



**Väg E6.20, Hisingsleden,
delen Vädermotet-Klareberg
Göteborgs Stad, Västra Götalands län**

Objektnr 85 43 68 90

**FÖRSTUDIE
BESLUTSHANDLING**

2009-06-23

Väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet-Klareberg
Göteborgs Stad, Västra Götalands län
Objektnr 85 43 68 90

Förstudie - Beslutshandling
2009-06-23

Utgivare	Vägverket, 781 87 Borlänge
Kontaktperson	Christer Claesson, Vägverket
Författare	Pia Hjalmarsson, Vägverket Kurt Lundberg, Norconsult Björn Salomonsson WSP
Layout	Norconsult
Distributör	Vägverket Region Väst, 405 33 Göteborg
Kartmaterial	Utdrag ur terrängkartan, copyright Lantmäteriet
Omslagsfoto	Klarebergsmotet och Angeredsbron (Foto: Flygare Palmnäs)
Telefon: 0771-119 119, Fax: 031-63 52 70, E-post: vagverket.got@vv.se	

Innehållsförteckning

	Sida
Inledning	3
Sammanfattning av förstudien	4
1 Remissredogörelse	8
2 Vägverkets generella kommentarer	14
3 Samråd	15
4 Vägverkets beslut	16
Bilageförteckning	22
Bilagor	

Inledning

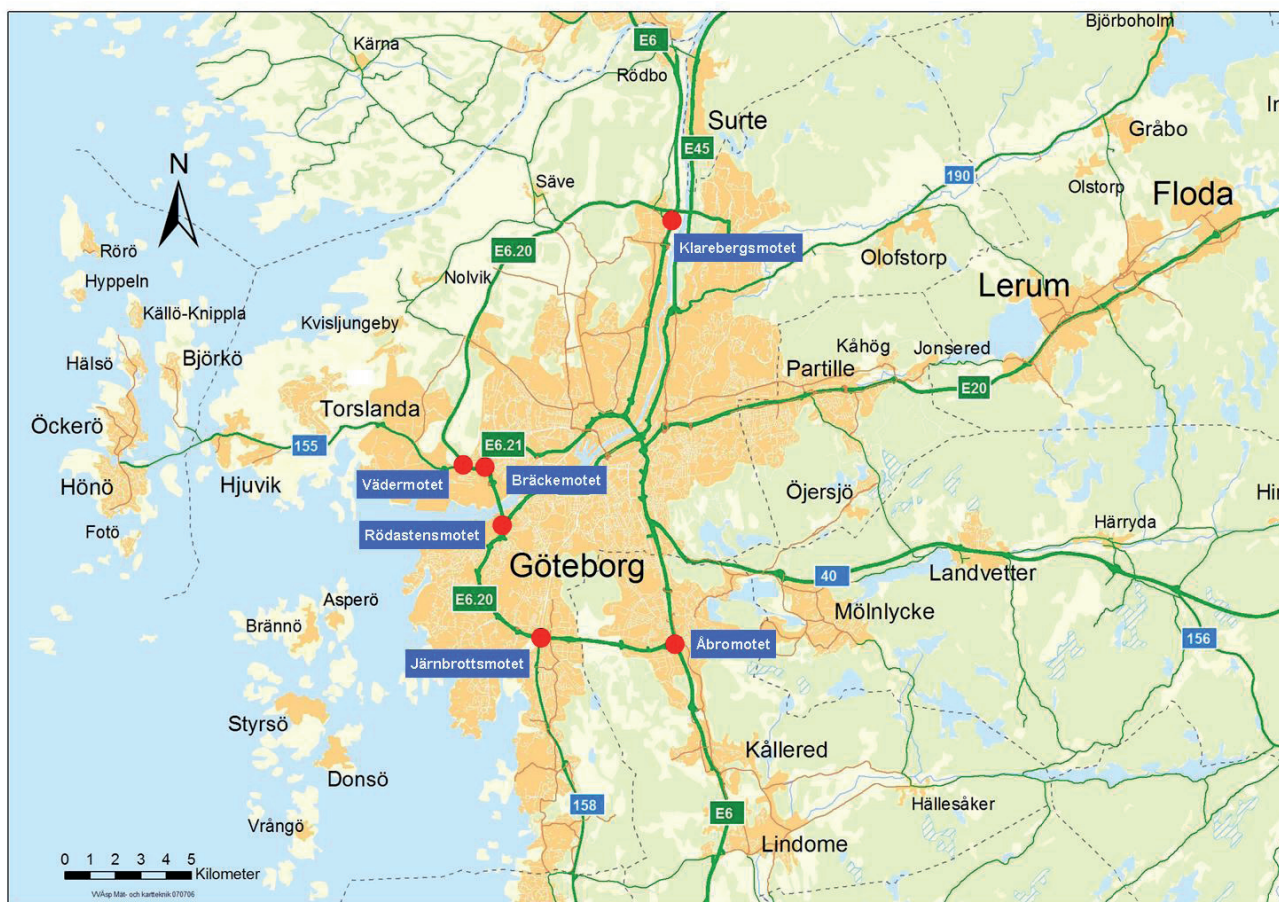
Hisingsleden (E6.20, delen Vädermotet-Klareberg) är en väg av riksintresse och en viktig länk för godstransporter på väg till Göteborgs Hamn och till industrierna på västra Hisingen. Samtidigt har den stor betydelse för arbetspendling och som förbindelse till befintliga och framtida bostäder och verksamheter längs leden. Vägverkets planering på systemnivå inriktas mot att kringfartslederna runt Göteborg skall ta större del av den tunga trafiken som bl a har hamnen som målpunkt. För att få en överblick över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringfartslederna har Vägverket även genomfört förstudier för Lundbyleden (E6.21) och Söder-Västerleden (E6.20, delen Åbromotet-Vädermotet).

Beslutshandlingen för Hisingsleden (objektnr. 85 43 68 90) gäller tillsammans med Samrådshandlingen, daterad 2008-06-25. Beslutshandlingen är samordnad med motsvarande beslutshandlingar för

Lundbyleden och Söder-Västerleden. Kapitel 4.1 och sammanfattningen av Länsstyrelsens övergripande synpunkter är lika i alla tre förstudierna.

Berörda myndigheter, organisationer och allmänheten har haft möjlighet att lämna synpunkter på förstudiens samrådshandling fram till november 2008.

Inkomna yttranden återfinns i sin helhet i bilaga till beslutshandlingen. Förutom att yttra sig över förstudien har Länsstyrelsen i Västra Götaland 09-05-06 beslutat att projektet kan antas få betydande miljöpåverkan. Motivet till detta beslut är att anläggning av vägar med fyra körfält och en sträckning av minst 10 kilometer hör till en kategori av verksamheter som alltid ska antas medföra betydande miljöpåverkan.



En översikt av huvudvägnätet kring Göteborg

Sammanfattning av förstudien

Bakgrund

Syfte

Väg E6.20 utgör en ringled, eller närmare bestämt en halvcirkel väster om centrala Göteborg och Mölndal. Den ansluter till väg E6 i Åbromotet i Mölndal och i Klarebergsmotet vid Kärra i norra Göteborg. Förstudien behandlar delen mellan Vädermotet, nordväst om Älvsborgsbron, och Klarebergsmotet, en sträcka som i detta sammanhang kommer att benämnas Hisingsleden.

Syftet med förstudien är att identifiera problem hos Hisingsleden och hitta åtgärder som gör den mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs Hamn och till industrin på Hisingen för att avlasta mer centrala leder. Trafiksystemet ska också kunna klara omledning av trafik och säkra transporter av farligt gods. Förstudien ska därför redovisa behov av åtgärder och förslag till sådana på både kort och lång sikt.

Vägverket har genomfört förstudier även för Lundbyleden, Söder/Västerleden och för en ny förbindelse mellan Torslandavägen och Hisingsleden; "Halvorslänk". Tillsammans syftar dessa arbeten till att kunna erbjuda framförallt den tunga trafiken till verksamhetsområdena på sydvästra Hisingen attraktiva alternativ till Lundbyleden och Götaleden för att avlasta dessa. Målet är att Göteborgs Stad ska kunna växa och utvecklas på ett sätt som gynnar hela regionen utan att transportsystemet blir en begränsande faktor.

Förutsättningar

Hisingsleden är i huvudsak en tvåfältig väg med signalreglerade korsningar och med en tillåten hastighet av 70 eller 90 km/h. Trafikbelastningen ett vardagsdygn ligger mellan 13 000 och 21 000 fordon, där den största belastningen finns på delen mellan Vädermotet och Volvo Torslanda. Fram till år 2020 förväntas trafiken öka till mellan 18 000

och 29 000 fordon med oförändrat vägnät. Om trafikanterna genom olika åtgärder fås att välja Hisingsleden framför t ex Lundbyleden bedöms trafiken öka till mellan 29 000 och 40 000 fordon.

Trafiksäkerhetsmässigt karaktäriseras Hisingsleden av en förhållandevis hög andel olyckor i eller nära de signalreglerade korsningarna. Vägen är dessutom inte utformad enligt de principer som Vägverket idag tillämpar, med mötesseparering på vägar av motsvarande typ.

Särskilt viktiga förutsättningar vad gäller miljö och markanvändning som påverkar den fortsatta planeringen för Hisingsleden är:

- Höga natur- och kulturvärden kring vägen vid passagen av Osbäckens dalgång
- Buller- och risksituationen för befintliga och planerade bostadsområden i stadsdelen Kärra
- Tillgänglighetsanspråk från befintliga och planerade verksamhetsområden kring den södra delen av Hisingsleden
- Risken för förorenings-spridning inom skyddsområdet för Göteborgs vattentäkt
- Barriäreffekter för människor och djur där Hisingsleden korsar de sk gröna kilar, som är värdefulla som tätortsnära naturområden

Problem och projektmål

Hisingsleden bedöms med nuvarande trafikbelastning inte fullt ut motsvara de krav som idag ställs på en säker och effektiv väg, vilket också innebär att den inte är lämplig för en framtida roll som förutsätter ett kraftigt ökat trafikflöde. Åtgärder för att förbättra säkerhet och framkomlighet bör därför studeras på både kort och lång sikt.

För åtgärderna föreslås sammanfattningsvis följande mål för arbetet:

- Bättre tillgänglighet som gör det attraktivt att välja Hisingsleden för att nå västra Hisingen och som kommer alla trafikslag till del.
- Högre transportkvalitet genom mindre varierande transport- och restider.
- Högre trafiksäkerhet som minskar olycksrisken och erbjuder en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter.
- Mindre miljöpåverkan genom minskad risk för föroreningsspridning, mindretotalaavgasutsläpp, färre människor som utsätts för störande buller och bättre möjligheter att passera Hisingsleden.
- Miljöhänsyn som visar sig genom anpassning till värdefulla miljöer som ligger i anslutning till vägen eller kan påverkas på större avstånd.
- En positiv regional utveckling genom att de centrala lederna i regionen avlastas och både befintliga och nya områden för verksamheter och bostäder får tillgång till goda kommunikationer.
- Planeringsprocessen ska genomföras på ett sådant sätt att både kvinnors och mäns synpunkter, erfarenheter och värderingar tas tillvara.

Åtgärder och konsekvenser

I enlighet med den fyrstegsprincip som Vägverket tillämpar i sin planering har följande åtgärder bedömts tänkbara för att försöka nå de uppsatta målen:

- För att påverka transportbehov och val av transportsätt, steg 1, kan cykelvägnätet kompletteras till ett sammanhängande nät och åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken och dess resenärer arbetas in vid utformning av övriga åtgärder.
- För att utnyttja befintligt transportsystem bättre, steg 2, finns flera olika sorters åtgärder, från enkla informationsåtgärder, översyn av hastighetsgräns och trafiksignalstyrning, trimningsåtgärder i korsningar till mer omfattande åtgärder för att göra Hisingsleden till en effektivare länk i systemet. Det senare

kan innebära korsningsombyggnader och utbyggnad av kompletterande lokalvägslänkar eller införande av ett reversibelt körfält på tungt belastade delsträckor.

- Mindre ombyggnadsåtgärder, steg 3, som kan behöva studeras är att genomföra en mötesseparering på sträckor som idag är tvåfältiga utan mitträcke.
- Omfattande ombyggnader eller nybyggnader, steg 4, bedöms vara en långsiktig lösning som innebär att alla anslutningar byggs om till planskilda trafikplatser och att hela sträckan mellan Vädermotet och Klarebergsmotet breddas till fyra körfält.

Preliminärt bedöms att åtgärder i steg 1 och 2 på kort sikt kan medverka till att nå målen om tillgänglighet och transportkvalitet men att åtgärder enligt steg 4 behövs för att långsiktigt nå trafiksäkerhetsmålen och upprätthålla en god tillgänglighet och transportkvalitet med en ökande trafikbelastning.

Kostnaden för en utbyggnad enligt steg 4 bedöms ligga mellan 1,4 och 1,7 miljarder kronor.

Fortsatt arbete

Standard och utformning

Vägverket Region Väst föreslår att Hisingsleden byggs om till högre standard med målsättningen att den ska utgöra det naturliga förstahandsvalet för godstrafik på landsväg som har målpunkter på västra Hisingen. Detta innebär på sikt en utbyggnad till fyra körfält med planskilda trafikplatser för att klara framkomlighet och säkerhet. I det fortsatta arbetet behöver också avgöras om hastighetsgränsen ska höjas till 100 km/h, vilket bedöms överensstämma väl med den önskade trafikmiljön.

För att säkerställa en helhetssyn på vägrummets gestaltning tas ett gemensamt gestaltungsprogram fram för delen Vädermotet – Klarebergsmotet.

Åtgärder i nästa planeringssteg

En översiktlig redovisning av aktuella åtgärder på olika delsträckor framgår av vidstående karta.

I det fortsatta arbetet bedöms att även behandling enligt annan lagstiftning än väglagen kan komma att krävas, exempelvis miljöbalken, plan- och bygglagen och kulturminneslagen.

Kompletterande studier

Oavsett den långsiktiga inriktningen kan det också vara nödvändigt att på kort sikt genomföra enklare åtgärder om dessa inte innebär konflikter med den långsiktiga utformningen. Sådana åtgärder som kommer att studeras vidare är:

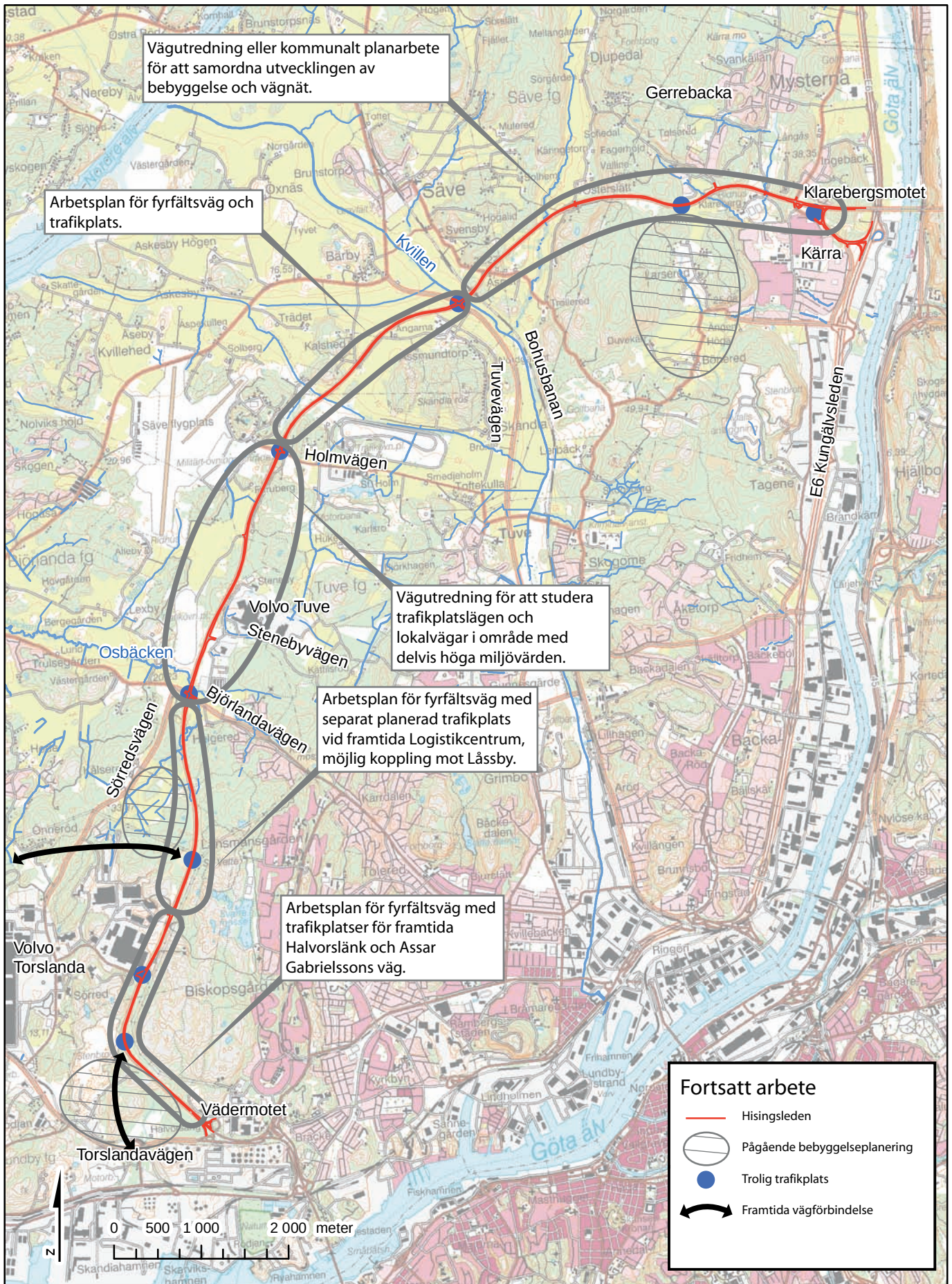
- Förbättrad information till trafikanter och översyn av hastighetsgränser i kombination med förbättrad signalstyrning
- Förbättring av framkomligheten genom ett reversibelt körfält på delen Vädermotet – Assar Gabrielssons väg
- Förbättring av trafiksäkerheten genom att på en eller flera delsträckor genomföra en mötesseparering, 2+1 väg, som på sikt kan breddas till fyra körfält.

Inom ramen för ett separat projekt för utveckling av ett långsiktigt hållbart godstransportsystem, Gods 2030, kommer Vägverket bl a att behandla frågan om säkra uppställningsplatser för godstransporter.

Samråd

Vägverket Region Väst har under arbetet med att ta fram förstudien haft regelbundna kontakter med länsstyrelse, kommun och andra intressenter. Samrådshandlingen har offentliggjorts och överlämnats för att få synpunkter från allmänheten och exempelvis naturvårdsorganisationer. Efter samrådet har synpunkterna sammanställts och en samrådsredogörelse redovisas i den nu aktuella beslutshandlingen.

Länsstyrelsen i Västra Götaland beslutade 09-05-06 att projektet kan antas få betydande miljöpåverkan.



Förslag till planeringsinriktning

1 Remissredogörelse

1.1 Inledning

Förstudien för väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet – Klareberg, samrådshandling daterad 2008-06-25 har sänts på remiss till kända intressenter med anknytning till projektet. Dessa har anmodats att lämna sina synpunkter senast 2008-11-15.

Remisshanteringen inom Göteborgs Stad har skett i flera led. Stadskansliet har inhämtat synpunkter från berörda fack- och stadsdelsnämnder. Dessa har legat till grund för det sammanvägda yttrandet som kommunstyrelsen översänt till Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR), som i sin tur lämnat ett kommunövergripande yttrande till Vägverket. Kommunens yttrande har även sänts till Vägverket för kännedom.

I följande sammanfattning av inkomna yttranden har Vägverkets kommentarer infogats. Generella kommentarer med anledning av samrådssynpunkterna redovisas i kapitel 2.

Mer om hur samrådet har genomförts återfinns i kapitel 3.

1.2 Sammanfattning av inkomna yttranden

Länsstyrelsen

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen har lämnat ett gemensamt svar på de tre förstudierna Hisingsleden, Lundbyleden och Söder-Västerleden. Länsstyrelsens övergripande synpunkter kommenteras därför gemensamt i de tre förstudierna.

Länsstyrelsen efterlyser en långsiktig målbild för helheten i vägsystemet inför beslut om åtgärder på berörda vägsträckor.

Vägverkets kommentar: En målbild för helheten i vägsystemet är Göteborgs och Mölndals stads översiktsplaner tillsammans med Vägverkets övergripande inriktning för utvecklingen av transportsystemet i Göteborgsområdet.

Länsstyrelsen framförde, i samband med att resultatet från de regionala systemanalyser som genomfördes under våren 2008 redovisades, att det nationella miljökvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan är grundläggande i arbetet med transportsystemet. Det fortsatta arbetet förutsätter ett tätt samarbete mellan Banverket och Vägverket.

Vägverkets kommentar: Den fysiska planeringen bör anpassas så att transportbehoven minskar. För att minska utsläppen till miljön kan fördelningen av gods se annorlunda ut, genom att transporter sker på järnväg istället för på väg. Det fortsatta arbetet ska ske i samarbete med Banverket. För Lundbyleden och Hamnbanan planeras en gemensam utredning. Även en översyn av hastigheterna på vägarna kan ha en positiv effekt för luftmiljön.

Utifrån K2020 kan investeringar i biltrafiksysteem endast motiveras utifrån miljö, trafiksäkerhet och/eller sårbarhet, alternativt för att säkerställa sådana godsflöden som inte kan ske på järnväg. Förslag från K2020 måste beaktas i kommande utrednings/arbetsplaneskede. I arbetet med Söder-Västerleden förutsätter man dessutom att K2020 kommer att genomföras. Val av åtgärder i de olika vägprojekten måste därför ske i samklang med förslagen i K2020.

Vägverkets kommentar: Vägverket vill medverka aktivt i samhällsplaneringen och har K2020-arbetet som förutsättning vid val av åtgärder i vägsystemet.

Målet om Göteborg som Nordens logistikcentrum förutsätter en god framkomlighet på väg och järnväg till/från Göteborgs hamn, fler godsförbindelser över Göta Älv och tillgång till befintliga och nya omlastningscentraler i Göteborgsregionen. Fyrstegsprincipen och behovet av klimatanpassning gör att i valsituationer bör i regel spårbundna transporter prioriteras. Det är därför angeläget att

utveckla jämförelsen på systemnivå mellan behovet av investeringar i vägsystemet med förbättringar i spårvägsystemet i det fortsatta arbetet. Bl. a. måste målbilden inkludera utbyggnad av dubbelspår på Hamnbanan. Även sjöfartens utvecklingspotential måste beaktas i fyrstegsprincipen.

Vägverkets kommentar: Vägverket förutsätter att Hamnbanan byggs ut i erforderlig takt med dubbelspår och att detta sker samordnat med Lundbyleden. Trots utbyggnaden kommer godstrafiken på väg att öka.

Länsstyrelsen förstår att tidsstyrning trafiken är en relativt oprövad och svår metod för att uppnå en bättre framkomlighet i trafiken, men tycker ändå att effekterna av en tidsstyrning skulle vara så positiva att det bör belysas ytterligare i de fortsatta utredningarna. Flera viktiga trafikleder kan komma byggas om parallellt vilket kan leda till störningar i trafiken. Samordning och god planering av genomförandet i byggskedet för de olika projekten är nödvändig för att minimera störningarna. Sedan våren 2009 finns förslag på miljö kvalitetsnormer (MKN) som är unika för respektive vattenförekomst. Förslaget är just nu under remissbehandling och normerna kommer att fastslås till hösten. Föreslaget innebär att åtgärder inte får vidtas som innebär risk för att normerna överskrids. Föreligger en sådan risk, måste en samhällsekonomisk analys visa på nyttan av föreslagen åtgärd i relation till försämringen av vattenmiljön.

Vägverkets kommentar: Vägverkets ambition, när nya vägar byggs, är att omhänderta vägdagvatten och förorenad mark. Samtidigt finns ambitionen att om möjligt genomföra förbättringar för vattenlevande fauna och flora

Synpunkter – Hisingsleden

För att kunna säkra god framkomlighet till Göteborgs Hamn behöver i första hand Halvors länk, planskild korsning med Tuvevägen och åtgärder för att göra korsningen vid Klareberg attraktivare för godstransporter genomföras.

Vägverkets kommentar: Synpunkten noteras inför fortsatt arbete.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att mer detaljerat beskriva hur åtgärder på Hisingsleden påverkar trafiksystemets samlade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Man bör också överväga om en 2+1 väg kan accepteras som alternativ till en fyrfältsväg. Om en fyrfältsväg väljs kommer denna att behöva tillåtlighetsprövas av regeringen.

Vägverkets kommentar: Synpunkten noteras inför fortsatt arbete.

Det är viktigt att bibehålla möjligheterna till järnvägsanslutning till alla verksamhetsområden vid Hisingsleden.

Vägverkets kommentar: Om det inte finns konkreta planer för spåranslutning till verksamhetsområden kan Vägverket normalt inte bedöma om vägförslaget kommer i konflikt med möjligheten till spåranslutning. Man får i dessa fall förlita sig på att Banverket eller Göteborgs Stad bevakar frågan.

Av förstudien bör tydligare framgå att Bohusbanan är av riksintresse.

Vägverkets kommentar: Se kommentar till Banverkets yttrande.

I det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet finns det flera faktorer som är viktiga att uppmärksamma:

- Försvarsmaktens skjutbanor och övningsområde vid Säve flygfält.
- Buller och risksituationen för bostadsbebyggelse i Kärre/Klareberg.
- Lokalisering och utformning av uppställningsplats för farligt gods.
- Aktuella geotekniska förhållanden, både för att säkerställa vägens bestånd och för att kunna avgöra hur geotekniska åtgärder påverkar omgivningens miljövärden. Eventuella grundvattensänkningar bör också beskrivas.
- Hanteringen av vägdagvatten måste ses i ett större perspektiv för att säkerställa att föroreningar inte

när dricksvattentäkten Göta älv, Nordre älvs estuarium eller andra värdefulla miljöer.

- Områden eller objekt med höga natur- eller kulturvärden, t ex fornlämningar, kräver fortsatta kontakter med länsstyrelsen, i vissa fall för få att få tillstånd att genomföra aktuella åtgärder.

Vägverkets kommentar: Synpunkterna noteras inför fortsatt arbete.

Banverket

Hamnbanans framtida kapacitet har nyligen utretts i en förstudie. Beslut om alternativ som skall utredas vidare togs i våras. Dessa utredningsalternativ redovisas i Hisingsledens Förstudie på sid 23. Ett av utredningsalternativen, "Tunnel Biskopsgården – Aröd", korsar Hisingsleden. Om inte alternativet sorteras bort måste det beaktas i det fortsatta arbetet med Hisingsleden.

Banverket framhåller även att det bör framgå tydligare i Förstudien om Hisingsleden att Bohusbanan är av riksintresse samt eventuell påverkan på densamma.

Spåranslutningar till verksamhetsområden, nära Hisingsleden, bör studeras i det fortsatta arbetet.

Vägverkets kommentar: Då alternativ "Biskopsgården - Aröd" sorterats bort i Banverkets beslut 2009-02-24 behöver det inte beaktas i fortsatt arbete. Vägverket medger att Bohusbanans riksintressestatus inte framgår tydligt av förstudien. I det fortsatta arbetet kommer påverkan på Bohusbanan att beaktas.

Spåranslutningar till nya eller befintliga verksamhetsområden förutsätter Vägverket att Göteborgs Stad och Banverket behandlar i sitt planeringsarbete.

Försvarsmakten

P4 vill uppmärksamma Vägverket på att övningsområdet vid Säve fortsättningsvis används och bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Vägverkets kommentar: Synpunkten noteras..

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

(Svarar även för Göteborgs Stad)

I GR:s måldokument "Strukturbild för Göteborgsregionen" förutsätts en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik med minst 40% resande år 2025. Detta innebär i princip att den resandeökning i persontrafiken som förväntas ske till år 2020 skall ske med kollektivtrafik. Investeringar i biltrafiksystemet kan därför motiveras endast utifrån miljö, trafiksäkerhet och/eller sårbarhet eller för att säkerställa godsflöden på järnväg.

GR önskar att Vägverket fortsättningsvis håller ett samlat helhetsgrepp rörande de parallella förstudierna för Hisingsleden, Lundbyleden och Söder/Västerleden för att balansera det överordnade biltrafiksystemet.

Vägverkets kommentar: Beslutshandlingen för Hisingsleden är samordnad med motsvarande beslutshandlingar för Lundbyleden och Söder-Västerleden, se avsnitt 4.1 för en gemensam redovisning av det framtida trafiksystemet.

Göteborgs Stad

(Yttrande för kännedom)

Hamnbanan måste ges högsta prioritet säger S och MP i ett tilläggsyttrande. Vidare anser kommunstyrelsen att de viktigaste prioriteringarna är att biltrafiken minskar till förmån för cykel och kollektivtrafik samt att godset lyfts från väg till järnväg. Förseñas den nya hamnbanan riskerar vi en utveckling där vägtransporterna ökar och järnvägstransporterna står still, säger man i tilläggskrivelsen.

Vägverkets kommentar: De åtgärder som kan bli aktuella på Hisingsleden bedöms inte påverka det fortsatta arbetet med att hitta en ny sträckning för vare sig Hamnbanan eller Lundbyleden. Se även avsnitt 4.1 för en redovisning av sambanden mellan olika delar av trafiksystemet.

Stadskansliet skriver att ambitionen att göra Hisingsleden mer attraktiv för framförallt den tunga trafiken måste ges högsta prioritet. Vidare bör

Hamnens trafik minska på de centrala trafiklederna för att främja den nya stadsutvecklingen.

Skall en omledning av lastbilstrafiken ske under hela dygnet, anser Stadskansliet att det behövs införas styrande åtgärder i de centrala trafiksnitten.

Antalet olyckor vid de signalreglerade korsningarna är förhållandevis högt och en ombyggnad till planskilda korsningar är ett rimligt mål som Vägverket satt upp. Stadskansliet tycker det är bra att Vägverket, i bedömningen om målpuppfyllelse, betonar helhetssyn och tar hänsyn till systemeffekter som förväntad omfördelning av trafik från Lundbyleden.

Stadskansliet vill betona sambanden med de övriga förstudierna. Det är viktigt att få en optimal användning av de medel som avsätts.

Vägverkets kommentar: Synpunkterna om betydelsen av att avlasta Lundbyleden noteras. Beslutshandlingen för Hisingsleden är samordnad med motsvarande beslutshandlingar för Lundbyleden och Söder-Västerleden, se avsnitt 4.1 för en gemensam redovisning av det framtida trafiksystemet.

Kommunala remissinstanser

Byggnadsnämnden vill starkt understryka behovet att avlasta Lundbyleden och Götaleden som båda utgör viktiga trafikleder i utvecklingsområden i Göteborg.

Fastighetsnämnden vill att Vägverket prioriterar arbetsplanen för sträckan vid Logistikcentrum norr om Volvo samt reserverar medel för utbyggnad av den planskilda korsningen i området (delfinansiering med exploatören och TK). Därutöver anser fastighetsnämnden att Hisingsledens anslutning till E6 vid Kärra måste förbättras.

Miljönämnden vill ställa kravet på det framtida trafiksystemet i relation till behovet av att minska utsläppen av koldioxid.

Med krympande utrymme måste ske en prioritering

där kollektivtrafiken i första hand skall ges utrymme. Efter kollektivtrafiken skall framkomligheten för godstransporter prioriteras i vägsystemet. Vidare anser miljönämnden att Vägverket bör utreda behovet av en bättre koppling med E6 i Kärra (för den tunga trafiken).

Under de delar av dygnet, som det inte råder kösituationer, är Lundbyleden den genaste vägen. Skall en omledning av lastbilstrafiken ske under hela dygnet behöver därför införas styrande åtgärder i de centrala trafikavsnitten.

Trafiknämnden tycker att ambitionen att få till stånd en omfördelning från Lundbyleden till Hisingsleden, enligt steg 4, är nödvändig. Där måste ingå GC-väg utmed hela sträckan och eget körfält för kollektivtrafiken på utvalda sträckor.

SDN-Torslanda ser det angeläget att leden enbart förses med planskilda korsningar och separata gång- och cykelbanor. Man vill också lyfta behovet att bytespunkter mellan lokal busstrafik och Hisingsledens trafik. Passager för hästverksamhet bör säkras.

SDN-Tuve/Säve välkomnar Vägverkets utredning om Hisingsleden då man anser att dess standard måste höjas för att möjliggöra snabba och säkra transporter till Volvo och Hamnen. Nämnden anser att det är viktigt att människors boendemiljö, längs Hisingsleden, inte försämras när vägen byggs ut. Nämndens mening är att en utbyggnad av gång- och cykelvägarna samt att bytespunkter för buss bör prioriteras i ombyggnadsprocessen.

Vägverkets kommentar: De berörda nämnderna har till stora delar likartade synpunkter, som noteras av Vägverket. I det fortsatta arbetet kommer man att ta särskild hänsyn till kollektivtrafik och oskyddade trafikanter.

GHAB tycker att det är bra att Vägverket tittar på hur Hisingsleden kan förbättra tillgängligheten till Göteborgs Hamn. Förutsättningarna för att skapa ett attraktivt stråk är att bygga Halvors länk, Hisingsleden breddas till fyra körfält med planskilda korsningar samt att korsningspunkterna i Klareberg görs attraktiv. GHAB tror inte att det räcker med

signalstyrning för att locka den tunga trafiken att köra på Hisingsleden istället för på Lundbyleden. Göteborgs Hamn är angelägen om att dessa två projekt, ombyggnad av Hisingsleden (steg 4) och Halvors länk, genomförs inom en snar framtid. Om man anser sig inte ha råd att genomföra alla åtgärder på en gång vill GHAB gärna lyfta fram följande, på kort sikt:

- Halvors länk
- Planskild korsning vid Tuvevägen
- Attraktiv korsningspunkt i Klareberg

Vägverkets kommentar: Den för Göteborgs Hamn viktiga kopplingen mellan en utbyggnad av Halvors länk och förbättringar av Hisingsleden noteras.

Business Region Göteborg tillstyrker den rubricerade förstudien. Förbättringar på Hisingsleden är värdefulla möjligheter för att minska trängsel och köer för människor och företag vilket i sin tur ger Göteborgsregionen möjligheter att växa och utvecklas.

Vägverkets kommentar: Synpunkten noteras.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Målet med att satsa på en ombyggnad av Hisingsleden är att leda trafik från de centrala delarna av staden. Det är viktigt att Vägverket planerar utbyggnaden så att risken för negativ miljöpåverkan vid eventuella olyckor minimeras, säger Naturskyddsföreningen. Det är också viktigt att planera in kompensationsåtgärder som underlättar passager.

Naturskyddsföreningen ser en överhängande risk att utbyggnaden av Hisingsleden skall medföra en ökad trafikvolym, vilket man starkt är emot. Man anser att det är viktigt att satsa på åtgärder som främjar kollektivtrafikresandet, cykel och fotgängare.

Miljökvalitetsnormerna för luft kommer inte att överskridas där människor vistas, visar Vägverkets beräkningar. Naturskyddsföreningen påpekar att dessa beräkningar baseras på en god teknisk utveckling för bilflottan, vilket man ställer sig tveksamma till.

Vägverkets kommentar: Vägverket kommer i det fortsatta arbete att eftersträva en vägutformning med så liten miljöpåverkan som möjligt. I det fortsatta arbetet kommer man också att ta särskild hänsyn till kollektivtrafik och oskyddade trafikanter.

Beräkningarna av föroreningshalter har genomförts av Göteborgs Stads miljöförvaltning och ingångsdata är de som normalt tillämpas i samhällsplaneringen.

Göteborg Vatten

Göteborgs Vatten framhåller vikten att Vägverket tar stor hänsyn till de krav om kvalitet och krav som GV ställer. GV säger också att projektering och omläggning av va-anläggningar skall utföras och bekostas av exploatören.

Vägverkets kommentar: Vägverket hänvisar till de generella avtal som finns mellan Göteborgs Vatten och Vägverket

Gryaab

Två av Gryaabs spillvattentunnlar passerar eller tangerar utredningsområdet. Man framhåller att det är viktigt att iaktta viss försiktighet vid sprängning i närheten av dessa anläggningar och konstaterar att säkerhetszoner finns.

Vägverkets kommentar: Synpunkten noteras för det fortsatta arbetet.

Lars Bryngelsson, Säve

Lars Bryngelsson är boende i Gunnesby, vid Kongahällavägen norr om Säve. Han skriver att både persontrafik som tung trafik har ökat markant under de senaste åren på sträckan vid hans hus. Han framhåller att man i förstudien inte beaktat risken för att en ökad trafik på södra delen av Hisingsleden, sträckan mellan Vädermotet och Tuvevägen, också ger en trafikökning på Kongahällavägen mellan Tuvevägen och Rödbo.

Lars B tycker därför att hela Hisingsleden bör byggas ut till fyra körfält för att öka dess attraktivitet för

pendlingstrafiken. Den bör definitivt hastighetshöjas till 100 eller 110 km/h. I anslutning till detta bör man också studera hur anslutande vägar som är ett alternativ till Hisingsleden är utformade.

Vägverkets kommentar: Vägverket tackar för synpunkten, som även är av intresse för pågående arbete med en översyn av trafiksäkerheten på Kongahällavägen. Generellt sett syftar arbetet med Hisingsleden till att avlasta andra vägar med lägre standard.

Skanova

Skanova framhåller att de har anläggningar i området och att Vägverket skall ta hänsyn till dessa i sitt fortsatta arbete.

Vägverkets kommentar: Synpunkten noteras för det fortsatta arbetet.

Räddningstjänsten i Storgöteborg

Räddningstjänsten framför att en breddning av Hisingsleden, med planskilda korsningar, är bra både ut trafiksäkerhets aspekt och av framkomlighet för räddningstjänstens fordon. Leden utgör en förbifart för farligt gods och att det är viktigt att den får så god standard som möjligt. Räddningstjänsten önskar att Vägverket kunde pröva en medveten styrning för just det farliga godset, via en ombyggd Hisingsled. Man önskar vidare att det fortsatta utredningsarbetet skall innehålla en uppställningsplats för farligt gods.

Vägverkets kommentar: Synpunkterna noteras för det fortsatta arbetet.

Göteborgs Hamn

GHAB tycker att det är bra att Vägverket tittar på hur Hisingsleden kan förbättra tillgängligheten till Göteborgs Hamn. Förutsättningarna för att skapa ett attraktivt stråk är att bygga Halvors länk, Hisingsleden breddas till fyra körfält med planskilda korsningar samt att korsningspunkterna i Klareberg görs attraktiv. GHAB tror inte att det räcker med

signalstyrning för att locka den tunga trafiken till Hisingsleden. Göteborgs Hamn är angelägen om att dessa två projekt, ombyggnad av Hisingsleden (steg 4) och Halvors länk, genomförs inom en snar framtid. Om man anser sig inte ha råd att genomföra alla åtgärder på en gång vill GHAB gärna lyfta fram följande, på kort sikt:

- Halvors länk
- Planskild korsning vid Tuvevägen
- Attraktiv korsningspunkt i Klareberg

Vägverkets kommentar: Den för Göteborgs Hamn viktiga kopplingen mellan en utbyggnad av Halvors länk och förbättringar av Hisingsleden noteras.

Sveriges Åkeriföretag, Västra Götaland

Åkeriföretagen prioriterar god framkomlighet och hög säkerhet i trafiken. Därför framhåller de nyttan av en ombyggd Hisingsled. Man prioriterar först ombyggnaden av påfarten från E6 vid Klareberg och därefter vill man på sikt skapa planskilda korsningar utmed sträckan.

För att öka attraktiviteten för den tunga trafiken är det viktigt att undvika start och stopp i backe. Ett sätt är att prioritera den tunga trafiken genom att styra ljussignalerna med intelligent teknik, vilket Åkeriföretagen förordar i sin skrivelse.

Vägverkets kommentar: Synpunkterna noteras för det fortsatta arbetet.

Swedegas

Företaget ser fram emot att delta i det fortsatta arbetet för att undvika störningar för den gasledning som på delar av sträckan följer Hisingsleden.

Vägverkets kommentar: Synpunkterna noteras för det fortsatta arbetet.

2 Vägverkets generella kommentarer

Av inkomna synpunkter att döma är det inte några stora skiljaktigheter vad gäller de åtgärder som skisserats i förstudien för Hisingsleden, men många påpekar att arbetet måste präglas av en helhetssyn på trafiksystemet i Göteborgsregionen.

Hamnbanans utbyggnad för att klara en större andel av den framtida godstrafiken till Göteborgs hamn framförs av flera instanser som den högst prioriterade investeringen i trafiksystemet. Vägverket ser dock ingen motsättning mellan detta och de åtgärder som studerats för Hisingsleden. En stadigt växande andel av de längre godstransporterna till Göteborgs hamn sker idag på järnväg via Hamnbanan.

Göteborgs hamn planerar för en fortsatt tillväxt, med kraftigt ökande godsvolymer till år 2020. En relativt stor del av ökningen utgörs av helt sjöbaserat gods, men även ökningen på landsidan är betydande. För närvarande håller prognoserna på att ses över och den senast tillgängliga bedömningen pekar mot att tågtransporterna till och från hamnen ökar med 70 - 80 % fram till år 2020 och att lastbilstransporterna ökar med 10 - 20 %. En sådan utveckling kräver åtgärder även i vägtrafiksystemet för att klara ökningen utan att få problem med låg transportkvalitet, dålig trafiksäkerhet och ökade störningar för omgivningen.

Flera av de remissinstanser som lämnat synpunkter framhåller att det är viktigt att försöka hitta åtgärder som gör att fler trafikanter väljer Hisingsleden. Detta både för att avlasta Lundbyleden och för att Hisingsleden har förutsättningar för att erbjuda snabba och säkra transporter till framförallt Göteborgs Hamn. Vägverket delar helt denna uppfattning och kommer att arbeta vidare med detta som mål. En avlastning av Lundbyleden är särskilt viktig för att stora delar av tillväxten inom Göteborgsregionen ska kunna ske genom stadsförtätning, vilket ger bättre förutsättningar att begränsa arbetspendlingstrafik med bil.

Samtidigt är det många som framhåller att åtgärderna inte får vara ensidigt inriktade på att lösa biltrafikens problem. Hänsynen till kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik är viktig i det fortsatta arbetet. Även denna synpunkt är viktig för Vägverket, som dock i sitt fortsatta arbete behöver ett aktivt samarbete med t ex Göteborgs Stads trafikkontor och Västtrafik som har viktiga roller för planeringen av andra trafikslag än bil.

3 Samråd

3.1 Genomförande

I väglagen anges att när en förstudie görs skall väghållaren samråda med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella natur- och miljöskyddsorganisationer. Man skall vidare samråda med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd. Allmänheten kan som i detta fall också utgöras av företag eller organisationer med stora brukarintressen kring vägen.

Underhandssamråd har hållits i ett par olika samrådsgrupper, dels en myndighetsgrupp, dels en grupp med andra intressenter. I grupperna har deltagit representanter för:

- Göteborgs stad
 - Fastighetskontoret
 - Trafikkontoret
 - Miljöförvaltningen
 - Stadsbyggnadskontoret
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- Banverket
- Volvo Real Estate Group
- Göteborg City Airport AB
- Göteborg Galopp AB
- Göteborgs Horse Park AB
- Göteborgs Hamn AB
- Västtrafik AB
- Västra Götalandsregionen
- GöteborgsRegionen
- Sveriges Åkeriföretag

Förstudiens samrådshandling har sänts för yttrande till de som deltagit i samrådsgruppernas arbete samt till berörda natur- och miljöskyddsorganisationer. Materialet har även hållits tillgängligt på Vägverkets Internetsida och ställts ut på Vägverkets kontor i Göteborg, på Kärra bibliotek och hos Göteborgs kommun. Under perioden 2008-10-17 till 2008-11-17 fanns möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter på förstudien.

Sändlista och kopior av inkomna yttranden bifogas.

3.2 Inkomna yttranden

Synpunkter på innehållet i förstudiens samråds-handling har lämnats av följande:

- Länsstyrelsen i Västra Götalands län
- Banverket
- Försvarsmakten
- Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
- Göteborgs stad
- Naturskyddsföreningen i Göteborg
- Göteborg Vatten
- Gryaab AB
- Lars Bryngelsson, Säve
- Skanova
- Räddningstjänsten
- Göteborgs Hamn
- Sveriges Åkeriföretag
- Swedegas

I avsnitt 1.2 redovisas inkomna synpunkter i sammandrag.

Söder- Västerleden och Hisingsleden är strategiska delar i denna struktur. Lundbyleden har funktionellt starka kopplingar till dessa och andra övergripande leder i staden. I det följande sammanfattas förutsättningarna och behoven så som de framkommit i förstudiernas analyser.

Söder- Västerleden är redan idag mycket hårt trafikbelastad, vilket medför problem för godstrafiken till och från Hisingen liksom för arbetspendlingen. Den sneda riktning fördelningen på trafiken morgon och kväll innebär att belastningen är högre än vad dygnsflödet antyder. Pågående utbyggnad av handel och bostäder vid Frölunda Torg samt planerade utbyggnader i bland annat Fässbergsdalen gör att trafiken beräknas växa kraftigt. Det finns dessutom ett stort behov av att öka framkomligheten för busstrafik, framförallt på Söderleden. Behoven handlar således främst om att höja kapaciteten för godstrafik, arbetspendling med bil och kollektivtrafik samt att i vissa punkter förbättra tillgängligheten till omgivande verksamhetsområden.

För **Hisingsleden** är förutsättningarna ganska annorlunda. Vägen går mestadels skild från bebyggelsen, är tvåfältig på större delen av sträckan och med plankorsningar utom i ändpunkterna. Trafikflödet är också betydligt lägre, den tunga trafiken från norr föredrar E6 och Lundbyleden för att undvika stopp i ett antal signalkorsningar. Stråket tål mer trafik (när cykeltrafiken separerats) och det är särskilt angeläget att attrahera lastbilstrafik och bilpendlare från norr och nordost genom att avlasta Lundbyleden. För att åstadkomma det behöver i första hand plankorsningarna ersättas av planskilda trafikplatser, och anslutningarna förbättras såväl mot E6 och E45 i norr som mot Göteborgs hamn i söder (beslutat objekt Halvors länk). Det är också viktigt att kunna ha god framkomlighet så att restiden inte skiljer för mycket mot alternativa färdvägar.

Lundbyleden är i dag den primära leden mot hamnen, industriområdena på Torslanda och Öckerö. Med hänsyn till den pågående och planerade förtätningen med bostäder, handel och andra verksamheter längs älvstranden och Backaplan är det angeläget att successivt omvandla leden från ett huvudstråk för den tunga trafiken till en led med

större tonvikt på den regionala och lokala funktionen. Enbart utvecklingen av Backaplanområdet enligt den fördjupade översiktsplanen medför enligt kommunens prognos en ökad biltrafik om drygt 30 000 fordon per dygn till och från området, trots att kollektivtrafikförsörjningen förstärks ytterligare.

I förstudien konstateras att Hamnbanan kan ta en större del av det tillkommande containerbaserade godset till och från hamnen men att andra typer av gods även framöver främst måste fraktas på bil, liksom containers till och från platser som inte rationellt kan betjänas av tåg. Analyserna i förstudien har skett i kontinuerlig samverkan med Banverket. Avstämningar har skett med Göteborgs Hamn beträffande transporter utveckling. För närvarande håller prognoserna på att ses över men den senast tillgängliga bedömningen pekar mot att tågtransporterna till och från hamnen ökar med 70 - 80 % fram till år 2020 och lastbilstransporterna med 10 - 20 %. En utbyggnad av en mer kapacitetsstark Hamnbana har varit en förutsättning för planeringen av Lundbyleden.

En omfördelning av gods till båttrafik kräver sannolikt en uppbyggnad av ett nytt transportsystem på Göta älv. I dag sker inget nämnvärt utbyte av Vänertrafikens gods i Göteborgs hamn. Det pågår dock utredningar för att analysera förutsättningarna såväl för detta som för andra framtida scenarier. Att föra över lastbilstrafik inom vägnätet kan som nämnts ovan i första hand göras genom att trafik som är riktad mot E6 och E45 flyttas. På kort eller medellång sikt är det knappast tänkbart för trafik mot E20 eller väg 40. Det finns också stora flöden till och från terminaler och verksamheter i närområdet och Bäckebo där det även kan vara olämpligt att styra om trafiken. Inriktningen för Lundbyledens framtida funktion bör vara att balansera anspråken från den inom överskådlig tid viktiga övergripande trafiken med de växande anspråken från den lokala utvecklingen. Det förstnämnda handlar främst om kapacitet och orienterbarhet för genomgående trafik och det senare främst om bra anslutningar, minskad barriärverkan och mindre miljöpåverkan.

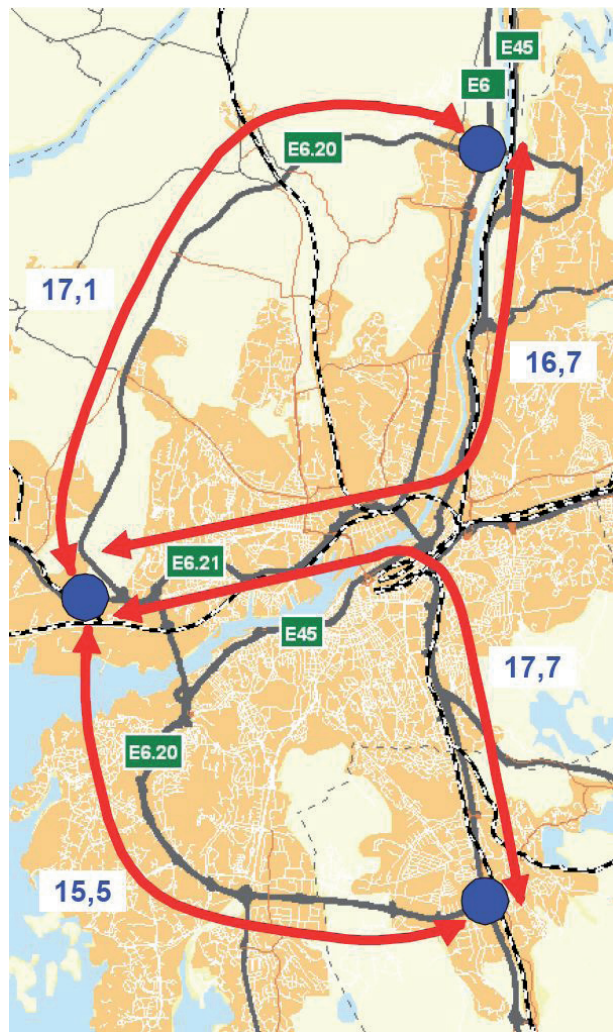
Desamlade effekterna av den framtida övergripande vägstrukturen innebär att framkomligheten för näringslivets transporter ska kunna vidmakthållas, biltrafiken omfördelas till mer trafiktåliga leder och de centrala delarna av staden avlastas. Detta medför att sårbarheten samt påverkan i form av luftföroreningar och buller minskar jämfört med dagens situation. Det bidrar även till att möjliggöra förtätning med ökat boende i kärnan och utrymme för mer kollektivtrafik på infartslederna.

Analys av vilken omfördelning som kan åstadkommas genom utbyggnader enligt målbilden visar att 2 – 3000 lastbilar per dygn flyttas från Lundbyleden och E6 till Hisingsleden. På motsvarande sätt skulle Söder-Västerleden kunna attrahera ytterligare cirka 1000 lastbilar per dygn om vägsystemet utvecklas enligt målbilden.

Att beräkna effekten vad gäller utsläpp av koldioxid är relativt komplicerat. Beroende på start- och målpunkt påverkas fordon i olika grad. Hastighet och körmonster är olika etc. Om man gör en mycket överslagsmässig beräkning och antar att den trafik som påverkas endast är den som passerar Klarebergsmotet respektive Åbromotet och Oljevägsmotet (Halvors länk förutsätts utbyggd), så blir färdvägen något längre via Hisingsleden och något kortare via Söder-Västerleden än via E6.

För den lastbilstrafik som flyttas över innebär det sammanlagt att trafikarbetet minskar med cirka 1200 fordonskilometer per dygn, vilket motsvarar en storleksordning av 330 ton mindre koldioxid per år. Personbilar som ändrar färdväg enligt detta ger ytterligare minskning men det finns som sagt även trafik som omfördelas på ett mindre gynnsamt sätt vad gäller vägsträcka.

Störst betydelse för att minska de klimatpåverkande utsläppen har dock den planerade regionstrukturen. Detta har också varit styrande för utformningen av den föreslagna vägstrukturen. En av grundtankarna med att förtäta kärnan är att relativt sett minska behovet av bilresor, det vill säga att en större andel av befolkningen kan utnyttja kollektivtrafiken, alternativt gå eller cykla.



Väglängder i km, alternativa färdvägar.

Strukturen är i hög grad formad utifrån en önskad fördelning av bostads- och arbetsplatsutbyggnaden i regionen. Lokalt medför samtidigt förtätningen ett ökat antal resor av alla slag, även med bil. Därför är det viktigt, inte minst från miljösynpunkt, att anpassa trafiksystemen efter detta. Ett medel bland flera är att leda om trafik som inte har start- eller målpunkt i de centrala delarna av staden till stråk där omgivningspåverkan blir mindre.

4.2 Fortsatt arbete

Övergripande förslag

Vägverket Region Väst föreslår att Hisingsleden byggs om till högre standard med målsättningen att den ska utgöra det naturliga förstahandsvalet för godstrafik på landsväg som har målpunkter på västra Hisingen. Detta innebär på sikt en utbyggnad till fyra körfält med planskilda trafikplatser för att klara framkomlighet och säkerhet. Utbyggnaden bedöms helt kunna följa nuvarande sträckning, med endast mindre avvikelser t ex för att åstadkomma en god geometrisk utformning av tillkommande trafikplatser eller justering av plan eller profil med hänsyn till önskemål om höjd referenshastighet.

Sträckan mellan Vädermotet och Klarebergsmotet är ungefär 16 kilometer, vilket innebär att den önskvärda standardhöjningen måste genomföras genom etapputbyggnad. För att säkerställa en bra fungerande helhetslösning är det lämpligt att inledningsvis studera och avgöra vissa frågor för hela sträckan för att skapa riktlinjer för det fortsatta arbetet med de olika delsträckorna. Så bör exempelvis studeras om vägen ska utformas för en höjning av tillåten hastighet till 100 km/h på hela eller delar av sträckan. Även förslag till utformning och lokalisering av kompletterande gång- och cykelvägar och ett gemensamt gestaltungsprogram för att säkerställa en helhetssyn på vägrummets gestaltning bör tas fram tidigt och omfatta hela sträckan Vädermotet – Klareberg.

Åtgärder på kort sikt

För att redan på kort sikt lösa eller reducera problem på enskilda platser eller delsträckor redovisar förstudien tänkbara åtgärder som skulle kunna genomföras utan behov av att utöka vägområdet.

- Förbättrad information till trafikanter, i kombination med punktåtgärder, t ex för att göra anslutningen till E6 i Klarebergsmotet tydligare
- Översyn av hastighetsgränser i kombination med förbättrad signalstyrning för att kunna prioritera tung trafik.

- Förbättring av trafiksäkerheten genom att på en eller flera delsträckor genomföra en mötesseparering, 2+1 väg, som på sikt kan breddas till fyra körfält.

Sådana åtgärders utformning, genomförbarhet och effekter måste studeras mer detaljerat innan de kan genomföras men det är ändå åtgärder som på kort sikt bedöms kunna ge positiva effekter för trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Åtgärder på medellång sikt

På medellång sikt, dvs inom nästkommande planperiod som omfattar åren 2010-2021, är det åtgärder på de mest belastade delarna som bedöms bli aktuella.

I första hand genomförs en utbyggnad av delen Vädermotet – Björlandavägen till fyra körfält med planskilda trafikplatser för anslutningarna till Halvors länk, Assar Gabrielssons väg, framtida logistikcentrum och Björlandavägen. Även den framtida lösningen för gång- och cykeltrafik på sträckan ingår i denna utbyggnadsdel.

På medellång sikt bör även utbyggnaden av en framtida planskild trafikplats vid Klareberg med tillhörande vägnät påbörjas. Arbetet inleds med en vägutredning, då utformningen av denna plats är viktig att klargöra ur både trafik- och stadsbyggnadssynpunkt. Det kan också vara intressant att hitta lösningar för etapputbyggnad, som gör att platsens utformning kan förbättras stegvis som led i en långsiktig lösning.

Åtgärder på lång sikt

Efter genomförande av en utbyggnad på sträckan Vädermotet – Björlandavägen återstår tre delsträckor att bygga ut på längre sikt. Delen mellan Holmvägen och Tuvevägen, med planskild trafikplats vid Tuvevägen, bedöms kunna byggas utan ytterligare utredning. Däremot kräver delen Björlandavägen – Holmvägen och Tuvevägen – Klareberg ytterligare utredningar, framförallt för att klargöra var det finns behov av trafikplatser och hur kopplingarna till det

lokala vägnätet ska utformas. Detta arbete kommer att behöva ske i nära samverkan med Göteborgs Stad för att kunna samordnas med bebyggelseplaneringen. Utbyggnadstakten kan också komma att påverkas av kommunens utbyggnadsplaner.

4.3 Beslut

Med utgångspunkt i förstudiearbetet och med hänsyn tagen till lämnade synpunkter beslutar Vägverket Region Väst att gå vidare i planeringsprocessen för en utbyggnad av väg E6.20 till fyrfältig mötesfri väg med planskilda trafikplatser på delen Vädermotet-Klarebergsmotet.

Arbetet kommer att inledas med delen Vädermotet-Björlandavägen, inklusive trafikplatsen vid Björlandavägen. För denna sträcka upprättas en arbetsplan, som samordnas med Halvors länk.

För den fortsatta utbyggnaden av delsträckorna Björlandavägen-Holmvägen och Tuvevägen-Klarebergsmotet kommer vägutredningar att genomföras, medan utbyggnaden av delen Holmvägen-Tuvevägen endast kräver arbetsplan.

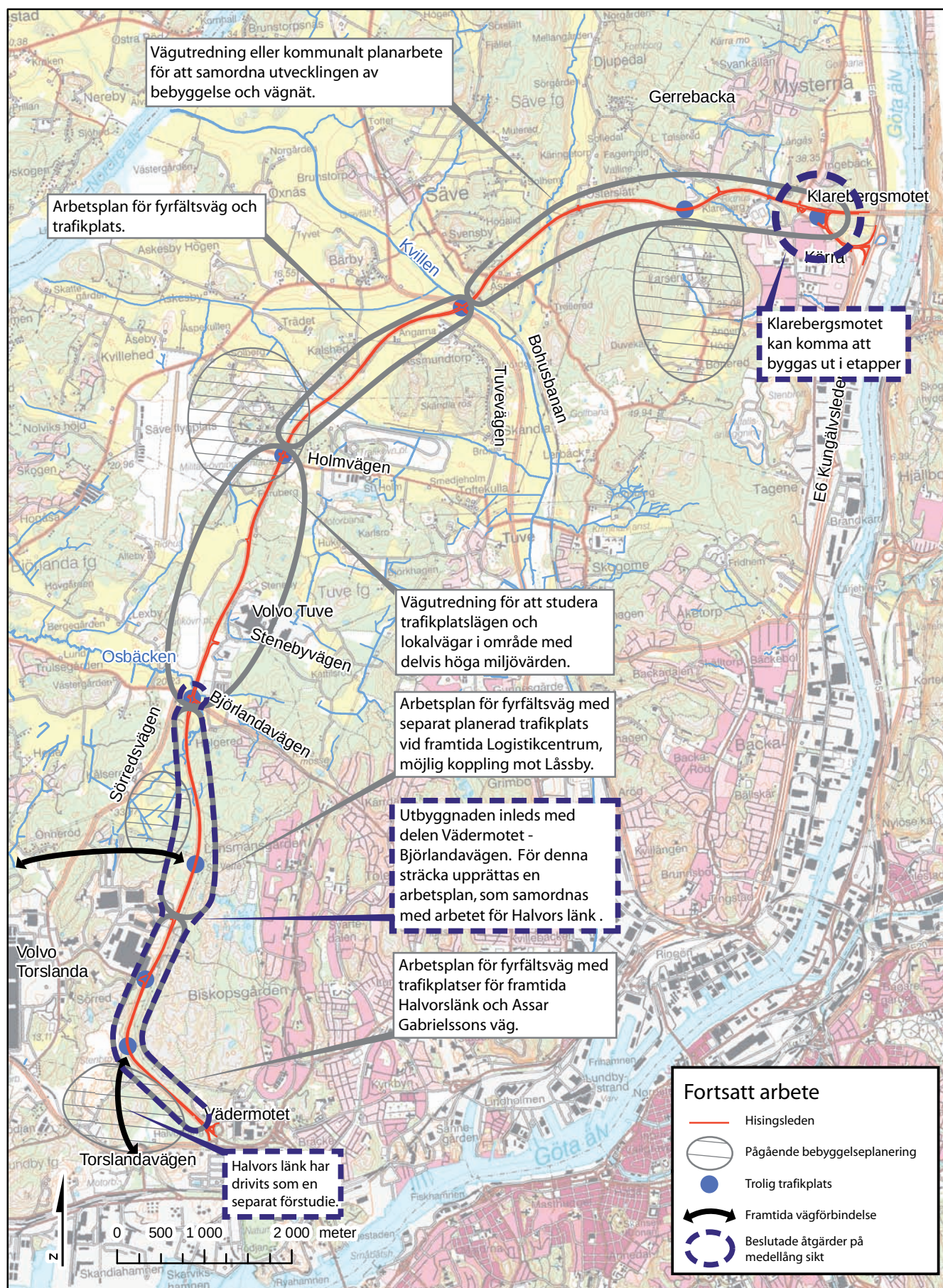
För att säkerställa en enhetlig syn på sträckan Vädermotet-Klareberg ska de vägutredningar och arbetsplaner som tas fram baseras på övergripande gemensamma program för val av referenshastighet, gestaltning av vägrummet och utformning av ett sammanhängande gång- och cykelvägnät.

Möjligheterna att redan på kort sikt genomföra förbättringar av tillgänglighet och trafiksäkerhet genom enklare åtgärder, som t ex lastbilsprioritering i trafiksignaler, ska studeras vidare med målet att kunna genomföra sådana åtgärder i väntan på slutlig utbyggnad till beslutad målstandard.

Vägverket Region Väst



Jörgen Einarsson
Enhetschef Samhällsutveckling



Vägverkets beslut i översikt

Bilageförteckning

Bilaga nr	Handling
-----------	----------

1	Sändlista för samrådsremiss
---	------------------------------------

-	Yttrande från:
---	-----------------------

- | | |
|----|---|
| 2 | • Länsstyrelsen i Västra Götalands län |
| 3 | • Banverket |
| 4 | • Försvarsmakten |
| 5 | • Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) |
| 6 | • Göteborgs Stad |
| 7 | • Naturskyddsföreningen i Göteborg |
| 8 | • Göteborg Vatten |
| 9 | • Gryaab AB |
| 10 | • Lars Bryngelsson, Säve |
| 11 | • Skanova |
| 12 | • Räddningstjänsten |
| 13 | • Göteborgs Hamn |
| 14 | • Sveriges Åkeriföretag |
| 15 | • Swedegas |

16	Beslut om betydande miljöpåverkan, länsstyrelsen 2009-05-06
----	--

I avsnitt 1.2 redovisas inkomna synpunkter i sammandrag.