtrafik är vare sig säkerhetsmässigt eller kapacitetsmässigt lämplig. Som ovan antytts bör snarare persontågstrafiken läggas i ett mittläge.

Ytterhamnsmotet

Vägverket argumenterar att variant Y4 inte bör väljas, då detta inte kan inpassas mot en förbindelse mot Hisingsleden. Stadsbyggnadskontoret instämmer i denna analys.

Av återstående varianter är det som kallas Y2 med en upplyft cirkulationsplats och två broar det som ger de flesta fördelarna. Det ger en god infart till ytterhamnsområdet och har flexibilitet för att klara trafiken mot Halvors äng även om denna skulle öka med en nordlig förbindelse mot Hisingsleden.

Även här måste en långsiktig spårtrafiklösning klaras ut.

För Halvors äng har ett planarbete påbörjats. Området är avsett för logistik- och hamnanknuten verksamhet. Beroende på vilket alternativ för en framtida hamnbana som väljs kommer järnvägen att påverka. Vi anser att i alla alternativ bör en järnvägsmöjlighet till Halvors äng finnas. Detta påverkar då ramper mm öster om trafikplatsen, som måste ta hänsyn till en nord-sydlig järnvägsmöjlighet. Vid projektering av delen Ytterhamnsmotet – Vädermotet måste hänsyn tas till att Hamnbanan kan dras norrut.

Vädermotet

Trafikplatsen har två funktioner, dels som fördelningspunkt mellan väg 155 och Hisingsleden, dels som en knytning mellan det överordnade och det lokal trafiksystemet mot industriområdena. Av kartmaterialet är det oklart hur den senare funktionen fungerar. Vi förutsätter att fortsatt planering visar att alla riktningar blir möjliga och att dessa kan trafikeras med acceptabel linjeföring.

Trafikvolymerna mot väg 155 är betydligt större än mot Hisingsleden. Det är därför rimligt att välja alternativ V2 med väg 155 som genomgående i första hand. Det ger även en något högre kapacitet än alternativ V1. Alternativet har också fördelen att öka avståndet och därmed förlänga växlingssträckorna till Bräckemotet. Alternativet kräver inte en utbyggnad av förbindelselänken över Halvors äng, vilket är ytterligare en fördel.

En de vidare studierna bör analyseras om markåtgången kan begränsas och om en förskjutning kan ge ytterligare industrimark i Biskopsgårdens industriområde eller Halvors äng.

Buss som går på vägrenen har analyserats. Däremot har ingen analys gjord om hur en bussgata eller en spårlösning kan ordnas i alternativen. Detta är den framtidslösning som finns i K2020 och måste studeras..

Förbindelselänken mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden

Länken har översiktligt studerats. Vi ser den som lämplig att förbereda i planeringen för Halvors äng och ge utrymme för ett mot i den norra delen. Förbindelsen är också en industrigata som kan leda trafik från logistikområdet norrut. En analys om det finns någon konflikt med visionslösningen Sörreds-motet-Hisingsleden kan behöva göras.

Gång- och cykelnätet

Visserligen är det långa avstånd, men ändå kan vi ana att cyklandet är frekvent mellan bostadsområdena och verksamhetsområdena. Gena och trevliga cykelbanor måste därför byggas. En bred grönremsa mot väg 155 måste finnas för att minska känslan av närhet till snabb och tung trafik.

Gestaltning

Gestaltningssprogrammet är kortfattat. Med tanke på att så många använder väg 155 dagligen är det viktigt att ge resan en positiv karaktär. Att resa genom ett industriområde med allt det innebär uppfyller inte detta. Alla möjligheter att ge grönska bör tas tillvara. I samband med Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnarna har en landskapsanalys gjorts (bilaga L i denna) med en rad förslag.

Miljö

Vägverket visar att det lokalt inte medför några överskridande av miljökvalitetsnormerna. Dock saknas ett resonemang om förslagen medför att de centralt liggande delarna av Göteborg påverkas. Rimligen medför den ökande biltrafiken att även partier i Lundbytunneln mynningar och i Gårda, vilka är några punkter som markerats på kvävedioxidkartorna som problemställen, blir påverkade. Detta är visserligen oberoende av vilken trafikplatslösning som väljs. Men troligen är det så att en satsning på en egen bana för kollektivtrafiken kan minska risken för överskridande, vilket bör påpekas.

Utbyggnadsordning

Finansieringen av alternativen är ett bekymmer. Behovet av utbyggnad är uppenbart, men idag finns medel avsatta för två etapper. Under 2010-12 finns 200 Mkr och för 2013-2015 finns 172 Mkr avsatta. Kostnaden för tre trafikplatser uppgår till minst 550 Mkr. Till detta kan komma kostnader för vissa av de kollektivtrafikåtgärder som diskuterats i bl.a. K2020.

Något som inte behandlats ovan är den redan utredda utbyggnad av trafiksäkerhetsåtgärder med bl.a. breddning och mitträcke. Detta är ett separat projekt som avsatta medel också ska räcka till. Vad som alltså kan anas är att projekten kan bli försenade av finansieringsskäl.

Vägverket önskar att remissyttrandena också ska behandla prioriteringsfrågan. Vi kan konstatera att den höga olycksbelastningen motiverar en utbyggnad av mitträcken mm säkerhetshöjande åtgärder (tidigare beräknad till 55 Mkr) även om dessa till dels inte kan användas i slutlösningen. Med en prioritering av Ytterhamns- och Vädermoten skulle sträckan mellan Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet ligga kvar i det upprustade skicket under en längre tid. Vårt förslag är att bygga ut trafiksäkerhetshöjande åtgärder Sörredsmotet-Ytterhamnsmotet (skattat till 40 Mkr) men använda resterande medel för de östliga moten. Ytterhamnsmotet enl Y2 och Vädermotet enl. V2 kostar sammanlagt 337 Mkr. Totalt blir detta 377Mkr vilket motsvarar avsatta medel.

Lars Ivarson
Stadsbyggnadsdirektör

Lena Jacobsson
Översiktsplanechef

Protokollsutdrag
Sammanträde 2006-04-26

	§ 87	
685/06	Väg 155 Vägutredning, delen Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda korsningar	Tilläggsyrkande från (s), (mp) (v), bilaga 1 § 87.
	Yttrande KS	Ordföranden yrkar bifall till kontorets förslag och bifall till tilläggsyrkande från (s), (mp) (v).
	Förslag till beslut enligt skrivelse	Nämnden beslutar bifalla ordförandens yrkande att som eget yttrande till Kommunstyrelsen översända kontorets tjänsteutlåtande kompletterat enligt tilläggsyrkande från (s), (mp) (v).
		Paragrafen förklaras omedelbart justerad.
	Vid protokollet:	
	Betty Karlsson	
	Justerat:	
	Leif Blomqvist Roland Rydin	
	Rätt utdraget intygar i tjänsten:	
	Betty Karlsson	

Ink TN 060426 § 87, Bil. 1.
Dnr 685/06

Tilläggsyrkande i trafiknämnden (s), (mp), (v)

2006-04-26

Väg 155 Vägutredning, delen Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda korsningar § 87

Vid val av alternativ måste kravet på en attraktiv och gen sträckning på det parallella huvudcykelstaket beaktas.

Förslag till beslut i trafiknämnden

att som eget yrkande till Kommunstyrelsen översända kontorets tjänsteutlåtande kompletterat enligt ovan

Yttrande

Tjänsteutlåtande 2006-04-19

Handläggare:

Göran Jonsson

Tel: 031 - 61 22 28

Sammanträdesdatum

2006-04-26

Dnr 0685/06

TN § 87/06

Trafiknämnden

Göteborg

Väg 155 Vägutredning, delen Bulyckevägen-Vädermotet planskilda korsningar**Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har begärt Trafiknämndens yttrande på vägutredningen för Väg 155, Bulyckevägen-Vädermotet, utbyggnad av planskilda korsningar.

Göteborgs Hamn, Volvo, andra företag med hamnanknuten verksamhet och boende på västra Hisingen och Öckerö är beroende av en väl fungerade trafikled. I gällande flerårsplan för regionala vägar ingår den aktuella sträckan med en utbyggnad i en första etapp perioden 2008-11 och en andra etapp 2012-15.

Trafikkontoret har nyligen lämnat remissvar på en trafikutredning för den västra delen av väg 155, delen Amhult - färjeläget vid Hjuvik. I den utredningen behandlades framkomlighetsproblemen, i synnerhet för kollektivtrafiken vilket även avsåg nu aktuell sträcka.

Vägutredningens fokus ligger på utbyggnad av tre nya trafikplatser, Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet, se bilaga 1. Man önskar också synpunkter på två principlösningar på framtida anslutning av väg 155 till Hisingsleden.

Trafikkontoret anser att den infrastruktur som behövs för Göteborgs Hamns verksamhet måste ges hög prioritet. Hamnens nybyggnad av en s.k. ID-kontroll måste samordnas med en samtidig utbyggnad av anslutande trafikplatser.

Trafikkontoret anser att vid ombyggnaden av väg 155 måste kollektivtrafiken få egna körfält i bägge riktningar. När nya trafikplatser byggs ut skapas också förutsättningar att till skapa bra busshållplatser alternativt byteshållplatser, vilket också måste ingå i projektet.

Trafikkontoret anser att av de föreslagna lösningar för Sörredsmotet och Ytterhamnsmotet uppfyller alternativ S1 och Y1 respektive Y2, bäst det krav som kan ställas. Föreslagna lösningar vid Vädermotet är ofullständiga då de ej löser de lokala kontakterna till Shells raffinaderi och Biskopsgårdens industri-område. Så som sägs i rapporten krävs vidare studier.

Av de illustrerade lösningarna på framtida anslutning av väg 155 till Hisingsleden anser Trafikkontoret att en ny förbindelse mellan Sörredsmotet och Hisingsleden har störst

fördelar. Med växande behov av mark för hamnnära verksamheter bör det vara en fördel att låta genomgående trafik (till Torslanda och Öckerö) och hamntrafik gå i skilda stråk.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att som eget yttrande till Kommunstyrelsen översända kontorets tjänstutlåtande.

Lars-Bertil Ekman
Trafikdirektör

Jan Rinman
Planeringschef

Tjänsteutlåtande

Ärendet

Kommunstyrelsen har begärt Trafiknämndens yttrande över vägutredning för Väg 155, Bulyckevägen-Vädermotet, avseende utbyggnad av planskilda korsningar.

Torslandavägen, väg 155, får en allt viktigare roll Göteborg. Både Göteborgs Hamn, Volvo och andra företag är beroende av en väl fungerande trafikled. Samtidigt ökar anspråken också med den bebyggelseutveckling som sker på västra Hisingen och Öckerö. I den gällande flerårsplan för regionala vägar ingår den aktuella delen med en ombyggnad och utbyggnad med planskilda korsningar, en första etapp under perioden 2008-11 och en andra etapp 2012-15.

Trafikkontoret har nyligen lämnat ett remissvar på en trafikutredning för den västra delen av väg 155, delen Amhult - färjeläget vid Hjuvik. Den utredningen behandlade framkomlighetsproblemen, i synnerhet för kollektivtrafiken.

Rapporten beskriver vägens nuvarande standard, sträckor och korsningar, trafik och trafikutveckling, situationen för de olika trafikslagen och trafiksäkerhet och konstaterar att stora brister finns med nuvarande trafikbelastning.

Trafikanalysen utgår från bedömningar av vilken trafikutveckling som kan vara rimlig utifrån aktuella planer för utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. Den prognos som Vägverket tillämpar för Göteborgsregionen förutser en kraftig utveckling av biltrafiken, en ökning med 39 % till 2010 och med 68 % till år 2025. I den prognos kommunen tillämpar antas en lägre tillväxt. Vägverket har använt den förstnämnda som en övre nivå och kommunens som en lägre nivå.

I utredningen redovisas principlösningar för tre nya trafikplatser, Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet. Man redovisar också två principlösningar på hur väg 155 skulle kunna ansluta till Hisingsleden i framtiden. De förslagna nya trafikplatserna visas i bilaga 4 och principlösningarna för väg 155 och Hisingsleden i bilaga 3.

Trafikkontorets synpunkter

Antalet trafikplatser

I den förstudie som remissbehandlades år 2004 diskuterades frågan om hur många trafikplatser det behöver finnas på sträckan mellan Vädermotet och Bulycke.

Tillsammans med nuvarande Tankmotet (Ytterhamnsmotet) finns det fyra signalkorsningar på den aktuella sträckan.

Trafikkontoret framförde i förstudien att lösningen med att samla trafiken från både Volvo och Arendal i samma trafikplats kan skapa kapacitetsproblem i framtiden. En överslagsmässig beräkning visar att maxtimtrafiken på påfartsrampen mot centrum skulle kunna uppgå till storleksordningen 1 000 - 1 200 fordon. Det innebär att enbart trafiken på påfartsrampen skulle behöva nästan ett eget körfält på leden. Om man inte kan lösa detta, skapas vävningsproblem på leden.

Trafikkontoret anser att man i framtiden kan behöva dela upp trafiken, dvs att låta trafiken från Volvo matas ut i Sörredsmotet och att trafiken från Arendal får ett eget mot i nuvarande Arendalsvägens korsning. Frågan blir mer aktuell när brytningen vid Vikans kross är avslutad och marken skall utnyttjas för annat ändamål. I vart fall krävs

någon form av handlingsfrihet för att kunna komplettera med ytterligare ett mot vid nuvarande Arendalsvägen i framtiden.

De s.k. systemlösningarna

Remissinstanserna ombeds också lämna synpunkter på behovet att förändra vägstrukturen. Den trafiklösning som finns i dag är delvis historiskt betingad med successiva kompletteringar och utbyggnader. Trafiksituationen är kraftigt förändrad. Trafikkontoret tycker att frågeställningen är relevant.

De förslag som presenterats bygger på två olika principer. Den första innebär att Vädermotets funktion, där Hisingsleden och Torslandavägen vävs samman, flyttas västerut till Ytterhamnsmotet. Den andra principen handlar om att dela upp trafikströmmarna från väster. Trafiken som har mål i hamnområdet och Arendal kanaliseras via nuvarande sträckning medan trafiken från Sörredsmotet och Torslanda leds ut till ett nytt mot på Hisingsleden. Då skiljer man på hamntrafiken och den genomgående trafiken, se bilaga 2 och 3.

Hamnens framtida utveckling kräver allt mer mark för de kringfunktioner och hamnnära verksamheter som inte får plats och ej heller skall finnas inom hamnens eget område. Hit hör mark för logistikverksamhet och lager av olika slag för såväl svenska som utländska intressenter. Då ligger marken vid Halvorsäng väl till.

I det alternativ där man koncentrerar all trafik till en knutpunkt, Ytterhamnsmotet, samlas många funktioner till samma trafikplats. Då krävs en betydligt större trafikplats som skulle ta i anspråk välbelägen mark för hamnnära verksamheter.

Trafikkontorets anser att den långsiktigt bästa lösningen vore att dela upp genomgående trafik och hamntrafik i olika stråk.

De föreslagna trafikplatserna

För **Sörredsmotet** redovisas två varianter där ”örat” är vänt åt väster respektive öster. De är i stort likvärdiga i sin fysiska utformning. Eftersom den största trafikströmmen kommer norrifrån (från Volvo) bör alternativ S1 ge den bästa lösningen. Avfartsrampen från centrum, som är belägen mellan huvudleden och järnvägen måste utformas med erforderlig kapacitet.

Ytterhamnsmotet har utformats för att möjliggöra en framtida förlängning norrut till Hisingsleden, alternativ Y1-3. I det fjärde (Y4) kan det vara svårare att gå vidare med en sådan lösning.

Alla alternativen har varierande kvaliteter vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet, utrymmeskrav och överblickbarhet. I vägutredningen anser man att en ny länk norrut mot Hisingsleden inte kan avskrivas i detta läge. Då förordar Trafikkontoret alternativen Y1 och Y2.

De redovisade alternativen på **Vädermotet** är inte fullständiga då de inte visar hur man löser kontakterna till Shells raffinaderi och Biskopsgårdens industriområde.

Om alla funktioner skall klaras i samma trafikplats kommer lösningen att bli komplex och svåröverskådlig. Det talar för att en enklare lösning med direktramber till och från väg 155. Tillgängligheten till Göteborgs Hamn skulle bli bättre. Men samtidigt måste tillgängligheten till raffinaderiet och industriområdet lösas nära Vädermotet om inte deras tillgänglighet skall försämrats. I sådant fall kan lösningen finnas i en uppdelning enligt de s.k. systemlösningarna.



§ 133

Dnr 0490/06

Yttrande till kommunstyrelsen över väg 155, Bulyckevägen - Vädermotet, planskilda korsningar Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet. Vägutredning

HANDLING

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2006-04-20.

YRKANDEN

Tina Wallenius (mp): bifall till yrkande från mp enligt skrivelse daterad 2006-05-08, bilaga 1

Owe Nilsson (s): bifall till kontorets förslag.

PROPOSITIONSORDNING

Ordföranden Owe Nilsson ställer proposition på yrkandena och finner att Owe Nilssons yrkande bifallits.

BESLUT

Enligt fastighetskontorets förslag:

Vägverkets vägutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning för Väg 155, Bulyckevägen - Vädermotet, planskilda korsningar tillstyrks med hänvisning till innehållet i detta tjänsteutlåtande.

Stadskansliet
FX

Vid protokollet

Anders Kinnander

Justerat 2006-05-08

Ordförande

Justerare

Owe Nilsson

Kjell Björkqvist

Yrkande (mp)
Fastighetsnämnden 2006-05-08

Ärende nr 20

Yttrande till kommunstyrelsen över väg 155 delen Västra Hisingen.

Vi anser att befolkningen på Öckerö sagt ett klart nej till broförbindelse, utslaget i folkomröstningen skall respekteras. Vi anser inte heller att dagens färjetrafik är det stora och akuta problemet. Istället är det trafiksituationen på Hisingen som grundligt behöver ses över och förbättras, inte minst kollektivtrafiklösningar. En viktig orsak till situationen är den massiva nybyggnationen på Hisingen som kraftigt ökat trafiken. Det gäller att lösa rätt problem. En brolösning skulle heller inte kunna vara klar före tidigast år 2013, vilket inte löser dagens situation.

Ur Göteborgsperspektiv är det viktigaste att undvika en ytterligare belastning av ett redan överbelastat vägnät. Kan en annan inställning till problemlösning skapa ett alternativ till vägverkets förslag till alternativ?

Vi skulle vilja se en utredning av vad som skulle hända om man skapade en ny snabb färjeförbindelse för persontrafik och cyklar som går direkt från öarna till centrala Göteborg. Om detta skulle kunna ge en mer attraktivt kollektivtrafik för öborna med färre byten och samtidigt lätta på trycket över berörd väg 155, på vägnätet i Torslanda och över älven. Beklagligt nog har detta alternativ inte beaktats av Vägverket. Sett utifrån folkomröstningens utslag borde det ha varit självklart att analysera desamma.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar vi avslag på kontorets yttrande och bifall till:

att anta ovanstående skrivning som fastighetsnämndens eget yttrande.



Tina Wallenius (mp)

Tjänsteutlåtande 2006-04-20**Yttrande över Väg 155 , Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda korsningar Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet. Vägutredning.**

FÖRSLAG TILL FASTIGHETSNÄMNDENS BESLUT

Vägverkets vägutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning för Väg 155, Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda korsningar tillstyrks med hänvisning till innehållet i detta tjänsteutlåtande.

SAMMANFATTNING

Fastighetskontoret tillstyrker Vägverkets vägutredning för väg 155.

Väg 155, Torslandavägen är mycket hårt belastad och en utbyggnad i ett sammanhang vore önskvärt, dels för Hamnens expansions dels för bostadsutbyggnaden på Västra Hisingen. En ombyggnad av det hårt olycksdrabbade Vädermotet med en bättre anslutning mot västra Hisingen är väsentlig, inte minst med tanke på den tunga trafiken. Vid val av alternativ i Ytterhamnsmotet måste möjligheten att ansluta med en länk till Hisingleden samt möjlig anslutning av Halvors Äng vid framtida exploatering finnas. Goda anslutningar måste byggas, som ersättning för nuvarande plankorsningar i Kärrlyckegatan, Vikans Kross m.fl.

BAKGRUND

På västra Hisingen finns flera av Göteborgs största och viktigaste industrier. Torslanda och Öckerö kommun har sammanlagt ca 30 00 invånare. Verksamheterna växer och nya bostadsområden byggs ut. Befolkningsökningen i Torslanda beräknas till 3 % per år. Hamnen planerar att fördubbla godsvolymen under tio-tjugo år. Anslutningen till Göteborgs centrum går via väg 155, Torslandavägen. Vägen har länge haft problem med framkomlighet i rusningstrafik. Längs sträckan finns ett flertal signalreglerade korsningar med stora kapacitetsproblem. Vägsträckan är också särskilt olycksdrabbad. Vädermotet är värst drabbat, men även korsningarna med Arendalsvägen och Kärrlyckevägen är olycksdrabbade. På sträckan mellan Oljevägsmotet och Vädermotet går dagligen drygt 3 000 tunga fordon eller ca 12 % av den totala trafiken. Väg 155 är en primär transportväg för farligt gods. Mottagare av farligt gods är bl.a. Preem, Shell, Hamnen och Volvo.

Väg 155 trafikeras av drygt 300 bussar på vardagar. Ca hälften av bussarna går vidare mot Torslanda. Idéer finns att trafikera sträckan Öckerö – Göteborgs centrum med en stombusslinje. Tankar finns även att på lång sikt bygga ut spårbunden trafik på sträckan. I vägutredningen tas hänsyn till dessa tankar om kollektivtrafiken vid utformning av trafikplatserna.

Utmed hela sträckan finns en separerad gång- och cykelbana. Planskilda korsningar för gc-trafikanterna saknas idag.

Torslandavägen är av största vikt för Göteborgs Hamn och Volvo. Den är också viktig för utvecklingen av bebyggelsen på Västra Hisingen. Den försörjer även trafiken till Öckerö kommun. Trafiken på väg 155 har ökat med ca 40 % de senaste tio åren. Framkomligheten på vägen är tidvis begränsad. Största påverkan finns i de signalreglerade plankorsningarna med köbildning som följd.

ÄRENDET

Kommunstyrelsen har 2006-03-22 till fastighetsnämnden översänt Vägverkets vägutredning Väg 155 , Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda korsningar inklusive miljökonsekvensbeskrivning med begäran om fastighetsnämndens yttrande.

Vägverket gjorde 2003 – 2004 en förstudie för de tre trafikplatserna Sörredsmotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet. Länsstyrelsen beslutade att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan varför vägutredning kan påbörjas utan krav på utökat samråd.

Vägutredningen omfattar väg 155 mellan Syrhålamotet och Vädermotet och utreder förslag till tre planskilda korsningar med tillfarter och ramper. Vägutredningens huvudsyfte är att redovisa olika utformningsförslag för trafikplatserna för att öka framkomligheten på väg 155. För Sörredsmotet redovisas två alternativa förslag, S1 och S2, för Ytterhamnsmotet fyra alternativ, Y 1-4, och för Vädermotet två förslag V1 och V2. Därutöver redovisas två visionsalternativ som innebär att väg 155 respektive Hisingsleden får ny sträckning. Visionsalternativen utreds inte vidare, men avfärdas heller inte. Vägutredningen förutsätter att separata kollektivtrafikfält byggs ut längs Torslandavägen. Resultaten av studierna jämförs med ett nollalternativ, dvs. att inga åtgärder utförs. Nollalternativet innebär avsevärda försämringar för både genomfartstrafik och lokal trafik.

Utredningar om trafiksäkerhetshöjande åtgärder för sträckan gjordes åren 2002-2003. En planskild korsning i Syrhålamotet färdigställdes 2004.

Området berör många riksintressen. Väg 155, Hisingsleden och Hamnbanan är samtliga av riksintresse för kommunikationer, Göteborgs Hamn är av riksintresse för sjöfarten och Volvo är riksintresse för industrin och raffinaderierna är riksintresse för totalförsvaret. Därutöver finns ett naturgasstråk och en elkraftledning som också är av riksintresse.

Trafikplatserna

Vädermotet

I Vädermotet fördelas trafiken på Hisingen och hänger samman med både Ivarsbergsmotet och Bräckemotet. Trafik från Hisingsleden mot Älvsborgsbron passerar rakt igenom trafikplatsen. Trafik från öster och söder mot västra Hisingen måste svänga av i "snurran" och stanna vid en ljussignal. Trafiksignalerna i motet orsakar stora köproblem. Vädermotet är tillfart till Shells område och Biskopsgårdens industriområde.

I alternativ V1 är Hisingsleden fortfarande genomgående. En direktramp byggs för trafik västerut mot väg 155.

I alternativ V2 blir väg 155 genomgående och får högre prioritet.

Alternativ 1 är att föredra ur naturmiljösynpunkt.

Ytterhamnsmotet f.d. Oljevägsmotet

Trafiken till Ytterhamnarna går idag mestadels via Ivarsbergsmotet längs Oljevägen. Tanken är att flytta Tankgatan till ett nytt läge och skapa en ny huvudentré till Ytterhamnen. Nuvarande Oljevägsmot är planskild, men saknar accelerationsfält och retardationsfält vilket gör det svårt för tung trafik att komma ut och in på väg 155. Volvospårets planskilda korsning begränsar ombyggnadsmöjligheterna.

Fyra alternativ redovisas:

Alternativ Y1 är det minst ytkrävande alternativet. Passage av Hamnbanan i ny sträckning är möjlig med en kort brolösning. Väganslutning norrut mot Hisingsleden (enligt visionsalternativ 1) är möjlig.

Alternativ Y2 är en upphöjd cirkulationsplats med stor radie som tar mer utrymme i anspråk och har en högre investeringskostnad än alternativ Y1. Kapaciteten är hög och bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Möjlighet finns att ansluta en koppling till Hisingsleden (visionsalternativ 1). Passage av Hamnbanan i ny sträckning är också möjlig.

Alternativ Y3 ger högersvängar för trafik mot Hamnen. Lösningen är mycket platskrävande och medför att väg 155 flyttas söderut. Y3 ger högre trafiksäkerhet än Y1. Möjlighet finns att ansluta väg norrut samt passage av Hamnbanan i ny sträckning.

Alternativ Y4 är en högklassig trafikplats som medger högre hastighet än Y3.

Lösningen är platskrävande. Möjlighet att ansluta länk norrut är begränsade.

Vägverket utreder inte alternativ Y4 vidare.

Sörredsmotet

Motet är huvudentré till Volvo Torslandaverken och industriområdena söder om väg 155. Korsningen är idag signalreglerad och innehåller en plankorsning med Volvospåret. Befintligt läge på Volvospåret förutsätts bibehållas. Utrymme reserveras för spårbunden kollektivtrafik. Infarten mot Volvo anpassas till höjdförhållandena.

Två alternativa utformningar finns, varav alt S1 är en bättre lösning med enbart högersvängar. Förslaget medför inget intrång i befintligt verksamhetsområde. Vägverket har valt att gå vidare med alt S1.

Övriga korsningar

Längs sträckan finns ytterligare plankorsningar. Två signalreglerade plankorsningar vid Arendalsvägen och Kärrlyckegatan, fyra direktanslutningar till fastigheter och en

räddningsväg till Shells område. Samtliga dessa korsningar kommer att stängas och anslutas till de nya planskilda korsningarna.

Visionsalternativ 1 – ny sträckning av Hisingsleden

En möjlig länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden har studerats.

Vägsträckningen skulle innebära minskad belastning på Vädermotet, som då endast blir en lokal trafikplats för Shell och Biskopsgårdens industriområde. Visionsalternativet medför att Ytterhamnsmotet, inklusive länken, tar viss planerad industrimark och naturmark i Halvorsäng i anspråk. Länken möjliggör även trafikförsörjning av Halvors Äng. Volvospåret måste läggas om på en lång sträcka. Hamnbanans eventuella nya sträckning och eventuellt läge för en kombiterminal är ännu inte färdigutredda.

Anläggningskostnaderna för visionsalternativet är höga pga. kuperad terräng och ger därför samhällsekonomisk dålig lönsamhet.

Visionsalternativ 2 - ny sträckning av väg 155

Visionsalternativ 2 innebär att väg 155 får en ny sträckning österut från Sörredsmotet över Vikans Kross och ansluter till Hisingsleden i en ny korsning norr om Halvors Äng. Väg 155 skulle bli lokal gata med huvudsakligen tung trafik till verksamhetsområden och Hamnen. Vädermotet måste byggas om så att det passar för tung trafik.

Nyttan, dvs. effekter av restid och olyckor bedöms bli stor i visionsalternativ 2. Kostnaderna i detta alternativ är också höga.

Planskilda korsningar är ett krav för att framkomligheten skall vara acceptabel. Hänsyn måste tas till den stora andelen tung trafik vid utförande och standard. Sektionen innehåller två körfält plus ett busskörfält i vardera riktningen. Vägbredden planeras till totalt 26,5 meter och en dimensionerad hastighet på 70 km/h. Väg 155 föreslås gå under de korsande vägarna.

Totalkostnaden för tre trafikplatser och vägavsnitten däremellan har beräknats till 485 – 555 Mkr. För en ny länk enligt visionsalternativet tillkommer 120 Mkr. Inget av visionsalternativen studeras vidare i vägutredningen.

I den regionala infrastrukturplanen finns medel för byggnation av etapp 1, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt ombyggnad av en trafikplats, åren 2010 -2012. Återstående två trafikplatser ingår i etapp 2 och kan genomföras åren 20013 -20015. Vägverket har gjort en samhällsekonomisk kalkyl som visar att nettonuvärdeskvoten, dvs. nyttan i förhållande till investeringen, är mycket hög för projektet (1 – 3,5). För visionsalternativ 1 ligger motsvarande kvot på -0,4. Andra faktorer kan dock göra utbyggnaden angelägen. Om den nya länken skall utredas behöver en förstudie troligtvis upprättas.

Utbyggnaden beräknas medföra stora restidsvinster och mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Nästa steg i planeringen är framtagande av arbetsplan.

SYNPUNKTER

Fastighetskontoret instämmer i att en förutsättning för att expansion av bostäder och verksamheter skall kunna ske på västra Hisingen, så som planerats, är att bättre framkomlighet på väg 155 kan åstadkommas. Utbyggnad av väg 155 är en förutsättning för att förstärka vägen som transportstråk och för att kunna bygga en ny entrépunkt till Ytterhamnen. Utbyggnaden medför stora effekter på restiden och ökar tillgängligheten till lokala mål. De separata körfälten för kollektivtrafiken medför kortare restider för kollektivtrafikesande, vilket ökar intresset för att åka kollektivt. Detta i sin tur medför minskad biltrafik och får positiva effekter på luftmiljön till följd.

I ÖP 99 finns utbyggnadsförslag till fullständiga trafikplaster redovisade i de tre korsningarna. Även den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnarna, som godkändes av kommunstyrelsen i mars 2006, redovisar planskilda korsningar i de tre moten.

Tillväxten i verksamhetsområdena, främst Hamnen, ställer ökade krav på goda förbindelser mellan Norrleden och Hamnen. Dessutom planeras exploatering av Halvors Äng, som också kräver anslutning till trafiksystemet. Detta talar för att en länk enligt visionsalternativ 1 borde utredas vidare.

Utbyggnaden sker i mestadels på redan ianspråktagen mark eller i direkt anslutning till sådan, varför endast en liten del oexploaterad mark tas i anspråk. Kommunen är i huvudsak markägare kring moten. Den mark som tas i anspråk för vägen medför inget större intrång i pågående verksamheter. Några mindre bostadsbyggnader berörs, vilka Vägverket kommer att lösa in.

Finansiering av kollektivtrafikkörfält behöver utredas för att kunna byggas ut i samma takt som övriga åtgärder genomförs. Ökat kollektivresande minskar också trafikmängderna på väg 155, vilket är positivt för framkomligheten.

GÖTEBORGS FASTIGHETSKONTOR
2006-04-20

Christina Johnsson

Peter Junker

Protokollsutdrag till: kommunstyrelsen
Bilaga: karta

Protokollsutdrag
Sammanträde 2006-03-22

§ 40

Dnr 1751/06

Yttrande till Kommunstyrelsen
Vägutredning för Väg 155, Torslandavägen,
delen Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda
trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och
Sörredsmotet

Kommunstyrelsen
Plan- och trafikavdelning

HANDLING

Bilaga G:

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande den 14 mars 2006.

BESLUT

Miljönämnden beslutar med bifall till förvaltningens
förslag:

att som eget yttrande översända förvaltningens
tjänsteutlåtande till Kommunstyrelsen.

Tjänsteutlåtande 2006-03-14

Miljöförvaltningen
Plan- och trafikavdelningen
Ann-Marie Ramnerö, tfn 031- 61 26 37
ann-marie.ramnero@miljo.goteborg.se
Dnr: 01751/06
Sammanträdesdatum: 2006-03-22

Till Miljönämnden

Yttrande till Kommunstyrelsen **Vägutredning för Väg 155, Torslandavägen, delen** **Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda trafikplatser** **Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet**

Kommunstyrelsen har översänt rubricerat ärende, remiss från Vägverket, med begäran om yttrande senast den 19 april 2006.

Sammanfattning

Vägutredningen behandlar utbyggnad av tre planskilda trafikplatser i korsningarna Väg 155 / Sörredsvägen, Oljevägen och Vädermotet. Utredningen har föregåtts av en förstudie som färdigställdes 2004. Utbyggnaderna finns medtagna både i ÖP 99 och den fördjupade översiktsplanen för ytterhamnen.

Av de föreslagna alternativen på utformningen av de tre moten finns endast marginella skillnader när det gäller möjligheten att skapa utrymme för kollektivtrafikresenärer, cyklister och hamnens gods. Det handlar mer om behovet av god vilja att i den kommande detaljutformningen ta de hänsyn som krävs.

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår att Miljönämnden beslutar:

att som eget yttrande översända förvaltningens tjänsteutlåtande till Kommunstyrelsen.

Ärendet

Vägutredningen behandlar utbyggnad av tre planskilda trafikplatser i korsningarna Väg 155 / Sörredsvägen, Oljevägen och Vädermotet. Utredningen har föregåtts av en förstudie som färdigställdes 2004. Utbyggnaderna finns medtagna både i ÖP 99 och den fördjupade översiktsplanen för ytterhamnen.

Vägverket önskar synpunkter på:

- Vilket alternativ för respektive trafikplats som förordas och i vilken ordning de bör byggas ut.
- En ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden har studerats, hur ser vi på vikten av den länken.
- Två visionsalternativ har också studerats, hur ser vi på dem. Ett genomförande av dem skulle innebära en ny förstudie och vägutredning.

Miljönämndens och Kommunstyrelsens tidigare yttranden bifogas. Dessutom bifogas sammanfattningen av vägutredningen, sammanfattningen av miljökonsekvensbeskrivningen och en beskrivning av planeringsprocessen för vägbyggen, förutom en kortfattad presentation av systemlösningen och visionerna.

Förslaget i sin helt finns på Vägverkets webbplats,
http://www.vv.se/templates/page3_12733.aspx.

Förvaltningens synpunkter rör förslagen ur miljösynpunkt.

Miljönämnden har tidigare i princip tillstyrkt en utbyggnad av de tre moten.

Förvaltningens synpunkter

Det miljö kvalitetsmål som sannolikt är svårast att nå är Begränsad klimatpåverkan. För att klara den utmaningen kommer det att krävas en lång rad åtgärder. En viktig åtgärd kommer att vara att underlätta för de resande att välja alternativ till att åka ensam i en personbil. En annan viktig åtgärd kan vara att transportera gods på ett resurssnålt sätt. Då är i regel sjöfart ett bra alternativ.

Utifrån dessa två övergripande synpunkter är det viktigt att på den aktuella sträckan ta hänsyn till nedanstående:

- Kollektivtrafikresandet måste ha förutsättningar att vara riktigt attraktivt. Det kan det bli en genom eget utrymme och bra, lättillgängliga, trygga hållplatser.
- Även om få väljer att cykla hela vägen mellan Torslanda och centrala Göteborg måste det ändå finnas bra cykelvägar. Det innebär bli ena cykelvägar, få stopp och trygg utformning.

- Det måste vara bra förutsättningar för sjötransporter, och det gods som ska till och från hamnen måste ha god framkomlighet på såväl väg som järnväg.

Av de föreslagna alternativen på utformningen av de tre moten finns endast marginella skillnader när det gäller möjligheten att skapa utrymme för kollektivtrafikresenärer, cyklister och hamnens gods. Det handlar mer om behovet av god vilja att i den kommande detaljutformningen ta de hänsyn som krävs.

Beträffande de två visioner som Vägverket presenterar har de såväl fördelar som nackdelar ur miljösynpunkt. Men dessa är av relativt begränsad omfattning. Eftersom visionerna skulle innebära en markant försening av arbetet och behovet av åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens konkurrensfördel mellan Torslanda och centrala Göteborg gör förvaltningen bedömningen att visionerna inte bör bli föremål för vidare utredning i detta projekt. På sikt kan en översyn av vägsystemet däremot vara nödvändig.

Beträffande utbyggnadsordning kan förvaltningen inte se att det ur miljösynpunkt finns någon trafikplats som bör prioriteras framför en annan. Förvaltningen avstår därför från att lämna synpunkter på utbyggnadsordningen.

Göteborg den 14 mars 2006

Ingvar Göran
Tf direktör

Ann-Marie Ramnerö
Avdelningschef

Bilagor:

- Bilaga 1 – Protokollsutdrag från Miljönämndens sammanträde 2004-04-14, § 57
- Bilaga 2 - Kommunstyrelsens yttrande från 19 maj 2004
- Bilaga 3 - Sammanfattningen av vägutredningen, sammanfattningen av miljökonsekvensbeskrivningen och en beskrivning av planeringsprocessen för vägbyggen
- Bilaga 4 - En kortfattad presentation av systemlösningen och visionerna

Göteborg Stad
Stadskansliet
404 82 GÖTEBORG

Göteborgs Stadskansli

2006 -04- 19
D.nr 453/ Till avd. Infra
104

REMISSVAR

Vägutredning; Väg 155 Torslandavägen. Delen Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet

GHAB vill inledningsvis understryka att hamnen är av central betydelse för hela Sveriges och Skandinavien export och import. GHAB prognostiserar minst fördubblade godsvolymer under de kommande 10 åren. Det är därför ytterst angeläget att de mer eller mindre akuta behov av förbättringar av landinfrastrukturen kopplat till Göteborgs hamn - kompletterar redan utförda förbättringar av farlederna - och som påtalats av GHAB redan i Förstudien prioriteras för genomförande. Följande objekt och åtgärder angavs:

- o En skyndsam utbyggnad av Torslandavägen, delen Vädermotet-Ytterhamnsmotet.
- o Planskilda trafikplatser i Vädermotet och Ytterhamnsmotet.
- o En med Hamnbanan planskild infart till Ytterhamnarna med koppling till Ytterhamnsmotet.

Det faktum att Göteborgs hamn är en mycket väsentlig nod kopplat till godstransporterna land-sjö i ett intermodalt perspektiv och av riksintresse torde utgöra ett väsentligt och odiskutabelt fundament för att omgående fortsätta processen med arbetsplan och bygghandlingar, detta för att samordnat och omgående genomföra nämnda åtgärder.

Sammanfattning

GHAB finner att Förslagshandlingen är genomarbetad och att den på ett bra sätt redovisar adekvata frågeställningar samt förslag till lösningar.

- o En prioriterad, samordnad planering/projektering av Vädermotet, Ytterhamnsmotet, nya Tankgatan och planskild korsning över Skandiabangården ser GHAB som den för närvarande viktigaste planeringsåtgärden inom Ytterhamnsområdet. Denna planering måste följas av en snar utbyggnad, detta för att öka trafiksäkerheten samt tillgängligheten för godstransporter och därmed Göteborgs hamns konkurrenskraft.
- o Utbyggnad av planskild korsning mellan väg och järnväg över Skandiabangården möjliggör ökad framkomlighet för både väg och järnvägstrafiken vilket indirekt medför miljöförbättrande åtgärder.
- o Samordnad projektering och utbyggnad av Ytterhamnsmotet, med cirkulationen på nivån ca +20 m, Tankgatan i ny sträckning och bro över Skandiabangården, i ett läge väster om det som föreslås i Vägutredningen, är av mycket stor vikt för förbättrad framkomlighet, trafiksäkerhet och en effektiv markanvändning inom "Tankgateområdet".

Handlingar

Göteborgs Hamn AB (GHAB) har mottagit följande handlingar i rubricerat ärende

- o Vägutredning; Förslagshandling upprättad av Vägverket daterad febr 2006.
- o Följebrev från Vägverket dat 2006-02-06.

Synpunkter

Förstudien utgår från citat "*Göteborgs näringsliv är starkt beroende av en väl fungerande hamn. Göteborgs hamn är Nordens största och utgör navet i ett av vårt lands viktigaste industri- och transportcentra. Hamnens utveckling är av väsentlig betydelse för stora delar av övrigt näringsliv i regionen.*" slut citat.

Ivarsbergsmotet/Oljevägen utgör idag huvudstråket till och från Ytterhamnarna. Framkomligheten på Oljevägen är tidvis starkt begränsad till följd av att plankorsningen Oljevägen/Hamnbanan redan idag är blockerad för vägtrafik av det alltmer ökande antalet godståg till och från Ytterhamnarna. **Beräkningar pekar mot att situationen kommer att försämrats ytterligare och att blockeringen under vissa tider på morgon och kväll kommer att uppgå till ca 30 min/tim i slutet av 2008.** Lösningen på detta är att omgående satsa på en ny, med Hamnbanan, planskild infart till Ytterhamnarna kopplad till Torslandavägen. Genomförandet av ombyggnaden av Torslandavägen med fullvärdiga planskilda trafikplatser i Vädermotet och Ytterhamnsmotet måste därvid ske parallellt med utbyggnaden av den planskilda infarten. Detta är en förutsättning för att den planskilda infarten över Hamnbanan skall få efterfrågad effekt eftersom det nuvarande Oljevägsmotet har ett felaktigt läge och är undermåligt.

En mycket väsentlig del i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet är att Ytterhamnsmotet integreras med det pågående detaljplanearbetet för "Tankgateområdet". Orsaken till att arbetet och utbyggnaden skall ske integrerat är att det föreligger direkta plan- och profilsamband mellan Torslandavägen/Ytterhamnsmotets utbyggnad och markanvändningen inom det centralt belägna "Tankgateområdet" samt utbyggnaden av planskild korsning med Skandiabangården. För att de centralt belägna markområdena utmed Tankgatans västra och östra sida skall kunna exploateras på ett bra sätt krävs att nivåskillnaden mellan den planerade cirkulationsplatsen i Ytterhamnsmotet och exploateringsområdet inte blir alltför stor. Utifrån exploateringsintressena bedöms nivån ca. +20m för Ytterhamnsmotets cirkulära del vara en maxnivå. En ev. framtida planskild korsning med "Volvo-spåret" kan ske genom att spårets läge förskjuts åt norr och delvis dras i bergtunnel.

Den samlade bedömning och måluppfyllelse som redovisas i Förslagshandlingen kap 11 visar att Ytterhamnsmotet, alternativ Y2, och Vädermotet, alternativ V2, framstår som de förändringar relativt nollalternativet som är klart mest positiva.

Övriga alternativ inklusive förändringarna i Sörredsmotet visar på ett sämre utfall. GHAB finner därför att vägutredningen ger stöd för att prioritera en utbyggnad av Ytterhamnsmotet och Vädermotet före Sörredsmotet. GHAB vill dock framhålla att hela sträckan Bulyckevägen – Vädermotet med tillhörande planskilda trafikplatserna är angelägen och att stora ansträngningar bör göras för att få fram tillräckliga medel för att snarast och samlat utföra hela vägprojektet.

Om GHAB tvingas till en prioritering är delen Vädermotet-Ytterhamnsmotet med tillhörande trafikplatser utformade enligt alternativ V2 resp Y2 klart mest angelägna. Det är till och med så att dessa åtgärder utgör en nödvändig förutsättning för hamnens utveckling mot det självklara godsnavet för sjötransporter i norra Europa.

I kommunens ÖP 99 och den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsmotet, som planeras att antagas under april 2006, utpekas Halvorsäng norr om Torslandavägen som ett möjligt utvecklingsområde knutet till hamnverksamheten. I den fortsatta planeringen är det av stor vikt att även pröva möjligheten till vägförbindelse, belägen på kvartersmark, mellan Halvorsäng och Skandiahamnen. Detta för att möjliggöra transporter med specialfordon vilka kan öka transportkapaciteten och därmed konkurrensmöjligheten för hamnverksamheten.

Behovet av tillfälliga och avskilda uppställningsytor för transporter av farligt gods har påtalats av vägverket. GHAB har för sin del inom hamnområdet iordningställt sådana ytor för gods som skall transporteras vidare via hamnen. Av säkerhetsskäl kan dessa ytor inte upplåtas för icke hamnanknutna transporter.

Ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden

GHAB finner att det är viktigt att skapa en koppling mellan Halvors äng och Ytterhamnarna via Ytterhamnsmotet och en planskild infart över Hamnbanan. Denna koppling kan på sikt vid behov byggas ut med en koppling även till Hisingsleden. Tvärförbindelsen bör dock utformas som en sekundärväg där övrig trafik prioriteras.

GHAB finner att en sådan länk inte är nödvändig om kopplingen mellan Hisingsleden och Torslandavägen i Vädermotet enligt alternativ V2 genomförs. Det är dock viktigt att skapa en koppling mellan Ytterhamnsmotet och anslutande Halvors äng samt Biskopsgårdens industriområde för att få ett sammanhängande lokalvägnät.

VISIONSALTERNATIV

Ny sträckning av Hisingsleden

Att leda trafiken mot Hisingsleden på väg 155 förbi Vädermotet, till Ytterhamnsmotet och därifrån norrut mot den nuvarande Hisingsleden skulle leda till stora trafikströmmar i Ytterhamnsmotet. Det finns därvid en uppenbar risk att den klarhet som alternativet med de tre trafikplatserna, och speciellt alternativen V2 och Y2 ger för hamntrafiken, går förlorad och att detta kommer att försämra och komplicera för

trafiken till och från Ytterhamnarna. Förutsättningar för smidiga och trafiksäkra flöden torde vara en av de mera primära uppgifterna för det nya trafiksystemet. En fortsatt utredning av detta alternativ innebär dessutom att ett genomförandet av den i dag för hamntrafiken nödvändiga ombyggnaden/utbyggnaden av vägtrafiksystemet till Ytterhamnarna skulle skjutas ytterligare på framtiden. GHAB avstyrker därför å det bestämdaste vidare utredande av detta visionsalternativ. Detta alternativ skulle dessutom ta attraktiv mark i anspråk inom Halvors äng och försämra möjligheten att ansluta detta område till Ytterhamnarna.

Ny sträckning av väg 155

Detta förslag skulle innebära att den befintliga delen av väg 155 skulle få karaktären av ett lokalt vägsystem med tyngdpunkt på godstrafik till Ytterhamnarna och anslutande verksamhetsområden. Detta skulle dock sannolikt få till följd att trafiken till och från Ytterhamnarna även fortsättningsvis skulle välja Ivarsbergsmotet i första hand, vilket med stor sannolikhet skulle leda till stora framkomlighetsproblem i denna trafikplats. GHAB avstyrker därför denna lösning. Ett annat skäl att avstyrka vidare utredning av detta visionsalternativ är att detta skulle kräva ett fullständigt omtag av vägutredningen. Värdefull tid skulle gå till spillo och den expansion som GHAB planerar för skulle med stor sannolikhet äventyras. Detta eftersom det totala godsflödeskapaciteten via väg och järnväg är en förutsättning för frekventa fartygslinjer

Frågor i anslutning till detta remissvar besvaras av Jan Inganäs, tel 031 731 21 49 eller e-post jan.inganas@portgot.se.

Detta remissvar har under hand delgivits GHAB:s styrelsen för kommentarer. Slutgiltig styrelsebehandling kommer att ske vid ordinarie styrelsemöte i juni 2006.

GÖTEBORGS HAMN AB



Magnus Kårestedt
Verkställande direktör

**Protokollsutdrag
Sammanträde 2006-03-21**

Utdrag ur

Stadsdelsnämnden

PROTOKOLL 3/2006
Sammanträdesdatum
2006-03-21

**§ 55 Yttrande över vägutredning, väg 155
Torslandavägen
Dnr 185/06**

Kommunstyrelsen har begärt stadsdelsnämndens yttrande över Vägverkets vägutredning, väg 155, Torslandavägen.

Stadsdelsförvaltningen har den 10 mars 2006 upprättat ett tjänsteutlåtande.

Beslut i stadsdelsnämnden

Tjänsteutlåtandet översänds till kommunstyrelsen som stadsdelsnämndens eget yttrande.

Stadsdelsnämnden låter till protokollet anteckna vikten av att mark reserveras för spårbunden trafik.

Vid protokollet

Ingrid Heinz

Rätt utdraget betygar i tjänsten:

Ingrid Heinz

Tjänsteutlåtande 2006-03-10

Margareta Reimer
Tel: 031 –366 60 09

Yttrande över vägutredning - Väg 155 (Torslandavägen)

SAMMANFATTNING

Kommunstyrelsen har begärt Stadsdelnämnden Biskopsgårdens yttrande över Vägverkets vägutredning: Väg 155 Torslandavägen
Vägverkets utredning beskriver i första hand ytterhamnsområdets anslutningar till väg 155 och skall utgöra beslutsunderlag för trafikplatser och det lokala vägsystemet.

Förvaltningen instämmer helt i att kraven på en genomgripande översyn av hela infrastrukturen på västra Hisingen inklusive Biskopsgården behövs och anser att utbyggnaden av väg 155 är bra. Däremot har förvaltningen inga synpunkter på de trafiktekniska lösningarna.

Ur Biskopsgårdens synpunkt är det viktigt att den kollektivtrafik som kommer att byggas ut inkluderar Biskopsgården. Förvaltningen anser att det spårvägsspår som går till Biskopsgården idag borde förlängas till viktiga arbetsplatser som Volvo, Arendal och Torslanda med det expanderande Amhult.

FÖRSLAG TILL BESLUT

I Stadsdelsnämnden Biskopsgården

Yttrandet översänds till kommunstyrelsen som nämndens eget.

GÖTEBORGS STAD
BISKOPSGÅRDEN

Björn Järbur
Stadsdelschef

Bilagor

Remisshandlingarna finns hos nämndsekreteraren.

ÄRENDET

Kommunstyrelsen har begärt Stadsdelnämnden Biskopsgårdens yttrande över Vägverkets vägutredning: Väg 155 Torslandavägen.

BAKGRUND

Transportleden Torslandavägen, väg 155, får en allt viktigare roll i Göteborgs vägsystem. Den är av stor vikt för näringslivet eftersom den försörjer bland annat Göteborgs hamn och Volvo. För medborgarna är den viktig då bebyggelseutvecklingen på Västra Hisingen är expansiv. Dessutom försörjer vägen Öckerö kommun.

Antalet boende i Torslanda förväntas att växa. Dessutom förväntas Göteborgs Hamn öka sin godshantering. Nya Industrier väntas växa upp kring Arendal. Därmed ökar kraven på infrastruktur för såväl kollektivtrafik, personbilar och varutransporter.

Vägverkets utredning beskriver i första hand ytterhamnsområdets anslutningar till väg 155 och skall utgöra beslutsunderlag för trafikplatser och det lokala vägsystemet.

FÖRVALTNINGENS ÖVERVÄGANDE

Förvaltningen instämmer helt i att kraven på en genomgripande översyn av hela infrastrukturen på västra Hisingen inklusive Biskopsgården behövs och anser att utbyggnaden av väg 155 är bra. Däremot har förvaltningen inga synpunkter på de trafiktekniska lösningarna.

Ur Biskopsgårdens synpunkt är det viktigt att den kollektivtrafik som kommer att byggas ut inkluderar Biskopsgården. Stadsdelen har kommit att bli en socialt belastad stadsdel med en problematik liknade den som brukar känneteckna ytterstadsdelar.

I stadsbyggnadskontorets Strukturstudie Västra Hisingen påpekas att Biskopsgården ligger isolerat. Förvaltningen instämmer i detta och anser att för att Biskopsgården skall kunna utvecklas på ett bra sätt är det viktigt med goda förbindelser åt alla håll - med kollektivtrafik, cykel, gångtrafik och bil.

För Biskopsgårdens kollektivtrafik gäller att tre olika spårvägslinjer har sin ändstation inom stadsdelen. Spårvägslinjerna har dålig anslutningstrafik om man vill fortsätta till övriga Hisingen. Detta medför att få personer som inte har ett ärende till Biskopsgården kommer hit och upptäcker vår trevliga stadsdel. Förvaltningen anser att spårvägsspåret borde förlängas till viktiga arbetsplatser som Volvo, Arendal och Torslanda med det expanderande Amhult. Det är viktigt, att möjligheter till god kollektivtrafik, framför allt väster ut från Biskopsgården och Vårvåderstorgets plats som en knutpunkt i kollektivtrafiken beaktas och belyses när man nu ändå gör mycket stora investeringar i stadsdelens omgivning. Detta är en av de strukturåtgärder som skulle kunna göra Biskopsgården till en central innerstadsdel som dess geografiska position medger.

Protokollsutdrag
Sammanträde 2006-04-18

§ 69

Dnr 182/01

Yttrande till kommunstyrelsen angående Väg 155 Torslandavägen. Delen
Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet,
Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet

Förvaltningen har upprättat tjänsteutlåtande den 4 april 2006 med anledning
av att stadskansliet begärt yttrande i rubricerat ärende.

Beslut

- Nämnden beslutar att som eget yttrande till kommunstyrelsen översända
tjänsteutlåtandet.

Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Vid protokollet

Lena Sandberg

Rätt utdraget intygar

Annlouise Ohlson

Tjänsteutlåtande 2006-04-04

Väg 155 Torslandavägen. Delen Bulyckevägen – Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet

FÖRSLAG TILL BESLUT

Stadsdelsnämnden Torslanda föreslås besluta

att som eget yttrande till kommunstyrelsen översända tjänsteutlåtandet.

ÄRENDE

Stadskansliet har översänt handlingar i rubricerat ärende med begäran om yttrande över förslagshandlingen och särskilt Vägverkets framtagna frågeställningar enligt följebrev, (bilaga 1). Svar önskas senast 200-04-19. Utredningen har föregåtts av en förstudie som färdigställdes 2004. SDN Torslanda yttrade sig i ärendet till kommunstyrelsen 4 maj 2004, §53, Dnr 182/01, (bilaga 2) .

BAKGRUND

Bakgrundstexten är hämtad ur vägutredningens förslagshandlings sammanfattning. (bilaga 3).

FÖRVALTNINGENS SYNUNKTER**Utvecklingen på sydvästra Hisingen**

Handlingen beskriver ett antal utvecklingsprognoser för bland annat Göteborgs hamns expansion samt Volvo och deras underleverantörer. Därtill bebyggelseutvecklingen på västra Hisingen inklusive Öckerö kommun, allt i ett 5-10 årigt perspektiv.

Förvaltningen konstaterar att utvecklingen på sydvästra Hisingen har det gemensamma att den bidrar till en väsentlig trafikökning på Torslandavägen som ställer stora krav på vägen utifrån nationella, regionala och lokala intressen.

Och detta utifrån ett nuläge med redan otillräcklig kapacitet, logistik och undermålig trafiksäkerhet på sträckan.

Förvaltningens uppfattning är att utvecklingen av väg 155 måste få högsta prioritet, och påbörjas snarast med ett helhetsgrepp som omfattar planskilda korsningar, trafiksäkerhetsåtgärder samt busskörfält.

Vägverket har tidigare genomfört planering för trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 155 på delen Bulyckevägen - Vädermotet. I den planeringen studerades dock inte ombyggnader till fullständiga trafikplatser.

Förvaltningens bedömning är att det vore mycket olyckligt att inte se planskilda korsningar, trafiksäkerhetsåtgärder och busskörfält som en helhet för Torslandavägens ombyggnad och upprustning.

I västra Götalandsregionen finns medel avsatta i två etapper. Etapp 1, 2010-2012 och etapp 2, 2013-2015. Planen anger utbyggnad av trafiksäkerhetsåtgärder samt en trafikplats i etapp 1, och i etapp 2 resterande två trafikplatser.

Förvaltningen föreslår att väg 155 i sin helhet mellan Vädermotet och Bulyckemotet byggs om i ny sektion som innehåller två körfält plus ett busskörfält i respektive riktning och omfattar ca 26,5 meter bred. En mittbarriär skiljer de mötande trafikströmmarna ifrån varandra. En separat gång- och cykelväg anläggs i anslutning till vägen.

Alternativa trafikplatsutformningar

Vägverket önskar synpunkter på frågeställningen vilken av de alternativa trafikplatsutformningarna förordas för respektive trafikplats samt i vilken ordning de bör byggas ut.

Kollektivtrafikens framkomlighet som utgångspunkt

Förvaltningen har i val av alternativa trafikplatsutformningar haft kollektivtrafikens framkomlighet som utgångspunkt.

Förvaltningen förordar alternativen Sörredsmotet 1A och Ytterhamnsmotet Y1 som båda förbereds för egen kollektivtrafikbana med separata körfält i båda riktningarna. Vädermotet förordar vi V2, där bussen får egna körfält. Beträffande i vilken ordning moten bör byggas ut har förvaltningen den uppfattningen att då projektet påbörjats hänger de tre moten och trafiksäkerhetsåtgärderna ihop och bör fullföljas i ett byggprojekt, d v s i etapp 1.

Tidigareläggning av vägprojektet Torslandavägen

Förvaltningens ståndpunkt är med tanke på hur viktig Torslandavägen är i ett nationellt, regionalt och lokalt sammanhang att vägprojektet enligt vårt yttrande i sin helhet måste genomföras senast under förstudiens beskrivna etapp1, dvs mellan åren 2010 till 2012. Och att nödvändiga prioriteringar vidtas för projektets genomförande.

Ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden

Inom vägutredningen har även en ny länk från Ytterhamnsmotet norrut mot Hisingsleden översiktligt studerats. Väglänken sträcker sig i kanten på det planerade verksamhetsområdet Halvorsäng.

Vägverket önskar synpunkter av vikten att komplettera utbyggnaden av trafikplatser med denna länk.

Förvaltningen är positiv till denna länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden, då den kan avlasta Vädermotet och ger möjlighet att styra tung trafik från hamnen och från Lundbyleden mot Hisingsleden, samt utgöra anslutning till ett framtida verksamhetsområde vid Halvorsäng. Ny väglänk ger också ökad tillgänglighet till ytterhamnsområdet, Halvorsäng och väg 155 för de olika trafikslagen.

GÖTEBORGS STAD
Torslanda

Sven Höper
stadsdelschef

Leif Täll
planeringsledare

Bilagor: 1. Vägverkets frågeställningar.
2. SDN Torslanda beslut från 2004-05-04, inklusive handling.
3. Förslagshandlingens sammanfattning.

Till
Göteborgsregionens kommunalförbund

Väg 155 Torslandavägen. Delen Bulyckevägen - Vädermotet, planskilda trafikplatser Vädermotet, Ytterhamnsmotet och Sörredsmotet

Göteborgs stad har fått möjligheten att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Vägverket har upprättat aktuell vägutredning (förslagshandling) som behandlar väg 155 delen Bulyckevägen – Vädermotet med tyngdpunkt på planskilda trafikplatser vid Sörredsmotet (vid Sörredsvägen), Ytterhamnsmotet (vid Oljevägsmotet) och Vädermotet.

Torslandavägen, väg 155, får en allt viktigare roll för Göteborg. Göteborgs hamn, Volvo, två raffinaderier och andra företag är beroende av en väl fungerande trafikled. Dessutom ökar samtidigt anspråken med den bebyggelseutveckling som sker på västra Hisingen och Öckerö. Trafiken på väg 155 har ökat med ca 40 % de senaste tio åren. Framkomligheten på vägen är tidvis begränsad. Största påverkan finns i de signalreglerade plankorsningarna med köbildning som följd.

Det beslutsunderlag som rubricerad vägutredning utgör, för principiell utformning av planskilda trafikplatser samt utformning av det lokala vägnätet, är således av stor vikt för områdets fortsatta utveckling.

GÖTEBORGS STADS SYNUNKTER

Göteborgs stad konstaterar inledningsvis att Vägverkets vägutredning är väl genomarbetad och att den belyser frågorna kring utbyggnad av tre mot på väg 155 mellan Sörred och Vädermotet på ett bra sätt.

Ytterligare studier av ”Visionsalternativen”

Gällande intresset av att ytterligare studera ”visionsalternativ” 1 samt 2, förordar Göteborgs stad att fokus ligger kvar på huvudalternativet d.v.s. vidare planering av ”Tre trafikplatser”. Detta främst motiverat av att ytterligare utredning av ”visionsalternativen” skulle kräva omfattande omtag i planeringsprocessen. Göteborgs stad uppmärksammar dock att i en framtida översyn av vägsystemet kan ”visionsalternativ” 2 vara en intressant lösning.

Utbyggnadsordning

Beträffande utbyggnadsordning i tid anser Göteborgs stad att utbyggnad av Ytterhamnsmotet samt Vädermotet bör prioriteras. Dels med hänvisning till vägutredningens samlade bedömning och måluppfyllelse och dels med hänvisning till näringslivsutvecklingen i aktuellt område, bl.a. exemplifierat av Hamnens utveckling.

Vädermotet

Av utformningsalternativen förordas alternativ V2, med väg 155 som genomgående, främst motiverat av att trafikvolymerna mot väg 155 är betydligt större än mot Hisingsleden. Alternativet ger dessutom något högre kapacitet än alternativ V1 samt ökar avståndet, och genererar därmed förlängning av växlingssträckorna, till Bräckemotet. Vidare krävs inte en utbyggnad av förbindelselänken över Halvorsäng. Göteborgs stad vill i sammanhanget betona nödvändigheten av att fortsatt planering tydligt visar på kontakterna mellan det överordnade och det lokala trafiksystemet mot industriområdena i området.

Ytterhamnsmotet

Av utformningsalternativen förordas alternativ Y1 och Y2 för fortsatt planering. Flexibilitet att klara av trafik mot Halvorsäng inklusive ny länk norrut mot Hisingsleden motiverar ovanstående. Göteborgs stad vill dock betona den goda infart till ytterhamnsområdet som alternativ Y2 innebär. Staden vill även peka på behovet av att den fortsatta planeringen samverkar med trafikplaneringen för hamnanslutningarna.

Sörredsmotet

Av utformningsalternativen förordas alternativ S1A och S1B för fortsatt planering, främst motiverat av att den största trafikströmmen kommer norrifrån (Volvo-trafiken). Göteborgs stad vill dock framhålla Sörredsmotets framtida roll som bytespunkt för busstrafik. Ett framtida hållplatsläge på bron behövs troligen och bytesförhållandena måste således vara goda. Alternativ S1B där buss går upp på rampen är därför fördelaktigt då behov av trappsystem minskas (alternativ S1A).

Ny länk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden

Beträffande vikten av att komplettera utbyggnaden av trafikplatserna med utbyggnad av förbindelselänk mellan Ytterhamnsmotet och Hisingsleden anser Göteborgs stad att länken kan vara lämplig att förbereda i planeringen för Halvorsäng och ge utrymme för ett mot i den norra delen. Dessutom är förbindelsen en industrigata som kan leda trafik från logistikområdet norrut.

Ytterligare övergripande synpunkter

Staden betonar behovet av körfält i båda riktningarna för kollektivtrafiken. Vägverket har dessutom utgått från att kollektivtrafiken kan ordnas som busskörfält i ytterlägen. Med en långsiktig lösning som är spårbunden, anser Göteborgs stad att alternativ som lättare kan överföras till spår bör sökas. Att låta busskörfälten ligga i mitten av moten kan vara ett sådant alternativ.

Vid utformning av trafikplatserna bör vidare krav på en attraktiv och gen sträckning på det parallella huvudcykelstråket beaktas.