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.

Väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg Objekt 85 43 68 90

Förstudie –

Sändlista samrådshandling

Del 1 - Med begäran om yttrande:

Göteborgs Stad 10 ex
Stadskansliet Göteborg
404 82 Göteborg

Öckerö kommun 1 ex
Box 1035
430 90 Öckerö

Banverket 1 ex
Box 1014
405 21 Göteborg

Räddningstjänsten Storgöteborg 1 ex
Åvägen 2
402 24 Göteborg

Västtrafik Göteborgsområdet 1 ex
Box 405
401 26 Göteborg

Göteborgsregionens kommunalförbund 1 ex
Box 5073
402 22 Göteborg

Västra Götalandsregionen 1 ex
Regionens hus
Box 1091
405 23 Göteborg

Business Region Göteborg AB 1 ex
Box 1119
404 23 Göteborg

Försvarsmakten 1ex
P4 Mark- och miljödetaljen/Pelle Holmström
Box 604
541 29 Stockholm

Göteborgs Hamn AB 1 ex
Jan Inganäs
403 38 Göteborg

Del 2 - För kännedom och eventuellt yttrande:

Västsvenska industri- och handelskammaren 1 ex
Box 5253
402 25 Göteborg

Swedegas AB 1 ex
Gamlestadsvägen 2-4 B15
415 02 Göteborg

Göteborg Vatten 1 ex
Box 123
424 23 Göteborg

Göteborg Energi AB 1 ex
Box 53
401 20 Göteborg

TeliaSonera Sverige AB 1 ex
Johan Willins gata 6
405 35 Göteborg

GRYAAB 1 ex
Norra Fågelrovägen 3
418 34 Göteborg

Naturskyddsföreningen i Göteborg 1 ex
Box 7005
402 31 Göteborg

Älvstranden Utveckling AB 1 ex
Box 8003
402 77 Göteborg

Göteborg City Airport AB 1 ex
Göran Hall
423 73 Säve

Göteborg Galopp AB 1 ex
Göran Kron
Box 220 10
400 72 GÖTEBORG

Göteborgs Horse Park AB 1 ex
Bergåsvägen 4
434 93 Vallda

Volvo Group Real Estate AB 1 ex
Göran Lineberg
Fästningsvägen
405 31 Göteborg

Sveriges Åkeriföretag 1 ex
Hans Ljungberg
Importgatan 2A
422 46 Hisings Backa

Svenskt Näringsliv 1 ex
114 82 Stockholm

Svensk Handel 1 ex
Södra Hamngatan 53
411 06 Göteborg

Samrådshandlingen sändes dessutom för kännedom direkt till de kontaktpersoner som deltagit i arbetet t ex på samrådsmöten.

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Karin Slättberg
Arkitekt
031 - 60 52 86
karin.slattberg@o.lst.se

Elin Johansson
031-60 55 86
elin.johansson@lansstyrelsen.se

YTTRANDE	Diarienummer	Sida
2009-05-06	343-70222-2008 343-111900-2008 343-64246-2008 343-109575-2008	1(11)

Gbg F 2232
Gbg F 2207
Gbg F 2194
Gbg F 2224

Vägverket Region Väst
Box 140 33
400 20 GÖTEBORG

Yttrande över förstudier av Lundbyleden väg E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, Hisingsleden väg E6.20, delen Vädermotet- Klareberg och Söder – Västerleden väg E6.20, delen Åbromotet-Vädermotet samt Halvors länk mellan väg 155 och E6.20 i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Förslagshandlingar upprättad av Vägverket, daterade 2008-06-17, 2008-06-25, 2008-10-31 resp. 2008-05-20.

Vägverket har begärt Länsstyrelsens yttrande över nämnda förstudier.

Detta yttrande avser endast förstudierna. Länsstyrelsen kommer att besluta särskilt om eventuell betydande miljöpåverkan för resp. projekt.

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker fortsatt arbete enligt förstudierna för de utredningsalternativ som medverkar till ett miljöeffektivt transportsystem med minsta möjliga klimatpåverkan.

Motiv för Länsstyrelsens ställningstagande

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen efterlyser, liksom flera remissinstanser, en långsiktig målbild för helheten i vägsystemet inför beslut om åtgärder på berörda vägsträckor. En sådan sammantagen utredning bör tas fram innan ett fortsatt detaljerat arbete med vägutredning och arbetsplaner genomförs. Av utredningen bör bland annat framgå hur projekten bidrar till att miljökvalitetsmålen kan uppfyllas.

Föreslagna åtgärder bör för det första ses i perspektiv av resultatet från de regionala systemanalyser som genomfördes under våren 2008 som underlag för en ny långtidsplan för infrastruktur 2010 – 2020. I detta arbete framförde Länsstyrelsen att det nationella miljökvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan är grundläggande i arbetet med transportsystemet. Förutsättningen är

en reduktion av utsläpp med minst 20 % i transportsystemet som helhet. Utsläppen av koldioxid från vägtrafiken i Göteborgs kommun har ökat med 10 procent mellan åren 1990 och 2006. Utsläppen från de tunga fordonen har under samma tid ökat med 28 procent i Göteborgs kommun. Koldioxidsnåla transporter måste prioriteras, vilket med dagens teknik innebär spårtransporter och kräver stora investeringar i spårsystemet. Godstrafik på järnväg är också kostnadseffektivt och mindre sårbart om vägtransporter måste begränsas av klimatskäl. Det fortsatta arbetet förutsätter därför ett tätt samarbete mellan Banverket och Vägverket. En sammanlagd bedömning bör göras av hur utsläppen av bland annat koldioxid kommer att påverkas av de ombyggnader som förstudierna omfattar.

Den nödvändiga hänsynen till klimatmålet förtydligas av regeringens krav på kompletteringar i underlaget för tillåtlighetsprövning enligt 17 kap MB av effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Regeringen har bl. a. krävt en tydligare redovisning, med beskrivning av miljökonsekvenserna, av beräknad energiåtgång samt beräknad mängd utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar. Redovisningen skall omfatta byggtid resp. drifttid. Det skall också framgå hur projektet påverkar möjligheterna att nå Sveriges klimatmål samt förhållandet till miljökvalitetsnormer.

Ytterligare en viktig förutsättning är det pågående arbetet med K2020. Utifrån K2020 kan investeringar i biltrafiksystemet 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 K 2020.

Länsstyrelsen har samtidigt, genom tidigare uttalanden, gett sitt stöd till målet om Göteborg som Nordens logistikcentrum. Det förutsätter bl. a. 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. Vissa väginvesteringar är därför självklart väl motiverade. 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.

Vägverket har översiktligt beskrivit möjligheterna att tidsstyra trafiken. Länsstyrelsen förstår att detta är en relativt oprövad och svår metod 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.

Förslagen innebär att flera viktiga trafikleder skall byggas om parallellt. Då dessa leder utgör en stor del av det övergripande trafiksystemet i Göteborg och regionen kommer ombyggnationerna leda till störningar i trafiken. Samordning och god planering av genomförandet i byggskedet för de olika projekten är nödvändig för att minimera störningarna.

Länsstyrelsen vill generellt uppmärksamma på att anmälnings- eller tillståndsplikt enligt 11 kap miljöbalken råder för arbeten i vattenområden, ex bortledning av yt- eller grundvatten, åtgärder som medför markavvattning eller ingrepp av olika slag i naturliga vattendrag. Sedan våren 2009 finns även förslag på miljökvalitetsnormer (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.

Synpunkter – Lundbyleden
Länsstyrelsen delar uppfattningen som har framförts av Göteborgs Stad att möjligheten att utveckla staden genom de förnyelseområdena som finns på Norra Älvstranden, Frihamnsområdet och Backaplan måste ha hög prioritet i det fortsatta arbetet. En viktig förutsättning är att eliminera/reducera den barriär som Lundbyleden tillsammans med Hamnbanan utgör. Detta är viktigt i synnerhet om tung trafik även fortsättningsvis skall gå på leden. Av de presenterade målbilderna, förefaller tunnelalternativen att kunna ge störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö. Olika varianter av tråg- och halvtunnlar kan också ge fördelar för markanvändningen även om de inte tillgodoser direkta samband mellan Kvillestaden och Frihamnen.

Lundbyleden är samtidigt en viktig länk för godstransporter på väg till Göteborgs hamn och till industrierna på västra Hisingen. Det innebär att hamnens behov av transportmöjligheter för gods under alla omständigheter måste kunna garanteras. Så länge alternativa färdvägar saknas, måste Lundbyleden sålunda ha kvar sin nuvarande funktion. Åtgärder på Lundbyleden kan behöva föregås av åtgärder i andra delar av vägsystemet, t ex på Hisingsleden och Söder-Västerleden, för att göra det möjligt att kombinera en säkrad transportfunktion för hamnen. Noggrann planering av hur trafiken skall kunna löpa obehindrat under byggskedet krävs också.

Länsstyrelsen stödjer Vägverkets slutsats att det fortsatta arbetet bör ske genom en samordnad väg och järnvägsutredning för att om möjligt eliminera/reducera den barriär som leden tillsammans med Hamnbanan utgör. Liksom flera remissinstanser har framfört, får eventuella åtgärdsförslag dock inte medföra att hamnbanans utbyggnad till dubbelspår försenas. Planer på

en eventuell spårväg för persontransporter på Hisingsidan bör också beaktas.

I linje med Banverket, avstyrker Länsstyrelsen i dagsläget alternativet med en heltunnel till Brunnsbo, då det påverkar Kvillebangården. Om en heltunnel till Brunnsbo skall vara möjlig, måste ett alternativ till Kvillebangården finnas förverkligat. Kvillebangårdens funktion måste särskilt beaktas vid planering av korsande lokalgator till Frihamnen och Ringön. Projektering av Kvillemotet måste utföras i nära samråd med Banverket. Gäller även åtgärder på kort sikt (steg 3-åtgärder).

I den östra delen måste behovet av bra tillgänglighet för det lokala vägnätet vägas mot att lösningarna klarar att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmstunnel. Vägverkets och Banverkets fortsatta arbete bör samordnas med stadens pågående arbete med en fördjupning av översiktsplanen för Backaplan. Hamnbanans och Bohusbanans framtida utveckling behöver också beaktas i det fortsatta arbetet med åtgärder i den östra delen liksom behovet av ny järnvägsbro vid Marieholm, vilken är under utredning.

Viktiga frågor att fortsättningsvis behandla är kollektivtrafik (buss och spårvagn), förbättringar vad gäller luft och buller, utsläpp av koldioxid, att det är svårorienterat när man sällan kör på leden och barriäreffekten. Eftersom det troligen kommer att dröja väldigt länge innan de dyra åtgärderna, dvs. tråg och tunnel genomförs, är det angeläget att vidta alla tänkbara mindre åtgärder för att minska trafikens miljö- och hälsopåverkan. En ökad belastning på leden som följd av mer trafik från en ny Marieholmstunnel måste tas med i beräkningarna.

Sammantaget finner Länsstyrelsen svårigheter att uttala sig om vilken målbild som bör vara vägledande för det fortsatta arbetet med Lundbyleden på lång sikt. Trots det önskvärda i att i en framtid helt avlasta Lundbyleden från tung trafik, ifrågasätter Länsstyrelsen om detta kommer att vara möjligt med byggandet av Marieholmstunneln. Frågan bör belysas i det fortsatta arbetet. Med ovan nämnda reservationer, får möjligheterna att förena en god stadsutveckling med en bibehållen god framkomlighet till hamnen utredas närmare. Åtgärder på kort sikt (enligt steg 3) har karaktär av löpande förbättringsåtgärder, som borde kunna genomföras snarast.

<u>Geoteknik, förorenad mark och översvämningsrisker</u>
Stabilitetsfrågor är inte omnämnda i förstudien men måste klarläggas i det fortsatta utredningsarbetet oavsett åtgärd eller målbild. Nedsänkningar och tunnelalternativ kan innebära grundvattensänkningar som kan påverka stora områden. Effekter av detta kan vara alternativskiljande och måste detaljstuderas.

I området förekommande fyllningar kan innehålla markföroreningar. Förekomsten av marföroreningar måste utredas närmare. Hantering och omfattning kan påverka kostnader och skilja mellan alternativen. Samtliga alternativ innebär stora geotekniska konsekvenser och de geotekniska åtgärderna måste detaljstuderas i ett tidigt skede för att ta fram kostnadsbilder och val av lämpliga alternativ från geoteknisk synpunkt. En geoteknisk problemanalys för de olika alternativen saknas i förstudien, men bör genomföras med avseende på stabilitet, sättningsrisk, grundläggning, grundvattenpåverkan, tunnelövergångar jord-berg för att klarlägga ev. svårigheter och kostnader för olika alternativ. Vidare behöver översvämningsrisken beskrivas och hanteras, framförallt för de nedsänkta alternativen.

Synpunkter – Hisingsleden
I perspektiv av behovet av att kunna garantera en god framkomlighet till Göteborgs hamn är det angeläget att ombyggnad av Hisingsleden (steg 4-åtgärder) och byggandet av Halvors länk kommer till stånd inom en snar framtid. Behovet av åtgärder på såväl Hisingsleden som Söder-Västerleden hänger dock samman med Lundbyledens framtida funktion. I första hand behöver Halvors länk, en planskild korsning vid Tuvevägen samt en attraktiv korsning för godstransporter vid Klareberg prioriteras och genomföras på kort sikt.

I det fortsatta arbetet är det samtidigt viktigt att beskriva hur föreslagna förbättringar på Hisingsleden kommer att påverka den totala trafiksituationen med målet att trafiksystemets samlade utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar skall minska. Utsläppsberäkningar bör tas fram för de delar som ingår i förstudien samt på de andra vägar som påverkas mest. En kraftigt ökad trafik på Hisingsleden kan motiveras om det medför betydliga minskningar av trafiken i andra delar av trafiksystemet. För att komplettera bilden, bör en känslighetsanalys tas fram som visar konsekvenserna av olika hastigheter på vägen, då detta har stor betydelse för mängden utsläpp. I analysen kan olika parametrar behandlas, t ex överflyttning av trafik (tung/lätt), utsläpp till luft, buller, behov av lokalvägar, trafiksäkerhet mm. Likaså bör övervägas om det är acceptabelt med en 2+1 väg i stället för fyrfältsväg, eftersom kostnaderna för en sådan är lägre och vägen gör mindre intrång. En fyrfältsväg om minst 10 km ska enligt MB tillåtlighetsprövas av regeringen. Länsstyrelsen anser att Hisingsleden bör ses som en helhet, även om den senare delas upp i olika arbetsplaner.

Längs leden finns ytor både med befintliga transportintensiva verksamheter och planerade sådana (bl a Logistikcentrum Hisingsleden samt Halvors äng). Länsstyrelsen har tidigare framfört att det bör ses som ett krav att alla nya logistikcentraler och områden med transportkrävande verksamheter av mer omfattande art skall ha en järnvägsförbindelse av god kvalitet från och med nu. Även om konkreta planer för detta saknas i dagsläget, är det viktigt att bibehålla möjligheterna till spåranslutning av verksamhetsområden längs

Hisingsleden, då det ger förutsättningar för att andelen godstransporter på järnväg kan öka.

Det bör framgå tydligare av förstudien att Bohusbanan är av riksintresse och vilken påverkan förstudien kan tänkas ha på banan.

Försvarsmakten har skjutbanor och övningsområde vid Säve belägna inom utredningsområdet, vilket måste uppmärksammas i kommande arbete.

Då leden är transportväg för farligt gods, är det viktigt att den har så god standard som möjligt. En lokalisering av en uppställningsplats för farligt gods borde utredas i fortsatta arbetet. Vid en sådan plats är det viktigt att åtgärder som skyddar närliggande vattendrag vidtas.

Transporterna av farligt gods förväntas öka på Hisingsleden och situationen nämns som problematisk framförallt på den del av leden som går vid Kärra. Med avseende på störningar, bör såväl buller- som risksituationen för befintliga och planerade bostadsområden i Kärra/Klareberg utredas mer noggrant i vägutredningsskedet.

En spillvattentunnel i ost-västlig riktning går strax söder om Vädermotet, vilket kräver säkerhetshänsyn vid sprängningsarbeten. Detta bör beaktas i riskanalysen.

Av förstudien framgår att de geotekniska förutsättningarna variera mycket för de beskrivna sträckorna. Jorden har ofta innehåll av organiskt material och även av högsensitiv lera, sk. kvicklera. Osäkerhet råder om befintlig väg uppfyller dagens stabilitetskrav.

Exempel på geotekniska frågeställningar som måste klarläggas i det fortsatta utredningsarbetet är stabilitetsförhållanden vid passage av vattendrag och för större uppfyllnader (vägbankar) på i princip hela sträckan. De båda vattendragen Osbäcken och Kvillen har höga naturvärden och omfattas av strandskydd. Här är det viktigt att de geotekniska förutsättningarna klarläggs tidigt för att hitta lösningar som på ett bra sätt även kan ta hänsyn till den miljöpåverkan åtgärderna kan innebära. Där vägen placeras i bergsskärning, behöver maximala släntlutningar klarläggas med hänsyn till risk för blocknedfall eller bergras. Större skärningar, om det blir aktuellt, måste studeras med hänsyn till grundvattensänkningar då detta kan ge omgivningspåverkan. Ytterligare detaljstudier krävs i det fortsatta arbetet för val av lämpligast alternativ ur geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt.

Speciellt inom det område där förstudieområdet ligger inom skyddsområde för Göteborgs vattentäkt måste tillses att vägutformningen inte försämrar kvaliteten i yt- och grundvattnet. Vidare har både Osbäcken och Kvillen avrinning till Nordre Älvs Estuarium som är N 2000-område och känsligt för ytterligare övergödning och föroreningar. Hantering av vägdagvatten

måste ses i ett större perspektiv och åtgärder ska syfta till att förhindra att eventuellt förorenat vägdagvatten når skyddsområdet. Behovet av skydd för utsläpp till vatten vid olycka med farligt gods skall också beaktas.

Redovisade naturvärden i övrigt bör i möjligaste mån beaktas i det fortsatta arbetet. Eventuella ingrepp i områden med större vattensalamander kräver dispens från Länsstyrelsen i enlighet med Artskyddsförordningen.

Utifrån den i förstudien skisserade korridoren för vägåtgärder, kan fornlämningsbilden förväntas förändras avsevärt med en generellt sett kraftig ökning som följd inom de delar som tidigare ej har blivit utredda. Ingreppens/exploateringens omfattning liksom landskapets förutsättningar kommer att ligga till grund för om en särskild utredning krävs i det fortsatta arbetet. Inom de etapper där vägutredning föreslås, är det angeläget att den särskilda arkeologiska utredningen görs tidigt i processen för att minimera konflikt med kulturmiljöintressen. I de fall där man avser att gå direkt in i arbetsplaneskedet bör kontakt tas med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet för att i ett tidigt skede klargöra behov av arkeologiska insatser samt för att mildra ingreppen i kulturhistoriskt känsliga områden.

Synpunkter – Halvors länk

För att tillgodose en god transportfunktion till Göteborgs hamn, är byggandet av Halvors länk som förlängning av Hisingsleden av största betydelse. Länken kommer sannolikt att klassas som varande av riksintresse och tillsammans med det nya Ytterhamnsmotet vara en del av det vägnät av riksintresse som förbinder Göteborgs hamn med omvärlden.

Den fortsatta planeringen av väglänken behöver samordnas i tid och rum med det pågående arbetet med detaljplan för Halvors äng plus täktverksamheten vid Vikans kross. I programmet för Verksamheter vid Halvors Äng anges möjligheten att använda området för logistikändamål. I en kunskapsanalys som Vägverket och Banverket har tagit fram gemensamt, finns Halvorsäng med som ett av flera alternativa lägen för en kombiterminal. Frågan om att använda området för logistikändamål/kombiterminal måste tas med i det fortsatta planarbetet och kräver en fortsatt aktiv dialog med kommunen och Banverket. För att garantera den framtida länkens funktion som en gen förbindelse för den tunga trafiken norrut och som avlastning till framförallt Lundbyleden, bör inga anslutningar, utöver ramperna till den redovisade tvärförbindelsen, tillåtas.

Det är positivt att planera för en planskild korsning mellan Halvors länk och Volvospåret. Om en flytt av spåret norrut blir aktuellt, bör fortsatt samråd hållas med Banverket.

Vid val av anslutning till Hisingsleden, bör den anslutning väljas som tar minst markyta i anspråk och är det mest effektiva nyttjandet med hänsyn till trafiksäkerhet och transporteffektivitet. Olika utformningslösningar bör jämföras ur ett miljö- och resurshushållningsperspektiv. Ansvar för genomförande av gång- och cykelvägen bör klargöras.

Den nya länken blir sannolikt klassad som en primär transportväg för farligt gods, då den blir en naturlig förlängning av Hisingsleden. Det innebär att Länsstyrelsens riskpolicy skall tillämpas vid rekommendationer om bebyggelseutveckling kring leden. Den riskanalys som tas fram i planeringsarbetet för vägen måste ta hänsyn till föreslagen markanvändning (detaljplan för verksamheter vid Halvors Äng) i omgivningen. Även förhållandet till befintlig högtrycksledning för gas (Swedegas) i anslutning till väg 155 behöver beskrivas. Samarbete med Räddningstjänsten bör ske i fortsatt arbete. Frågan om en uppställningsplats för farligt gods i området kan vara aktuell att diskutera även här (jmf ovan om Hisingsleden) i samverkan med kommunen.

Exempel på geotekniska frågeställningar som behöver klarläggas i det fortsatta utredningsarbetet är stabilitetsförhållanden vid större uppfyllnader (vägbankar) på utredningsområdets södra delar. Där bergsskärning behövs, behöver maximala släntlutningar anges med hänsyn till bl a risken för ytliga bergras. Då en etappvis utbyggnad av området enligt föreslagen plan kommer att ske, krävs hänsyn till såväl befintliga, temporära som slutliga förhållanden.

Pågående planering i och i närheten av hamnen (detaljplaner för Verksamheter vid Tankgatan resp. vid Halvorsäng) samt arbetsplanen för Ytterhamnsmotet innebär tillsammans med det föreslagna vägprojektet en markant ökning av den hårdgjorda ytan i området. Länsstyrelsen anser att en helhetslösning för omhändertagande av dagvatten från samtliga nya områden till följd av alla dessa planer behöver redovisas i det fortsatta arbetet med hänsyn till framförallt vattentäkten.

Med hänsyn till buller och vibrationer, måste beaktas att pågående och ny verksamhet (bl a bergtäkt) i området kommer att störa under lång tid. Ett försök bör göras att beskriva de kumulativa effekterna av olika sorters buller – från industriverksamhet, väg och järnväg - i förhållande till gällande riktvärden för bostäder och arbetslokaler.

I samband med planerad exploatering av området inklusive Halvors länk försvinner ett stort grönområde. I området finns enligt aktuella uppgifter hasselsnok som föryngrar sig. Hasselsnoken är fridlyst enligt 4 § artskyddsförordning (2007:845). Det förbjudet att
1. avsiktligt fånga eller döda djur,
2. avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödnings-, övervintrings- och flyttningsperioder,
3. avsiktligt förstöra eller samla in ägg i naturen, och
4. skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser.
Förbudet gäller alla levnadsstadier hos djuren.

Frågan kräver att ansökan om dispens lämnas in till Länsstyrelsen.

Beskrivningen av kulturmiljövärden i förstudien är mycket kortfattad och behöver kompletteras. Det bör även finnas någon form av bedömning om projektets konsekvenser för kulturmiljön och landskapet som helhet, och en bedömning av om huruvida projektet medför oacceptabla konsekvenser för kulturmiljön eller inte. Olika lösningar på utformningen är en fråga för arbetsplaneskedet.

Länsstyrelsen har i samrådsyttrande över program för detaljplan för Halvors äng och Vikan 2008-03-07 konstaterat att inom programområdet finns en av Göteborgs nio bevarade hällkistor- RAÄ nr 267 i Lundby socken. Det är en välbevarad stenkammargrav. Här finns även en boplatsen Lu 268 som ligger omkring hällkistan och är från äldre stenåldern, äldre än hällkistan vilket visar på ett långvarit nyttjande av platsen. Hällkistan och boplatsen har ett högt pedagogiskt och vetenskapligt värde. Fornlämningen bör därmed tillgängliggöras för allmänheten. Vid ett särskilt möte 2008-04-02 med Vägverket och Stadsbyggnadskontoret har överenskommits att möjligheterna att skjuta vägen (sannolikt) något österut skall studeras i det fortsatta arbetet. Det viktigaste är att själva fornlämningen bevaras, dvs själva monumentet. På grund av de krav som en lämplig väggeometri ställer, framförallt för att träffa rätt i anslutningen till det nya Ytterhamnsmotet, krävs avkall på ett bevara ett fornlämningsområde runt hällkistan. Dock bör den göras tillgänglig för allmänheten.

Synpunkter- Söder-Västerleden

Länsstyrelsen är väl medveten om vikten av att skapa en god framkomlighet för godstransporter till Göteborgs hamn och anser att det är bra om man med detta projekt kan avlasta centrala Göteborgs trafiksystem, inte minst vad gäller tunga transporter. Det är dock viktigt att kollektivtrafiken och resultaten från K2020 hanteras på ett bra sätt i detta projekt såväl som alla trafikprojekt i Göteborgsregionen. Inte minst är detta viktigt eftersom man i förstudien förutsätter att K2020 genomförs för att framkomligheten på Söder-Västerleden ska vara acceptabel i framtiden. För att visa betydelsen av K2020 skulle det vara bra med en trafikprognos för 2025 som bygger på att K2020 inte har genomförts, att jämföra med figuren på sidan 65. Trafikmängder på lokalgatorna bör också vara med.

Länsstyrelsen anser då att Scenario A är det man bör inrikta den framtida planeringen efter. Detta leder förutom att man satsar på att K2020 ska genomföras till mindre ingrepp i omgivningarna runt väg och en lägre kostnad för ny- och ombyggnader. Att göra åtgärder enligt steg 4 i den sk fyrstegsprincipen för att flytta om biltrafik inom vägsystemet bör undvikas till fördel för åtgärder som uppmuntrar en överflyttning från personbil till kollektivtrafik. Att komplettera och förstärka cykelvägnätet är också en bra åtgärd för att minska personbilstrafiken.

Ett särskilt problem som påverkas av trafikmängden på Söder-Västerleden är belastningen på Älvsborgsbron och sträckan Gnistängstunneln-Älvsborgsbron. Redan idag är situationen ansträngd vid högtrafik och enligt förstudien kan kapacitetsproblemen bli större om trafiken ökar. Sträckan är även olycksbelastad. Länsstyrelsen anser att konsekvenser och möjliga åtgärder i detta område ska belysas i det fortsatta arbetet som en följd av föreslagna åtgärder på Söder-Västerleden.

Beskrivningen av uppfyllelsen av miljömål på sidan 88-89 är väl positiv. Man gör det lätt för sig när man säger att ombyggnad av Söder-Västerleden kommer att medföra en koncentration av bebyggelsen till centrala delar och att därmed utsläppen blir mindre. Länsstyrelsen anser att det måste visas på ombyggnadens direkta effekter på miljömålen, negativa och positiva. Till detta kan också beskrivas följdeffekter, som också kan vara negativa eller positiva. Dessutom blir det skillnad om man väljer alt A eller B.

En beräkning bör göras av utsläppen av CO_2 för de olika alternativen, med och utan K2020, alternativ A resp B. Detta är en så stor och strukturbildande väg att valet av alternativ är extra viktigt.

Länsstyrelsen tycker att det är bra att man planerar för en Ekodukt över vägen genom det vidsträckta naturområde som knyter samman Änggårdsbergen med Sandsjöbacka naturreservat och vidare ner mot Halland. Planeringen för en Ekodukt måste ske i samarbete med Göteborgs och Mölndals kommuner för att den ska få den bästa placeringen och utformningen. Det är i den kommande planeringen också viktigt att se till att den passage som Ekodukten kommer att innebära inte blir igenbyggd på någon sida av vägen när ny exploatering tillkommer i området.

Länsstyrelsen anser att man i förstudien på ett bra sätt behandlat risker. Det skulle dock vara bra om man, på exempelvis en karta, kunde visa vilka skyddsobjekt och riskobjekt som finns utmed leden, på samma sätt som i förstudien för Hisingsleden. Vid Älvsborgsbron finns till exempel ett antal verksamheter som är klassade som farlig verksamhet enligt Lagen om skydd mot olyckor. En redovisning av hur en farligt gods olycka skulle påverka omgivningen skulle också vara bra. I förstudien nämns enbart brännoljor på transporter till och från raffinaderierna som den största mängden transporter av farligt gods. Andra typer av ämnen transporteras också på vägen då det är en primär transportled utan begränsningar.

Det är viktigt att föreslagna åtgärder för att tillskapa fördröjning och kontroll av vägdagvatten för att förbättra skyddet av Stora ån/Mölndalsån studeras vidare och konkretiseras. Syftet med åtgärderna ska förutom hantering av stora vattenvolymer (både i närområdet och nedströms) även vara att minska föroreningsbelastningen samt möjlighet till omhändertagande av förorenat vatten/släckvatten i händelse av olycka. Dagvattendammar måste kunna isoleras/stängas av. Åtgärder ska även inkludera Balltorpsbäcken.

En eventuell ny tunnel alt. breddning av befintliga Gnistängstunneln måste utredas vidare ur ett hydrogeologiskt perspektiv.

Översvämningsrisker, även till följd av tillströmmande vatten via vattendragen, måste finnas med i fortsatt planering. Nivån på dagvattenmagasin etcetera måste säkras mot översvämningar.

Om åtgärder kommer att krävas utanför vägområdet kommer det troligtvis att innebära att arkeologiska insatser kommer att krävas. Det samma gäller för biotopskydd. Mellan Åbromotet och mot Västra Frölunda finns det ett jordbrukslandskap som troligen innehåller flera objekt så som stenmurar, åkerholmar, diken med mera som står under det allmänna biotopskyddet.

Beredning

Detta yttrande har beslutats av länsöverdirektör Göran Bengtsson efter föredragning av Elin Johansson och Karin Slättberg. Vid den slutliga handläggningen har också Kerstin Harvenberg, Miljöskyddsenheten, Sofia Stridsman, Vattenvårdsenheten, Patrik Jansson, Enheten för skydd och säkerhet, Teresia Holmberg, Naturvårdsenheten och Jan Ottander, Kulturmiljöenheten deltagit.

Göran Bengtsson

Elin Johansson Karin Slättberg

Kopia till:
Göteborgs Stad

Länsstyrelsen/
Länsöverdirektören
Miljöskydd, Kerstin Harvenberg
Vattenvård, Sofia Stridsman
Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson
Naturvård, Teresia Holmberg
Kulturmiljövård, Jan Ottander
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista

BANVERKET

Datum	Ert datum	Diarienummer	Er beteckning
2008-11-21		F08-8023/SA30	

Vägverket
Box 14033
400 20 GÖTEBORG

KOPIA

Expertstöd
Samhälle
Box 1014
SE-405 21 GÖTEBORG
Sweden
Besöksadress:
Stampgatan 34

Telefon 031-10 32 00
Telefax 031-10 32 03
www.banverket.se

Kopia till:

Lst Västra Götalands
Samhällsbyggnadsenhe
403 40 Göteborg
GSM-Hellgren, Rydhed
LAV- L Karlsson, G
LDV- L Schlyter, G
UDSBuG - I Ranheim
diarie-avslut

Samråd - Förstudie för Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet - Klareberg, objektnr 85436890, Vägverket

Banverket har erhållit ovan nämnda förstudie och har med anledning av detta följande synpunkter.

Bakgrund

Vägverket studerar hur trafiksystemet i Göteborgsregionen behöver förändras för att bidra till en hållbar regional tillväxt. För att klara näringslivets transportbehov och samtidigt tillåta staden att förtätas med fler bostäder i centrala delar menar man att det krävs en förbättring av vägnätet utanför kärnan. Därför gör Vägverket nu förstudier för bl a Hisingsleden, Lundbyleden och Söder/Västerleden.

Hisingsleden mellan E6 vid Klareberg och väg 155 vid Vädermotet är redan idag viktig för transporter och arbetspendling till industrier och andra verksamheter på västra Hisingen.

Vägverket Region Väst har gjort en förstudie för hur Hisingsleden mellan Vädermotet och Klarebergsmotet ska förbättras för att bli ett attraktivt alternativ till E6 och Lundbyleden. En del åtgärder kan göras kortsiktigt, men andra är mer komplicerade och kräver ytterligare utredningar.

Vägverket
Region Väst | Lokalkontor Göteborg | Avd VG 779
Inkom: 2008 -11- 24
Diarienr: PP20-A | Ärende: 2008:03910
436890

Närhet till järnväg

Närhet till järnväg

Bohusbanan och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §.

Banverkets synpunkter

Transporter av gods

Att öka andelen gods på järnväg är betydelsefullt i arbetet för att minska klimatpåverkan. Stegvisa utbyggnader av Hamnbanan kan möta upp kraven från den förväntade utvecklingen av gods till Göteborgs hamn. För att Hamnbanan på lång sikt ska uppnå en bra flexibilitet och funktion för Göteborgs hamn behövs det ett fullständigt dubbelspår från Olskroken till Ytterhamnarna.

Handläggare:
Josefin Axelsson
Tel. 031-10 47 82
Mobil 070 62 64 680
josefin.axelsson@
banverket.se

BANVERKET

Datum	Diarienummer
2008-11-21	F08-8023/SA30

Hamnbanan

Banverket har utfört en förstudie om förbättrad kapacitet och standard på Hamnbanan i Göteborg. I förstudien om framtida utbyggnad till dubbelspår finns olika alternativ beskrivna. Beslut om alternativ som ska utredas vidare för Hamnbanan togs 2008-03-17. Beslutet innefattar ungefärligt de sträckningar som presenteras på sidan 23, figur 2.2.8 i förstudien om Hisingsleden.

Det medför att det finns en korsningspunkt mellan en framtida Hamnbanan enligt alternativet "Tunnel Biskopsgården – Aröd" och utbyggnad av Hisingsleden.

Banverket har nyligen påbörjat arbetet med fortsatt utredning av Hamnbanan. Det finns fortsatta diskussioner kring Hamnbanan och alternativet Tunnel Biskopsgården – Aröd. Om inte detta alternativ sorteras bort i det fortsatta arbetet med Hamnbanan, måste det beaktas i det fortsatta arbetet med Hisingsleden.

Bohusbanan

Det bör framgå tydligare i förstudien att Bohusbanan är av riksintresse. Förstudiens eventuella påverkan på Bohusbanan bör även tydligare redovisas.

Spåranslutningar till verksamhetsområden

Det anges i förstudien att det kan bli aktuellt med spåranslutningar till verksamhetsområden nära Hisingsleden. Som sektorsföreträdare för spårbunden trafik anser Banverket detta bör beaktas i det fortsatta arbetet. Spåranslutningar till verksamhetsområden ger förutsättningar för att andelen godstransporter på järnväg kan öka.

Med vänliga hälsningar

Ulla-Stina Ingemarsson
Sektionschef Samhälle

Josefin Axelsson
Samhällsplanerare

FÖRSVARSMAKTEN
SKARABORGS REGEMENTE

YTTRANDE

Datum
2008-11-25

P 4 beteckning
13 920: 219 99

Sida 1 (1)

K O P I A

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare | Ert datum | Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare | Vårt föregående datum | Vår föregående beteckning

ÖSE Mark & Miljödetaljen Handläggare
Miljö/Fysisk planering Pelle Holmström 0500-46 54 78
pelle.holmstrom@mil.se

Yttrande angående Hisingsleden, Vädermotet-Klareberg, Göteborgs kommun

P 4 har för yttrande fått remiss avseende förstudie för Hisingsleden, delen Vädermotet-Klareberg, Göteborgs kommun. P 4 har följande kommentarer.

P 4 vill i sammanhanget uppmärksamma vägverket att Försvarsmaktens anläggning (skjutbanor och övningsområde) vid Säve är belägen inom utredningsområdet. Skjutbanan med övningsområde används av Försvarsmakten, främst av Hemvärnet och förband baserade i Göteborg.

Mj Anders Edholm
C Mark- och miljödetaljen

Vägverket
Region Väst | Lokalkontor Göteborg | Avd VG
Inkom 2008 -11- 27
PP 20-A | Diarienr 2008:53910
436890

Sändlista
Vägverket
Box 14033
40020 Göteborg

Som orientering
FömedC

(PH)
Postadress: Box 604, 541 29 SKÖVDE
Besöksadress
Telefon: 0500-46 50 00
Telefax: 0500-46 50 20
E-post, Internet: exp@p4.mil.se, www.p4.mil.se

KOMMUNALFÖRBUNDET GR

Dnr: 08-125.21
Styrelseärende

Tjänsteutlåtande
2008-11-17
Cecilia Kvist

Förslag till yttrande över ”E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet-Klareberg, förstudie”

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Vägverket daterad 2008-06-25 beretts tillfälle att yttra sig över förstudien *Väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet – Klareberg*.

Bakgrund och syfte

Väg E6.20 utgör en del av en ringled som går mellan Åbromotet i Mölndal och Klarebergsmotet i Kärra, norra Göteborg. Förstudien behandlar delen mellan Vädermotet, nordväst om Älvsborgsbron och Klarebergsmotet, fortsatt benämnd Hisingsleden.

Syftet med förstudien är att identifiera problem på Hisingsleden och finna åtgärder som gör Hisingsleden mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs hamn och industrierna på Hisingen för att på så sätt avlasta bl a Lundbyleden.

Parallellt med Hisingsleden genomför Vägverket förstudier även för Lundbyleden (E6.20) och Söder-/Västerleden (E6.20), samt för en ny förbindelse mellan Torslandavägen (väg 155) och Hisingsleden.

Sammanfattning av förstudien

Hisingsleden är i huvudsak en tvåfältsväg med signalreglerade korsningar med en tillåten hastighet av 70 eller 90 km/h. Trafikbelastningen beräknas till mellan 13 000 och 21 000 fordon ett vardagsdygn, där den största belastningen är mellan Vädermotet och Volvo Torslanda. Fram till år 2020 beräknas trafiken öka med mellan 18 000 och 29 000 fordon.

Hisingsleden, som byggdes under 1970-talet, bedöms att med nuvarande trafikbelastning inte fullt ut motsvara de krav som idag ställs på en säker och effektiv väg. Åtgärder för att förbättra säkerhet och framkomlighet bör därför studeras på både kort och lång sikt.

I enlighet med fyrstegsprincipen bedömer Vägverket följande åtgärder som tänkbara:

KOMMUNALFÖRBUNDET GR

Steg 1 – Cykelvägnätet kompletteras till ett sammanhängande nät. Åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken och dess resenärer arbetas in vid utformning av övriga åtgärder.

Steg 2 – Det befintliga transportsystemet utnyttjas bättre genom t ex enkla informationsåtgärder, översyn av hastighetsgräns, trafiksignalstyrning, trimningsåtgärder i korsningar.

Steg 3 – Studera möjligheten att genomföra en mötesseparering på sträckor som idag är tvåfältiga utan mitträcke.

Steg 4 – En långsiktig lösning som innebär att alla anslutningar byggs om till planskilda trafikplatser och att hela sträckan breddas till fyra körfält.

Kostnaden för en utbyggnad enligt steg fyra beräknas till ca 1,4 – 1,7 mdkr.

Kansliets kommentarer

GR ser positivt på att Vägverket har arbetat med parallella förstudier för att få ett helhetsgrep över möjligheterna att flytta en större andel av de tunga transporterna till kringfartslederna och avlasta regionens kärna.

GR har antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur - *Uthållig tillväxt*. En av målsättningarna är att kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till år 2020. Vikten av en attraktiv och lättillgänglig regionkärna är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Ett annat viktigt mål i *Uthållig tillväxt* är att Hamnbanan ska vara utbyggd i nytt läge senast år 2020.

Hisingsleden är en viktig transportled för bl a godset att nå verksamhetsområden på Hisingen och Göteborgs hamn. Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att godstrafiken till och från hamnen fungerar på ett tillfredsställande sätt. GR ser därför positivt på förstudiens syfte att identifiera problem på Hisingsleden och finna åtgärder som gör Hisingsleden mer attraktiv som vägval för att avlasta den idag hårt belastade Lundbyleden. I ett längre perspektiv kommer utbyggnaden av Hamnbanan att ändra förutsättningarna för valet av transportsätt för godset. De i förstudien föreslagna åtgärderna innefattar även lösningar för fler trafikslag. Utmed Hisingsleden finns framtida områden för bostadsutveckling samt andra verksamhetsområden. I arbetet med K2020 ses t ex Hisingsleden som ett potentiellt stråk för KomFort-trafik mellan Angered och Sörredsmotet. Det innebär att det ställs krav på väl utformade bytespunkter, pendelparkeringar och prioriterande åtgärder för att gynna kollektivtrafikens framkomlighet.

GR har genom målen i *Uthållig tillväxt* och överenskommelserna i den i maj 2008 antagna *Strukturbild för Göteborgsregionen* uttryckt att den långsiktiga visionen av Göteborgsregionen som en attraktiv, hållbar och växande region förutsätter en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik med ett kraftigt ökat antal resande. Minst 40 % av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik år 2025. Det innebär i princip att den resandeökning i persontrafiken som förväntas ske till år 2020 ska ske med kollektivtrafik. Investeringar i biltrafiksystemet kan därför endast motiveras utifrån miljö, trafiksäkerhet och/eller sårbarhet alternativt för att säkerställa sådana godsflöden som inte kan ske på järnväg.

I det fortsatta arbetet är det önskvärt med ett samlat helhetsgrepp rörande de parallella förstudierna för Hisingsleden, Lundbyleden och Söder/Västerleden. I första hand bör dessa studier inriktas på att balansera dessa delar av det överordnade biltrafiksystemet. Det kan bidra till att skapa en tydlig bild av trafikledernas framtida funktion i ett sammanhängande transportsystem utifrån ovan nämnda förutsättningar.

Göteborgs Stad
Kommunstyrelsen

Utdrag ur protokoll
Sammanträdesdatum 2008-11-05

§ 571, Dnr 0745/08

Remiss från Vägverket beträffande Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet - Klareberg

Tidigare behandling
Bordlagt den 29 oktober 2008, § 541.

Handlingar
Stadskansliets tjänsteutlåtande den 15 oktober 2008.

Yttrande från v den 30 oktober 2008.

Yrkande från mp, s och v den 5 november 2008.

Yrkanden
Tjänstgörande ordföranden Jan Hallberg (m) yrkar bifall till stadskansliets förslag.

Marie Lindén (v) yrkar bifall till stadskansliets förslag och yrkande från mp, s och v den 5 november 2008.

Propositionsordning
Tjänstgörande ordföranden Jan Hallberg ställer propositioner på yrkandena och finner att Marie Lindéns yrkande bifallits.

Beslut
Enligt stadskansliets förslag och yrkande från mp, s och v:

1. Yttrande enligt bilaga 10 till stadskansliets tjänsteutlåtande med tillägg av yrkande från mp, s och v översänds till Göteborgregionens Kommunalförbund.
2. Yttrandet översändes till Vägverket för kännedom.

Protokollsanteckning
Marie Lindén (v) antecknar som yttrande en skrivelse från v av den 30 oktober 2008.

_____

Göteborgs Stad
Stadskansliet

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2008-10-15
Diarienummer 0745/08
Repronummer 288/08

Stadsutveckling och samhällsanalys
Stadsutveckling
Hans Linderstad
Telefon 368 04 63
E-post: hans.linderstad@stadshuset.goteborg.se

Remiss från Vägverket betr. Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet - Klareberg

Förslag till beslut
I kommunstyrelsen

Yttrande enligt bilaga 10 översändes till Göteborgsregionens kommunalförbund

Yttrande enligt bilaga 10 översändes till Vägverket för kännedom

Sammanfattning
Väg E6.20 (Söderleden, Hisingsleden och Norrleden) utgör en alternativ led till E6 och går väster om centrala Göteborg från Åbromotet i Mölndal via Älvsborgsbron till Klarebergsmotet vid Kärra. Förstudien behandlar delen mellan Vädermotet och Klarebergsmotet. Hisingsleden är i huvudsak en tvåfältig väg med signalreglerade korsningar och med en tillåten hastighet av 70 eller 90 km/h.

Syftet med förstudien är att identifiera problem och hitta åtgärder som gör Hisingsleden mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs Hamn och till industrin på Hisingen för att avlasta mer centrala leder som t ex Lundbyleden och Götaleden.

Synpunkter

I förslaget till remissvar sägs att ambitionen att göra Hisingsleden mer attraktiv för framför allt den tunga trafiken måste ges hög prioritet. Genomgående trafik till hamnen på de centrala trafiklederna behöver reduceras i takt med att nya stadsutvecklingsprojekt i centrala lägen på ömse sidor av älven växer fram.

Den viktigaste frågan som utredningen aktualiserar är således inriktningen att avleda trafik från Lundbyleden till kringfartsvägarna Hisingsleden och Söder/Västerleden. För att detta ska ske krävs såväl förbättringar på dessa leder som en uppgradering av de östliga tvärlederna.

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

Antalet olyckor i och vid de signalreglerade korsningarna är förhållandevis högt och behöver åtgärdas. En successiv utbyggnad till en led med planskilda korsningar, såsom Söder-/Västerleden byggdes ut under 1990-talet, är ett rimligt mål.

Beskrivningen av tänkbara åtgärder utgår från fyrstegsprincipen. För Hisingsleden handlar det om att förstärka för cykel och kollektivtrafiken (steg 1), utnyttja det befintliga effektivare (steg 2), visa vad man kan göra genom begränsade ombyggnader/förbättringar (steg 3) och med mer omfattande ombyggnader/nybyggnader (steg 4).

Eftersom ambitionen är att få till stånd en större omfördelning från Lundbyleden till Hisingsleden är åtgärder enligt steg 4 nödvändiga, men det är också betydelsefullt hur en aktiv styrning av trafiken sker.

Ekonomiska konsekvenser

De långsiktiga åtgärder som föreslås i de hittills klara förstudierna för Hisingsleden och Lundbyleden ligger på mycket stora belopp. Hisingsleden bedöms kosta med steg 4 i storleksordningen 1400 – 1700 Mkr. Projektet är inte inlagt i Infrastrukturplaneringen f.n. Vägverkets ekonomiska planering för 2010-2021 pågår och ett förslag till vilka väginvesteringar som bör genomföras, kommer att läggas fram under våren 2009.

GÖTEBORGS STADS STADSKANSLI

Hans Linderstad Lile P Boschewska

Bilaga 1 Vägverkets sammanfattning

Bilaga 2 Byggnadsnämndens handlingar

Bilaga 3 Fastighetsnämndens handlingar

Bilaga 4 Miljönämndens handlingar

Bilaga 5 Trafiknämndens handlingar

Bilaga 6 SDN Torslanda

Bilaga 7 SDN Tuve/Säve

Bilaga 8 Göteborgs Hamn AB

Bilaga 9 Business Region Göteborg

Bilaga 10 Förslag till yttrande till Göteborgsregionens kommunalförbund

Ärendet

Vägverket, region Väst, har översänt till Göteborgs Stad ett förslag till förstudie för Hisingsleden (väg E6.20) delen Vädermotet – Klareberg. Eftersom detta ärende har regionala effekter översänder Göteborg svaret till Göteborgsregionens kommunalförbund för ett samordnat yttrande från regionen senast 2008-11-20. Kommunens yttrande till Göteborgregionen behöver därför översändas senast 2008-11-06. Svaret översändes också till Vägverket för kännedom.

Parallellt med förstudien om Hisingsleden genomför också vägverket studier för Lundbyleden, Söder/Västerleden och en ny förbindelse mellan Torslandavägen och Hisingsleden, kallad Halvorslänk. Samtidigt med yttrandet för Hisingsleden behandlas i kommunstyrelsen även ärendena för Lundbyleden och Halvors länk, medan förstudien kring Söder/Västerleden planeras enligt vägverket komma på remiss först senare i höst.

Stadskansliet har sänt förslaget på remiss till byggnadsnämnden, fastighetsnämnden, miljönämnden, trafiknämnden, SDN Biskopsgården, SDN Tuve/Säve, SDN Kärra/Rödbo, Business Region Göteborg och Göteborgs Hamn AB. Svaren som har inkommit redovisas i bilagorna. SDN Kärra/Rödbo behandlar ärendet innan kommunstyrelsens möte.

Förstudien finns att läsa i sin helhet på Vägverkets webbplats,
http://www.vv.se/templates/page3____25450.aspx

Sammanfattningen i förstudien bifogas i bilaga 1.

Bakgrund

Väg E6.20 (Söderleden, Hisingsleden och Norrleden) utgör en alternativ led till E6 och går väster om centrala Göteborg från Åbromotet i Mölndal via Älvsborgsbron till Klarebergsmotet vid Kärra. Förstudien behandlar delen mellan Vädermotet och Klarebergsmotet.

Syftet med förstudien är att identifiera problem och hitta åtgärder som gör Hisingsleden mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs Hamn och till industrin på Hisingen för att avlasta mer centrala leder som t ex Lundbyleden och Götaleden.

Förutsättningar

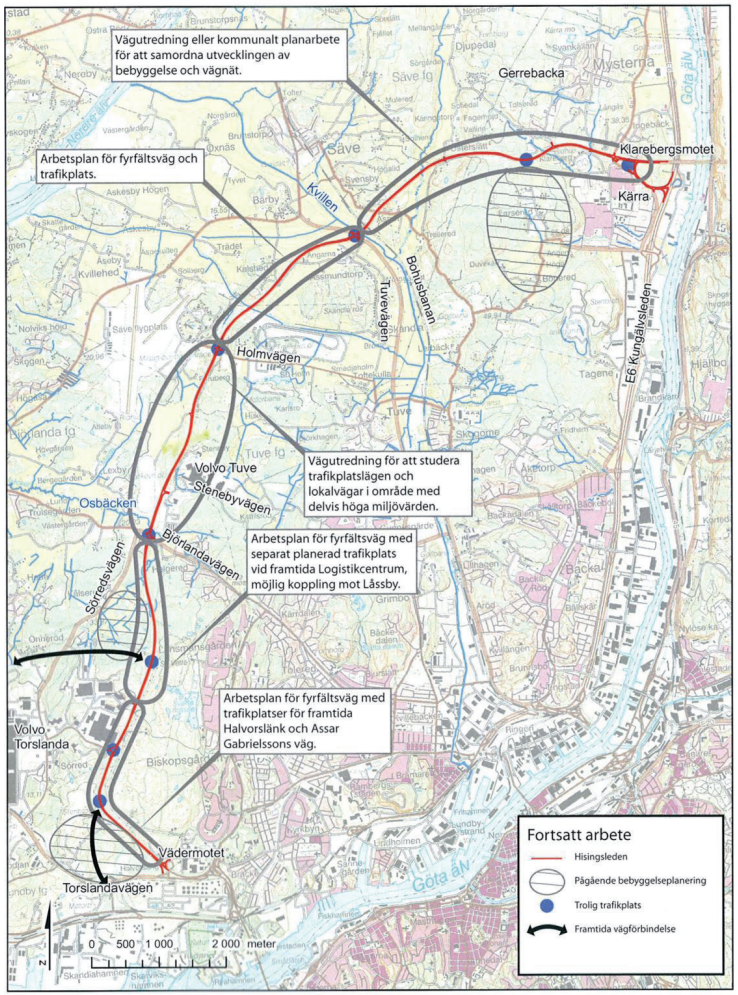
Hisingsleden är i huvudsak en tvåfältig väg med signalreglerade korsningar och med en tillåten hastighet av 70 eller 90 km/h. Trafikbelastningen ett vardagsdygn ligger mellan 13 000 och 21 000 fordon, där den största belastningen finns på delen mellan Vädermotet och Volvo Torslanda. Fram till år 2020 förväntas trafiken öka till mellan 18 000 och 29 000 fordon med oförändrat vägnät. Det händer förhållandevis många olyckor i eller nära de signalreglerade korsningarna – ofta upphinningsolyckor.

Problem

Hisingsleden, som byggdes under 1970-talet, bedöms inte motsvara de krav som idag ställs på en säker och effektiv väg.

I trafiksystemet på Hisingen finns idag tidvis stora trängsel kopplat till kapacitetsproblem i Tingstadstunneln. Problemen skulle kunna minskas om fler trafikanter valde att köra Hisingsleden. Den planerade framtida utvecklingen av centrala Hisingen förutsätter att tung genomfartstrafik till Göteborgs hamn och till industriområden på västra Hisingen delvis kan styras till andra vägar än idag. Om styrning av trafiken sker från Lundbyleden till Hisingsleden bedöms trafikvolymen öka upp till 40 000 fordon.

FORTSATT ARBETE



Förslag till planeringsinriktning

Åtgärder och konsekvenser

I enlighet med den fyrstegsprincip som Vägverket tillämpar i sin planering har följande åtgärder bedömts tänkbara:

• steg 1 Cykelvägnätet kan kompletteras till ett sammanhängande nät. Åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken och dess resenärer arbetas in vid utformning av övriga åtgärder.

• steg 2 Befintligt transportsystem kan utnyttjas bättre genom olika sorters åtgärder; t ex enkla informationsåtgärder, översyn av hastighetsgräns och trafiksignalstyrning, trimningsåtgärder i korsningar osv. Även ombyggnad av korsningar och utbyggnad av kompletterande lokalvägslänkar eller införande av ett reversibelt körfält på tungt belastade delsträckor är tänkbara åtgärder.

• steg 3 Mindre ombyggnadsåtgärder som kan behöva studeras är t ex mötesseparering på sträckor som idag är tvåfältiga utan mitträcke.

• steg 4 Omfattande ombyggnader eller nybyggnader 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.

Remissinstanserna

Byggnadsnämnden anser att förstudien är väl genomförd och tydlig i sin utformning av målsättning och förslag till åtgärder. Som förstudie är den inte mer detaljerad än att den parallellt med övrig planering av staden kan ligga till grund för fortsatt arbete med utformningen av Hisingsleden. Byggnadsnämnden vill starkt understryka behovet just av att avlasta Lundbyleden och Götaleden som båda utgör viktiga trafikleder i utvecklingsområden i Göteborg.

Fastighetsnämnden anser att förstudien är väl genomtänkt och har inte något att erinra mot att förslagen fullföljs i enlighet med förstudien.

Åtgärderna kommer att vara till stor nytta för Göteborgs Hamn, Volvo och raffinaderierna Shell och Preem, vilket i sin tur gynnar näringslivets utveckling och en positiv regional utveckling.

Fastighetsnämnden vill att Vägverket prioriterar arbetsplanen för sträckan vid Logistikcentrum norr om Volvo samt reserverar medel för utbyggnad av den planskilda korsningen till området. Utbyggnaden kommer att delfinansieras med exploatörerna inom detaljplanen (Volvo och Staden) samt trafikkontoret.

För att Hisingsleden skall vara ett självklart val för den tunga trafiken bör åtgärder snarast vidtas med signalstyrning för att slippa onödiga inbromsningar. Därutöver anser nämnden att Hisingsledens anslutning till E6an i Kärra måste förbättras.

Miljönämnden vill ställa kravet på det framtida trafiksystemet i relation till behovet av att minska utsläppen av koldioxid. Transportsektorn kommer att behöva minska sina utsläpp rejält. Trafiken innebär utöver traditionella miljöstörningar också barriärer och konkurrerar om markytan med andra behov.

Med krympande utrymme för transporter måste det ske en prioritering. Kollektivtrafiken ska i första hand beredas utrymme. Efter kollektivtrafiken ska framkomligheten för godstransporter prioriteras i vägtrafiksystemet.

Ur ett miljöperspektiv är det angeläget att den tunga trafiken och genomfartstrafiken minskar på Lundbyleden. I det perspektivet kan vissa förbättringar längs Hisingsleden ses, främst behovet av en bättre koppling med E6 i Kärra.

Trafiknämnden tycker att det är angeläget att få en översyn av problembilden på Hisingsleden eftersom flera områden nära och utmed leden är aktuella för exploatering.

Ambitionen att få framför allt den tunga trafiken till hamnen att välja Hisingsleden är viktig. Trafiken på de centrala trafiklederna behöver reduceras för att ge utrymme för nya stadsutvecklingsprojekt.

Om ambitionen är att få till stånd en större omfördelning från Lundbyleden till Hisingsleden torde åtgärder enligt steg 4 vara nödvändigt. Där måste ingå GC-väg utefter hela sträckan och egna körfält för kollektivtrafik på utvalda platser. Sambandet med åtgärder på Lundbyleden måste beaktas för att få en optimal användning av de medel som avsätts i flerårsplanen för det överordnade huvudvägnätet i Göteborg.

SDN Torslanda ser att Hisingsleden, sträckan Klareberg-Vädermotet är och blir en mycket viktig led för snabba och effektiva transporter till hamnen och industrierna, och som kan avlasta de centrala lederna i staden.

Stadsdelsnämnden ser det angeläget att leden enbart förses med planskilda korsningar för tillgänglighet, säkerhet och transportkvalité. Leden bör förses med separata gång- och cykelbanor och med ett antal planskilda passager för cyklister.

På några platser, vid Björlandavägen, Tuvevägen och Klareberg kan bytespunkter utvecklas där lokal busstrafik och Hisingsledens trafik möts. Vid dessa platser kan också pendelparkering för bilar och cyklar utvecklas.

Hisingsleden utgör både fysiskt och funktionellt en barriär för människor och djur. För det rörliga friluftslivet bör det ingå passager som placeras i anslutning till gröna områden där människor rör sig. Även djurlivet har behov att kunna passera leden vid naturliga stråk för vandrade djur och via vattendrag. Passager för hästverksamhet bör säkras i området mellan Holmvägen och Björlandavägen.

SDN Tuve/Säve välkomnar Vägverkets utredning om Hisingsleden och att ett samlat grepp tas i frågan om hur kringfartslederna runt Göteborg kan utnyttjas mer effektivt för att kunna avlasta de mer centrala lederna. Hisingsledens standard behöver höjas för att möjliggöra snabba och säkra transporter till Volvo Tuve, Volvo Torslanda, Göteborgs Hamn och den i övrigt expanderande industrin på Västra Hisingen.

Idag underordnar sig Hisingsleden landskapet, framförallt förbi Tuveslätten där vägen ligger lågt och knappt syns från omgivningarna. En framtida utbyggnad av Hisingsleden måste följa denna anpassning.

Nämnden anser att det är viktigt att människors boendemiljö längs Hisingsleden inte försämras när vägen byggs ut och det är därför angeläget att tillräckliga åtgärder vidtas för att minska effekterna av buller.

På sträckan mellan Stenebyvägen och Klareberg saknas idag separata cykelvägar. Nämndens mening är att en utbyggnad av cykelvägarna bör prioriteras och förbättringar av cykelvägnätet görs så tidigt som möjligt i ombyggnadsprocessen. Det gäller i synnerhet korsningen Tuvevägen/Hisingsleden.

Vägverkets förslag om en ny bytespunkt vid Tuvevägen, mellan lokal busstrafik och trafik på Hisingsleden med möjlighet till pendelparkering bör studeras vidare.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser att åtgärder måste göras på Hisingsleden för att få ett attraktivt stråk mellan Klareberg och Ytterhamnsmotet för godstransporter. Men för att skapa detta attraktiva stråk måste Halvors länk byggas, Hisingsleden måste göras om till fyra fält med planskilda korsningar och en attraktiv korsningspunkt för godstransporter måste tillskapas vid Klareberg. Dessa förändringar måste genomföras på kort sikt. GHAB tror inte att det räcker med signalstyrning för att locka den tunga transporten att köra på Hisingsleden istället för Lundbyleden.

För att kunna flytta över godstransporterna på väg från Lundbyleden behövs det bra alternativa färdvägar. GHAB anser att dessa alternativ saknas idag. GHAB tycker att lägen för nya trafikstråk utanför regionkärnan till ytterhamnen måste studeras. En viktig förutsättning är att nya stråk inte dras så att det skapar alltför långa transportvägar. En viktig länk som kan avlasta godstransporterna i den centrala staden är Lackarebäcksförbindelsen.

Business Region Göteborg tillstyrker den rubricerade förstudien. Hisingsleden kan erbjuda bl.a. den tunga trafiken och arbetsresor till sydvästra Hisingen attraktiva alternativ till Lundbyleden och Götaleden. Göteborgsregionen får därmed möjligheter att växa och utvecklas.

Förbättring av Hisingsleden ger värdefulla möjligheter att minska trängsel och köer för människor och företag. Det är angeläget att arbetena planeras så att framkomlighets-förbättringar åstadkommes under hela den tid som upprustningen pågår.

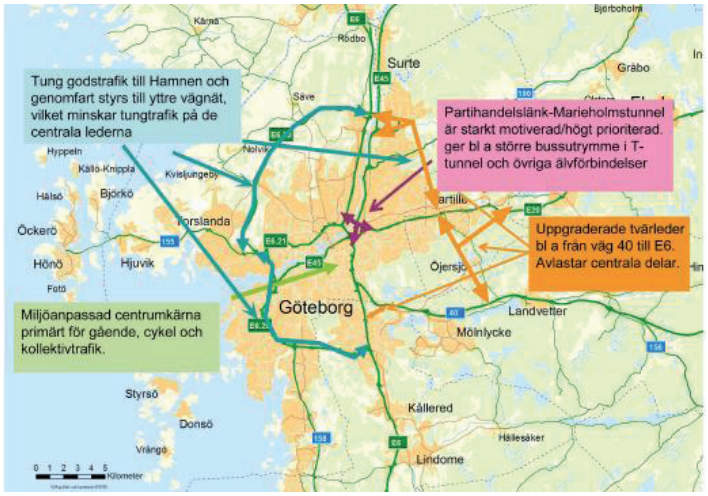
Stadskansliet

Allmänt om förstudien

Det är välkommet att Vägverket nu gjort en översyn av problembilden på Hisingsleden. Leden har fortfarande kvar den standard som leden fick när den byggdes ut på 1970-talet. Flera områden nära och utmed leden är aktuella för exploatering för olika ändamål.

Stadskansliet anser att ambitionen att göra Hisingsleden mer attraktiv för framför allt den tunga trafiken måste ges hög prioritet. Genomgående trafik till hamnen på de centrala trafiklederna behöver reduceras i takt med att nya stadsutvecklingsprojekt i centrala lägen på ömse sidor av älven växer fram.

Den viktigaste frågan som utredningen aktualiserar är således inriktningen att avleda trafik från Lundbyleden till kringfartsvägarna Hisingsleden och Söder/Västerleden. För att detta ska ske krävs såväl förbättringar på dessa leder som en uppgradering av de östliga tvärlederna. Vägverket illustrerar detta i denna figur, som finns med i alla de tre aktuella utredningarna:



Figur 1:6:2 Tänkbara åtgärder i vägsystemet

En sådan omledning stöds av remissinstanserna. Närområdet kring Lundbyleden är numera en av regionens mest intressanta etableringsplatser med kraftig utbyggnad av såväl bostäder som kontor. Att minska problem från buller och vibrationer, förbättra säkerhetsfrågorna och minska barriäreffekter är väsentligt för stadens och regionens mål att skapa en attraktiv regionkärna med fler boende och fler arbetsplatser. I detta är frågan om minskad trafik på Lundbyleden en av frågorna och där strävan att skapa attraktiva alternativvägar är en av möjligheterna. I detta passar förbättringar på Hisingsleden in.

Stadskansliet noterar dock att under de delar av trafikdygnet, som det inte råder kösituationer, är Lundbyleden den genaste och snabbaste vägen. Ska en omledning av lastbilstrafiken ske under hela dygnet, behöver därför införas styrande åtgärder i de centrala trafikavsnitten.

Uppgraderingen av de östliga tvärlederna har bara översiktligt studerats av vägverket och inte diskuterats inom Göteborgs Stad. Det är därför av stor vikt att dessa frågor belyses och att en dialog kring detta sker. I detta sammanhang kan också stadskansliet notera att vägverket markerar intresse av att leda trafik runt staden samtidigt som en satsning sker på de centrala trafikavsnitten.

Om problembilden

I rapporten sägs att *”Hisingsleden bedöms med nuvarande trafikbelastning inte fullt ut motsvara de krav som idag ställs på en säker och effektiv väg,…”*. Stadskansliet delar den uppfattningen. Antalet olyckor i och vid de signalreglerade korsningarna är förhållandevis högt och behöver åtgärdas. En successiv utbyggnad till en led med planskilda korsningar såsom Söder-/Västerleden byggdes ut under 1990-talet, är ett rimligt mål.

Vägverket hänvisar i sin handling till de i Göteborgs översiktsplan föreslagna trafikåtgärderna och beaktar även de detaljplaner och förslag till utbyggnad av bostads- och verksamhetsområden som finns i planerna. Som byggnadsnämnden påpekar bör också området runt Holmvägen markeras på kartan sid 57 fig 8.2:1, som område med pågående bebyggelseplanering

Om projektmålen

Vägverket har i sammanställningen av projektmål fångat det viktigaste för att uppnå nationella och regional mål.

Stadskansliet tycker att det är bra att man i bedömningen av måluppfyllelse betonar helhetssyn och tar hänsyn till systemeffekter och att man lägger särskild vikt vid förväntad omfördelning av trafik från Lundbyleden.

Om åtgärderna

Stadskansliet anser att Vägverkets förslag till planeringsinriktning är väl avvägt.

Beskrivningen av tänkbara åtgärder utgår från fyrstegsprincipen. För Hisingsleden handlar det om att förstärka för cykel och kollektivtrafiken (steg 1), utnyttja det befintliga effektivare (steg 2), visa vad man kan göra genom begränsade ombyggnader/förbättringar (steg 3) och med mer omfattande ombyggnader/nybyggnader (steg 4).

Stadskansliet anser att förstudien på ett bra sätt visar möjliga åtgärdspaket för respektive steg enligt fyrstegsprincipen. Det täcker in åtgärder där alla trafikantslag beaktas och inte minst sådana som bidrar till minskad miljöbelastning. Utbyggnad av gång- och cykelnät utefter hela sträckan och egna körfält för kollektivtrafik på viktiga sträckor måste ingå i tidiga skeden.

Eftersom ambitionen är att få till stånd en större omfördelning från Lundbyleden till Hisingsleden är åtgärder enligt steg 4 nödvändiga, men det är också betydelsefullt hur en aktiv styrning av trafiken sker.

Om fortsatt arbete

Stadskansliet vill betona sambanden med de övriga förstudierna. De långsiktiga åtgärder som föreslås i de hittills klara förstudierna för Hisingsleden och Lundbyleden ligger på mycket stora belopp, långt större än tidigare beräkningar. Det är viktigt att få en optimal användning av de medel som avsätts i flerårsplanen för Göteborgsområdet. En avvägning mellan satsningar på Hisingsleden för att omfördela trafik måste avvägas mot vad som behövs på Lundbyleden för att fungera på bästa sätt med trafik från en ny Marieholmstunnel.

Bilaga 1 Sammanfattning av rapporten
(Förstudien i sin helhet finns på Vägverkets hemsida)

Bakgrund
Syftet med förstudien är att identifiera problem och hitta åtgärder som gör Hisingsleden mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs Hamn och till industrin på Hisingen. Detta för att bl a avlasta mer centrala leder som t ex Lundbyleden och Götaleden. Trafiksystemet ska också kunna klara omledning av trafik och säkra transporter av farligt gods. Förstudien redovisar behov av och förslag till åtgärder på både kort och lång sikt. Målet är att Göteborgs Stad ska kunna växa och utvecklas på ett sätt som gynnar hela regionen utan att transportsystemet blir en begränsande faktor.

Vägverket genomför samtidigt förstudier även för Lundbyleden, Söder/Västerleden och för en ny förbindelse mellan Torslandavägen och Hisingsleden; ”Halvorslänk”.

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.

Problem
Trafiksystemet på Hisingen har idag tidvis stora trängselproblem på de vägar som delvis ligger parallellt med Hisingsleden, E6 Kungälvsleden och E6.21 Lundbyleden. Detta är delvis kopplat till kapacitetsproblem i Tingstadstunneln men problemen skulle kunna minskas om fler trafikanter valde att köra Hisingsleden. Den planerade framtida utvecklingen och förtätningen av centrala områden på Hisingen förutsätter också att tung genomfartstrafik till Göteborgs hamn och till industriområden på västra Hisingen delvis kan styras till andra vägar än idag.

Hisingsleden, som byggdes under 1970-talet, 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.

Regional utveckling

Den regionala utvecklingen i Göteborgsregionen och övriga delar av Västra Götaland har sin utgångspunkt i visionen *Det goda livet*, som antogs av Västra Götalandsregionens fullmäktige år 2005.

Med denna vision som utgångspunkt har Göteborgsregionen kommunalförbund (GR) antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur – *Uthållig tillväxt*. Bland målsättningarna kan några framhållas här:

• Göteborgs lokala arbetsmarknad skall år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.

• Göteborgsregionen skall utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum.

• Kärnan skall stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt skall stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende.

• En långsiktigt hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik skall utvecklas. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen skall göras med kollektivtrafik 2025.

Projektmål
Baserat på funktionsanalysen och de nationella och regionala mål som redovisats har projektmål för arbetet med Hisingsleden formulerats. Målen är både mål som är kopplade till en önskan om att få de berörda delarna av trafikledssystemet i Göteborg att fungera bättre och mål som avser att lösa brister hos Hisingsleden. Målen har legat till grund för arbetet med att ta fram åtgärdsförslag.

Vid bedömningen av måluppfyllelsen är det nödvändigt att betrakta vägtransportsystemet med en helhetssyn och ta hänsyn till systemeffekter. Särskilt viktigt är det att ta hänsyn till förväntad omfördelning av trafik från Kungälvsleden/Lundbyleden.

I det fortsatta arbetet bör projektmålen konkretiseras och lämpliga bedömningskriterier tas fram för att kunna följa upp eventuella åtgärders grad av måluppfyllelse. I förstudien har tills vidare endast bedömningar kunnat göras för att få en indikation på om olika åtgärder stöder eller motverkar en måluppfyllelse. De 6 projektmålen är; *Tillgängligt transportsystem, Hög transportkvalitet, Säker trafik, God miljö, Positiv regional utveckling och Jämställt transportsystem*

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:

• steg 1 Cykelvägnätet kan kompletteras till ett sammanhängande nät Åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken och dess resenärer arbetas in vid utformning av övriga åtgärder.

• steg 2 Befintligt transportsystem kan utnyttjas bättre genom olika sorters åtgärder; t ex enkla informationsåtgärder, översyn av hastighetsgräns och trafiksignalstyrning, trimningsåtgärder i korsningar osv. Även ombyggnad av korsningar och utbyggnad av kompletterande lokalvägslänkar eller införande av ett reversibelt körfält på tungt belastade delsträckor är tänkbara, mer omfattande, åtgärder.

• steg 3 Mindre ombyggnadsåtgärder som kan behöva studeras är att t ex mötesseparering på sträckor som idag är tvåfältiga utan mitträcke.

• steg 4 Omfattande ombyggnader eller nybyggnader 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.

Bilaga 2 Byggnadsnämndens handlingar

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden

Utdrag ur Byggnadsnämndens protokoll
2008-10-07

§ Hisingsleden, E6.20, delen Vädermotet – Klareberg

Kommunstyrelsen hade till byggnadsnämnden för yttrande översänt remiss från Vägverket angående rubricerade förstudie.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett ett utlåtande så lydande:

”Tjänsteutlåtande etc. bil.

Byggnadsnämnden beslöt:

att översända ovanstående tjänsteutlåtande som stadsbyggnadskontorets utlåtande till kommunstyrelsen.

Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.

Justerat av byggnadsnämnden

Anneli Hulthén Martin Hellström

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Tjänsteutlåtande
Till Byggnadsnämnden
2008-10-07
Diarienummer: 0697/ 08

Distrikt Norr, Plangruppen
Britt Kjellberg
Telefon: 031-368 18 37
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Hisingsleden, väg E6.20, delen Vädermotet-Klareberg, remiss från Vägverket angående förstudie

Byggnadsnämnden föreslås besluta

att tillstyrka Vägverkets Förstudie av väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet-Klareberg

att översända till Kommunstyrelsen Stadsbyggnadskontorets yttrande som sitt eget

Göteborgs Stad har från Vägverket fått för yttrande Väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet-Klareberg, förstudie. Ärendet kommer att tas upp i kommunstyrelsen 29 oktober.

Sammanfattning av rapporten (Förstudien i sin helhet finns på Vägverkets hemsida)

Bakgrund
Syftet med förstudien är att identifiera problem och hitta åtgärder som gör Hisingsleden mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs Hamn och till industrin på Hisingen. Detta för att bl a avlasta mer centrala leder som t ex Lundbyleden och Götaleden. Trafiksystemet ska också kunna klara omledning av trafik och säkra transporter av farligt gods. Förstudien redovisar behov av och förslag till åtgärder på både kort och lång sikt. Målet är att Göteborgs Stad ska kunna växa och utvecklas på ett sätt som gynnar hela regionen utan att transportsystemet blir en begränsande faktor.

Vägverket genomför samtidigt förstudier även för Lundbyleden, Söder/Västerleden och för en ny förbindelse mellan Torslandavägen och Hisingsleden; ”Halvorslänk”.

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.

Problem
Trafiksystemet på Hisingen har idag tidvis stora trängselproblem på de vägar som delvis ligger parallellt med Hisingsleden, E6 Kungälvsleden och E6.21 Lundbyleden. Detta är delvis kopplat till kapacitetsproblem i Tingstadstunneln men problemen skulle kunna minskas om fler trafikanter valde att köra Hisingsleden. Den planerade framtida utvecklingen och förtätningen av centrala områden på Hisingen förutsätter också att tung genomfartstrafik till Göteborgs hamn och till industriområden på västra Hisingen delvis kan styras till andra vägar än idag.

Hisingsleden, som byggdes under 1970-talet, 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.

Regional utveckling

Den regionala utvecklingen i Göteborgsregionen och övriga delar av Västra Götaland har sin utgångspunkt i visionen *Det goda livet*, som antogs av Västra Götalandsregionens fullmäktige år 2005.

Med denna vision som utgångspunkt har Göteborgsregionen kommunalförbund (GR) antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur – *Uthållig tillväxt*. Bland målsättningarna kan några framhållas här:

• Göteborgs lokala arbetsmarknad skall år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.

• Göteborgsregionen skall utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum.

• Kärnan skall stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt skall stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende.

• En långsiktigt hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik skall utvecklas. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen skall göras med kollektivtrafik 2025.

Projektmål
Baserat på funktionsanalysen och de nationella och regionala mål som redovisats har projektmål för arbetet med Hisingsleden formulerats. Målen är både mål som är kopplade till en önskan om att få de berörda delarna av trafikledssystemet i Göteborg att fungera bättre och mål som avser att lösa brister hos Hisingsleden. Målen har legat till grund för arbetet med att ta fram åtgärdsförslag.

Vid bedömningen av måluppfyllelsen är det nödvändigt att betrakta vägtransportsystemet med en helhetssyn och ta hänsyn till systemeffekter. Särskilt viktigt är det att ta hänsyn till förväntad omfördelning av trafik från Kungälvsleden/Lundbyleden.

I det fortsatta arbetet bör projektmålen konkretiseras och lämpliga bedömningskriterier tas fram för att kunna följa upp eventuella åtgärders grad av måluppfyllelse. I förstudien

har tills vidare endast bedömningar kunnat göras för att få en indikation på om olika åtgärder stöder eller motverkar en måluppfyllelse. De 6 projektmålen är; *Tillgängligt transportsystem, Hög transportkvalitet, Säker trafik, God miljö, Positiv regional utveckling och Jämställt transportsystem*

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:

• steg 1 Cykelvägnätet kan kompletteras till ett sammanhängande nät Åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken och dess resenärer arbetas in vid utformning av övriga åtgärder.

• steg 2 Befintligt transportsystem kan utnyttjas bättre genom olika sorters åtgärder; t ex enkla informationsåtgärder, översyn av hastighetsgräns och trafiksignalstyrning, trimningsåtgärder i korsningar osv. Även ombyggnad av korsningar och utbyggnad av kompletterande lokalvägslänkar eller införande av ett reversibelt körfält på tungt belastade delsträckor är tänkbara, mer omfattande, åtgärder.

• steg 3 Mindre ombyggnadsåtgärder som kan behöva studeras är att t ex mötesseparering på sträckor som idag är tvåfältiga utan mitträcke.

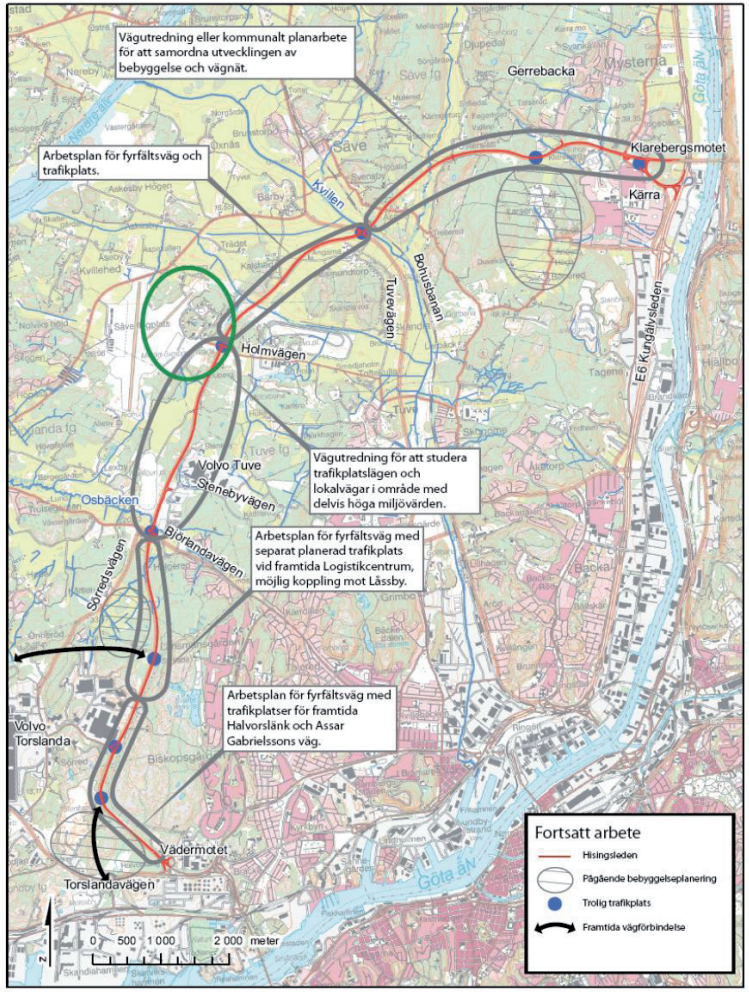
• steg 4 Omfattande ombyggnader eller nybyggnader bedöms vara en långsiktig lösning som innebär att alla anslutningar byggs om till planskilda trafikplatser och att hela sträckan mellan Vädermotet och Klarebergsmotet breddas till fyra körfält.

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.

Kontorets synpunkter

Vägverket har med sin remiss visat på många sätt att förbättra trafikförhållandena på Hisingsleden. Vägverket hänvisar också i sin handling till de i ÖPXX föreslagna trafikåtgärderna och beaktar även de detaljplaner och förslag till utbyggnad av bostads- och verksamhetsområden som finns på stadsbyggnadskontoret.

Kontoret anser att förstudien är väl genomförd och tydlig i sin utformning av målsättning och förslag till åtgärder för måluppnåelse. Som förstudie är den inte mer detaljerad än att den parallellt med övrig planering av staden kan ligga till grund för fortsatt arbete med utformningen av Hisingsleden. Detta arbete ska ske i samarbete med Stadsbyggnadskontoret. Kontoret vill starkt understryka behovet just av att avlasta Lundbyleden och Götaleden som båda utgör viktiga trafikleder i utvecklingsområden i Göteborg . Kontoret vill också att området runt Holmvägen markeras på kartan sid 57 fig 8.2:1,som område med pågående bebyggelseplanering.



Figur 8.2:1 Förslag till planeringsinriktning

med Stadsbyggnadskontorets förslag till komplettering (grön oval)

Väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet-Klareberg. Förstudie - Samrådshandling

Lars Ivarsson
Stadsbyggnadschef

Christer Abrahamsson
Planchef

Bilaga 3 Fastighetsnämndens handlingar

Göteborgs Stad
Fastighetsnämnden

Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum 2008-10-07

Yttrande till kommunstyrelsen över Vägverkets förstudie för väg E6/20, Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg

§ 263, Dnr 0948/08
HANDLING

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2008-09-18

BESLUT

Enligt fastighetskontorets förslag:

Vägverkets förstudie för väg E6/20, Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg tillstyrks, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden i bifogade tjänsteutlåtande.

Vid protokollet

Sirpa Bernhardsson

Justerat
2008-10-09

Ordförande
Owe Nilsson

Justerare
Kjell Björkqvist

Göteborgs Stad
Fastighetskontoret

Tjänsteutlåtande
Till Fastighetsnämnden
2008-10-07
Diarienummer 0948/08

Markavdelningen
Inger Gennerud Björsander
Telefon 368 11 92
E-post: inger.gennerud@fastighet.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över Vägverkets förstudie för väg E6/20, Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg.

Förslag till beslut

Vägverkets förstudie för väg E6/20, Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg tillstyrks, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden.

Ärendet

Stadskansliet har översänt Vägverkets förstudie för väg E6/20, Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg med begäran om fastighetsnämndens yttrande senast 10 oktober 2008, stadskansliet dnr 0745/08.

Förstudien

Hisingsleden utgör en del av ringleden väster om centrala Göteborg och Mölndal mellan Vädermotet och Klarebergsmotet. Syftet med studien är att identifiera problem och föreslå åtgärder för att göra Hisingsleden mer attraktiv framför allt för den tunga trafiken till Göteborgs Hamn och industrin på Hisingen. Genom att göra Hisingsleden mer attraktiv avlastas bl.a. Lundbyleden och Götaleden. Parallellt med denna studie genomför Vägverket förstudier för ”Halvors länk”, Lundbyleden och Söder-Västerleden.

Planarbeten pågår för närvarande för ett flertal områden för transport- och logistikändamål t.ex. Tankgatan, Halvorsäng, ”Logistikcentrum” vid Hisingsleden samt verksamheter söder om Holmvägen. Utbyggnad av dessa områden samt ökade godsvolymer i Göteborgs Hamn, kommer att öka trafikbelastningen till och från Hisingen med ytterligare tung trafik. Även i övrigt ökar trafiken på västra Hisingen snabbt, vilket ställer ökade krav på infrastrukturen. Tillgängligheten och transportkvaliteten för godstransporter till verksamheterna på västra Hisingen och Hamnen måste förbättras. Hisingsleden ingår i det vägnät som är av riksintresse för kommunikation till bl.a. Göteborgs Hamn och raffinaderierna. Leden är också en viktig del i kommande utbyggnad av kollektivtrafiken mellan Angered och Sörredsmotet.

Identifierade problem:

Hisingsleden uppfyller idag inte kraven på en säker och effektiv väg. De flesta väganslutningar är signalreglerade vilket ger en ojämn trafikrytm. I

korsningspunkterna förekommer de flesta olyckorna på leden. Separata gång- och cykelbanor saknas på delar av sträckan. Vägen utgör en barriär för gång- och cykeltrafikanter och för vilda djur. I Kärra förekommer störning i form av buller för boende.

Föreslagna åtgärder på kort sikt (0-5 år):

- Förbättrad information och tydligare vägvisning för att fler ska välja Hisingsleden.
- Enklare åtgärder i korsningarna med t.ex. kompletterande körfält för en förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.
- Signalstyrning med ”grön våg” vilket minimerar antalet stopp, kortare körtid och lägre energiförbrukning.

Föreslagna åtgärder på medellång sikt (3-10år)

- Åtgärder för att separera cykeltrafik och lokal biltrafik.
- Ombyggnad av de mest belastade korsningarna till helt eller delvis planskilda trafikplatser.
- Etappvis utbyggnad av omfattande åtgärder på de mest belastade sträckorna.
- Åtgärder för att tillgodose anspråk på nya anslutningar.

Föreslagna åtgärder på sikt (> 10år)

- Åtgärder på resterande delsträckor till hög transportkvalitet och säkerhet.

Genomförandefrågor

Vägverket är huvudman för Hisingsleden, vilket innebär att Vägverket ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av vägen. I de delar av vägsträckan som berörs av nya detaljplaner kommer genomförandefrågorna att belysas närmare i de genomförandebeskrivningar som upprättas i samband med upprättande av respektive detaljplan.

Överväganden

Fastighetskontoret bedömer att förstudien är väl genomtänkt och har inte något att erinra mot att förslagen fullföljs på sätt som redovisas i den nu aktuella förstudien.

Åtgärderna kommer att vara till stor nytta för Göteborgs Hamn, Volvo och raffinaderierna Shell och Preem, vilket i sin tur också gynnar näringslivets utveckling och en positiv regional utveckling. Åtgärder på Hisingsleden kommer att bidra till att förbättra transporterna med tung trafik från Göteborgs Hamn och västra Hisingen, vilket kommer att avlasta den hårt belastade Lundbyleden och Vädermotet samt Götaleden vilket är positivt för utvecklingen av Backaplan m.fl. områden. Det är angeläget att framkomligheten för kollektivtrafiken beaktas så att målen i K2020 kan uppfyllas.

Fastighetskontoret vill att Vägverket prioriterar att upprätta en arbetsplan för sträckan vid Logistikcentrum norr om Volvo samt reserverar medel för utbyggnad av den planskilda korsningen till området. Utbyggnaden kommer att delfinansieras med exploatörerna inom detaljplanen (Volvo och kommunen) samt trafikkontoret. Antagande av detaljplanen är beräknad till våren 2009. Volvo och kommunen är angelägna att utbyggnaden kan påbörjas så snart som möjligt.

För att Hisingsleden skall vara ett självklart val för den tunga trafiken bör åtgärder snarast vidtas med signalstyrning för att slippa onödiga inbromsningar. Därutöver anser kontoret att Hisingsledens anslutning till E6an i Kärra måste förbättras.

GÖTEBORGS FASTIGHETSKONTOR
2008-09-18

Christina Johnsson

Mariette Hilmersson

Bilaga 4 Miljönämndens handlingar

MILJÖNÄMNDEN

Utdrag ur snabbprotokoll 2008-10-07

Beslut

Miljönämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till kommunstyrelsen. Yttrande från mp och s antecknas till protokollet (se separat bilaga).

Ärende: 8

Yttrande angående förstudie för Hisingsleden mp. s

Om FNs klimatpanels rapporter ska ligga till grund för samhällspolaneringen, kan vi inte bygga en infrastruktur som ytterligare främjar transporter via vägnätet.

I sammanfattningen till ärendet i förstudien Hisingsleden förutsätts ett kraftigt trafikflöde. Vi efterlyser ett resonemang om att de pengar som ska satsas på infrastruktur i ett helhetsperspektiv borde beröra både vägar och spårbunden trafik, så godstransporter i högre utsträckning kan föras över till järnväg.

Vi vill att Göteborg planerar för en hållbar transportinfrastruktur i sin helhet och inte förutsätter ensidig vägutbyggnad för lastbilar och bilar.

Göteborgs Stad
Miljö

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2008-09-18
Diarienummer 04811/08

Plan och trafikavdelningen
Ann-Marie Ramnerö
Telefon 031-368 38 65, Fax 031-368 37 10
E-post: ann-marie.ramnero@miljo.goteborg.se

Yttrande till kommunstyrelsen över förstudie för Hisingsleden

Kommunstyrelsen har översänt remissen för besvarande senast 10 oktober 2008.

Förslag till beslut

Miljönämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Kravet på det framtida trafiksystemet måste ställas i relation till behovet av att minska våra utsläpp av koldioxid. Kommunfullmäktige har beslutat att utsläppen av koldioxid ska minska med 30 % fram till 2020, jämfört med 1990. Transportsektorn kommer alltså att behöva minska sina utsläpp rejält. Om ny- och utbygge av stora trafikleder är rätt metod är inte alldeles självklart.

Utöver behovet av att rejält minska utsläppen av koldioxid måste staden också hantera frågan om ett effektivt markutnyttjande. Trafiken innebär utöver traditionella miljöstörningar också barriärer som kan försvåra för den som vill gå eller cykla. Dessutom konkurrerar den om ytan med alla andra behov, allt ifrån byggnader till rekreationsområden. Sett i ett bredare hållbarhetsresonemang finns också frågan om den totala volymen av transporter.

För varje enskild förstudie blir dessa frågor övermäktiga att hantera. Men samtidigt är det viktigt att de inte kommer bort utan hanteras.

Med krympande utrymme för transporter, inom såväl den fysiska miljön som när det gäller växthusgaser, måste det ske en prioritering. Kollektivtrafiken ska i första hand beredas utrymme. Efter kollektivtrafiken ska framkomligheten för godstransporter prioriteras i vägtrafiksystemet, de godstransporter som inte kan ske på vatten eller spår.

Utifrån ett miljöperspektiv är det angeläget att den tunga trafiken och genomfartstrafiken minskar på Lundbyleden. I det perspektivet kan vissa förbättringar längs Hisingsleden ses, främst behovet av en bättre koppling med E6 i Kärra.

Förstärkningen av vägsystemet måste balanseras med tydlig styrning så att det inte leder till ökad trafikvolym och att koldioxidmålet motverkas. Det är viktigt att redan nu börja arbeta för att nå målet.

Utöver denna övergripande synpunkt vill förvaltningen att även nedanstående frågor beaktas i kommande utredningar

- Anslutningen mellan E6 och Hisingsleden i Kärra
- Möjligheten att styra trafiken bättre över dygnet
- Bra utrymme för gång- och cykeltrafik
- God framkomlighet för kollektivtrafiken
- Livscykelperspektiv och analys av livscykelkostnader för byggskede och installationer
- Miljöanpassad dagvattenhantering och hänsyn till vattenskyddsområdet
- Behovet av bullerskydd

Ärendet

Utdrag ur förstudien

Väg E6.20 utgör en ringled, eller närmare bestämt en halvcirkel väster om centrala Göteborg och Mölndal. Den utgår från väg E6 vid Åbromotet i Mölndal och går via Sisjöområdet, Västra Frölunda, Kungssten samt Älvsborgsbron till Hisingen. På Hisingen passerar vägen mellan Volvo Torslanda och Biskopsgården, väster om Tuve, söder om Säve och därefter genom norra delen av Hisings Kärra för att åter ansluta till väg E6 i Klarebergsmotet.

Viktiga trafikplatser och anslutande vägar är:
• Järnbrottsmotet, väg 158
• Rödastensmotet, väg E45
• Bräckemotet, väg E6.21
• Vädermotet, väg 155

Mellan Åbromotet och Järnbrottsmotet har väg E6.20 namnet Söderleden, mellan Järnbrottsmotet och Rödastensmotet heter den Västerleden. Namnet Hisingsleden avser delen från Älvsborgsbron fram till korsningen med Tuvevägen och delen vidare till Klareberg heter Norrleden, medan den sista sträckan fram till Klarebergsmotet är en del av Kärravägen. Den nu aktuella förstudien behandlar delen mellan Vädermotet och Klarebergsmotet, som i detta sammanhang kommer att benämnas Hisingsleden.

Hisingsleden byggdes under 1970-talet av Göteborgs kommun med målet att den på sikt skulle utgöra en del av en ringled runt Göteborg. Det planerades också för omfattande stadsutbyggnad kring leden. Den byggdes huvudsakligen som en tvåfältig landsväg med plankorsningar, men i princip utan direkta fastighetsanslutningar och med få kopplingar till områdets äldre vägnät. Ursprungligen anslöts Hisingsleden till E6 via en befintlig trafikplats, Kärramotet. Klarebergsmotet och en mer direkt anslutning till E6 tillkom under 1980-talet. Efterhand har några ytterligare lokala anslutningar tillkommit. Alla anslutningar är signalreglerade utom två lokala vid Klarebergsmotet.

Bakgrunden till det pågående förstudiearbetet är upplevda brister och problem inom olika delar av Göteborgs trafiksystem med koppling till Hisingsleden.

Trafiksystemet på Hisingen har idag tidvis stora trängselproblem på de vägar som delvis ligger parallellt med Hisingsleden, E6 Kungälvsleden och E6.21 Lundbyleden. Detta är delvis kopplat till kapacitetsproblem i Tingstadstunneln men problemen skulle kunna minskas om fler trafikanter valde att köra Hisingsleden. Den planerade framtida

utvecklingen och förtätningen av centrala områden på Hisingen förutsätter också att tung genomfartstrafik till Göteborgs hamn och till industriområden på västra Hisingen delvis kan styras till andra vägar än idag.

Syftet med det pågående förstudiearbetet är att:
• Tillse att transportbehovet till Göteborgs hamn och industrin tillgodoses
• Säkra att trafiksystemet klarar omledning av trafik och transporter av farligt gods på ett säkert sätt
• Öka Hisingsledens attraktivitet för avlasta mer centrala leder
• Klargöra åtgärdsbehovet och lämna förslag, på kort och lång sikt

Förstudien finns att läsa i sin helhet på Vägverkets webbplats,
http://www.vv.se/templates/page3____25450.aspx
Sammanfattning i förstudien och en översiktlig strukturskiss bifogas.

Förvaltningens synpunkter

Transportkapacitet och hållbar stad

Kravet på det framtida trafiksystemet måste ställas i relation till det oavvisliga kravet att minska våra utsläpp av koldioxid. Kommunfullmäktige i Göteborg beslutade i juni i år att utsläppen av koldioxid från sektorn som inte omfattas av EU:s utsläppshandel ska minska med 30 % fram till 2020, jämfört med utgångsåret 1990. Utsläppen idag ligger på ungefär samma nivå som 1990. Transportsektorn kommer alltså att behöva minska sina utsläpp rejält. Det måste sannolikt ske genom en kombination av en rad åtgärder. Om ny- och utbygge av stora trafikleder är rätt metod är inte alldeles självklart.

Utöver behovet av att rejält minska utsläppen av koldioxid måste staden också hantera frågan om ett effektivt markutnyttjande. Trafiken är inte bara förenad med utsläpp till luft av hälsoskadliga ämnen och växthusgaser samt en hög ljudalstring. Trafiken innebär också barriärer som kan försvåra för den som vill gå eller cykla samt för djurs rörlighet och växters spridning. Dessutom konkurrerar den om ytan med alla andra behov, allt ifrån byggnader till rekreationsområden.

En tät kärna i staden och regionen ger förutsättningar för att fler ska välja kollektivtrafik eller att gå eller cykla. Men det förutsätter en konsekvent prioritering av ytorna som stöder ett sådant beteende. När de centrala delarna av Göteborg ska utvecklas på båda sidor om Göta älv är det viktigt att den tunga trafiken, så långt som det är möjligt, inte kör genom områden med tydlig stadskaraktär. Denna förutsättning ska balanseras mot både hamnens planer på expansion och den starka tveksamheten till ökad vägkapacitet som kan medverka till att koldioxidmålet blir svårare att nå.

När det gäller hamnens expansion bör man ha i minnet att sjötransporter är koldioxid-effektiva. Samtidigt måste sjöfarten rejält minska sina utsläpp av traditionella luft-föroreningar. Utsläppen från sjöfarten står för en relativt allt större andel av de samlade utsläppen.

Sett i ett bredare hållbarhetsresonemang finns också frågan om den totala volymen av transporter. Ska varor skickas fram och tillbaka i ett framtida hållbart samhälle? Ska vi ha ett system där det t ex är normaltillstånd att skeppa fångad fisk till Kina för att filea den där, innan den kommer tillbaka till oss för konsumtion? Ska varor tillverkas med kort livslängd och utan effektiva möjligheter för reparation så att ständig förnyelse blir en förutsättning?

För varje enskild förstudie blir dessa frågor övermäktiga att hantera. Men samtidigt är det viktigt att de inte kommer bort utan hanteras.

Med krympande utrymme för transporter, inom såväl den fysiska miljön som när det gäller växthusgaser, måste det ske en prioritering. Kollektivtrafiken ska i första hand beredas utrymme. Detta ligger väl i linje med prioriteringen från Göteborgsregionens sida med satsningen på K2020 men det ligger också i linje med Vägverkets sektors-uppdrag, med ett tydligt utpekat ansvar för kollektivtrafiken och handlingsprogrammet ”Koll-framåt”. Efter kollektivtrafiken ska framkomligheten för godstransporter prioriteras i trafiksystemet. De godstransporter som inte kan ske på vatten eller spår måste gå på väg men godstransporterna bör kunna fördelas bättre över dygnet, för att minska behovet av ytterligare ytor för transportändamål. Erfarenheterna från variabel hastighet visar att det finns möjligheter med modern teknik att göra justeringar i flöde.

Utifrån ett miljöperspektiv är det angeläget att den tunga trafiken och genomfarts-trafiken minskar på Lundbyleden. Ska området ingå i regionens kärna och uppfattas som en stad kan den inte samtidigt genomkorsas av ett tungt trafikstråk. Åtgärder behövs alltså för att styra den tunga trafik som återstår när avlastning till spår och vatten skett. En förutsättning för att en sådan avlastning ska vara sannolik är att vägtrafiken till och från hamnen har bättre alternativ. En planerad Marieholmtunnel kommer dock att innebära att mycket trafik leds mot Lundbyleden. Trots det måste möjligheten till avlastning av Lundbyleden genom vissa förbättringar på Hisingsleden övervägas, främst behovet av en bättre koppling med E6 i Kärra.

Den förstärkning av vägsystemet som, till exempel, strukturskissen antyder, måste bedömas i perspektivet av vad ett hållbart transportsystem ska innehålla. Det kommer krävas en tydlig styrning så att det inte leder till ökad trafikvolym och att koldioxid-målet motverkas. Det är viktigt att redan nu börja arbeta för att nå målet.

Anslutning mellan E6 och Hisingsleden

Vi bedömer att en bättre anslutning i Kärra skulle vara en effektiv åtgärd för leda en större andel av framför allt den tunga trafiken till och från Torslanda via Hisingsleden. Den åtgärden bör också genomföras och utvärderas innan man låser sig vid stora investeringar i ökad kapacitet på leden.

Kolletivtrafik samt gång- och cykelbanor

Behovet av ett hållbart sätt att förflytta sig måste tillgodoses på leden. Det måste finnas utrymmen med god kvalitet för gång- och cykeltrafiken. Kollektivtrafiken behöver också bra utrymmen med prioriterad framkomlighet.

Bygge och framtida underhåll

I valet av vägräcken, belysning och andra material bör en livscykelkostnad (LCC) göras. Till exempel kan rostfri belysningsarmatur vara dyrare initialt, men ge lägre underhålls-kostnader och minska miljöpåverkan i ett livscykelperspektiv (LCA). Det är viktigt att redan i planeringen underlätta för ett framtida miljöanpassat underhåll.

Dagvattenhantering och vattenskyddsområde

Dagvattnet bör, så långt som det är möjligt, omhändertas lokalt. I den delen som ligger inom vattenskyddsområdet måste omhändertagandet utformas så att påverkan på drickvattentäkten (Göta älv) utesluts. Hänsyn måste också tas till bäckarna Kvillen samt Osbäcken som är skyddsvärda och rinner i leden grannskap.

Bullerskydd

Det är viktigt att bullerskydden byggs ut innan åtgärder vidtas för att öka trafikmängden eftersom, särskilt ledens östra del, går nära bebyggelse.

Göteborg den 30 september 2008

Christina Börjesson
Direktör

Ann-Marie Ramnerö
Avdelningschef

Bilaga 5 Trafiknämndens handlingar

Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Handläggare: Göran Jonsson
Tel: 031 – 368 25 49

Sammanträdesdatum
2008-09-29

Dnr 1721/08
TN § 155/08

Trafiknämnden

Göteborg

Vägverkets utredning beträffande Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet - Klareberg, förstudie

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har översänt rubricerad förstudie på samråd. Den skall identifiera problem och redovisa behov av åtgärder och förslag till lösningar på kort och lång sikt. En väl fungerande trafikled är viktig för Göteborgs hamn och övriga verksamheter på västra Hisingen.

I Vägverkets tankar kring en strukturplan för det nationella vägnätet ingår att uppgradera kringfartslederna för att minska andelen tung trafik på de centrala lederna. Ambitionen är att få flera att välja Hisingsleden i stället för Lundbyleden.

Trafikkontoret tycker att det är angeläget att få en översyn av problembilden på Hisingsleden eftersom flera områden nära och utmed leden är aktuella för exploatering. Ambitionen att få framför allt den tunga trafiken till hamnen att välja Hisingsleden är viktig. Trafiken på de centrala trafiklederna behöver reduceras för att ge utrymme för nya stadsutvecklingsprojekt.

Trafikkontoret anser att förstudien på ett bra sätt visar möjliga åtgärder inom respektive steg enligt fyrstegsprincipen. Det täcker in åtgärder för olika trafikantslag och inte minst sådana som bidrar till minskad miljöbelastning.

Antalet olyckor i och vid de signalreglerade korningarna är förhållandevis högt och behöver åtgärdas. Om ambitionen är att få till stånd en större omfördelning från Lundbyleden till Hisingsleden torde åtgärder enligt steg 4 vara nödvändigt. Där måste ingå GC-väg utefter hela sträckan och egna körfält för kollektivtrafik på utvalda platser.

Trafikkontoret anser att Vägverkets förslag till planeringsinriktning är väl avvägt. Sambandet med åtgärder på Lundbyleden måste beaktas för att få en optimal användning av de medel som avsätts i flerårsplanen för det överordnade huvudvägnätet i Göteborg

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att som eget yttrande till Kommunstyrelsen översända Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Lars-Bertil Ekman
Trafikdirektör

Jan Rinman
Planeringschef

Ärendet

Kommunstyrelsen har översänt rubricerad förstudie på samråd. Den har till syfte att identifiera problem på Hisingsleden och redovisa behov av åtgärder och förslag till lösningar på både kort och lång sikt. Målet är att göra leden mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs hamn och övriga verksamheter på västra Hisingen. Hisingsleden ska också klara omledning av trafik samt transporter av farligt gods.

Hisingsleden är i huvudsak tvåfältig med signalreglerade korsningar. Trafiken uppgår till ca 13 000 fordon/dygn på de norra delarna och drygt 20 000 på den södra delen. Fram till år 2020 beräknas trafiken öka med 35-40 % med nuvarande vägstandard.

I Vägverkets tankar kring en strukturplan för det nationella vägnätet ingår att uppgradera kringfartslederna för att minska andelen tung trafik på de centrala lederna. Bland annat är ambitionen att få flera att välja Hisingsleden framför Lundbyleden. Då behövs/krävs både framkomlighetsfrämjande som trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Genomförs sådana åtgärder kan trafiken komma att fördubblas fram till år 2020 skriver man.

Parallellt med förstudien för Hisingsleden är en förstudie för Lundbyleden utsänd på samrådsremiss och samtidigt pågår en förstudie för Söder-/Västerleden.

Trafikkontorets synpunkter

Allmänt om förstudien

Trafikkontoret tycker att det är bra att få en översyn av problembilden på Hisingsleden. Den har fortfarande kvar den standard som leden fick när den byggdes ut på 1970-talet. Flera områden nära och utmed leden är aktuella för exploatering för olika ändamål

Trafikkontoret anser att ambitionen att göra Hisingsleden mer attraktiv för framför allt den tunga trafiken måste ges hög prioritet. Genomgående trafik till hamnen på de centrala trafiklederna behöver reduceras i takt med att nya stadsutvecklingsprojekt i centrala lägen på ömse sidor av älven växer fram.

Om problembilden

I rapporten sägs att *”Hisingsleden bedöms med nuvarande trafikbelastning inte fullt ut motsvara de krav som idag ställs på en säker och effektiv väg,…”*. Trafikkontoret delar den uppfattningen. Antalet olyckor i och vid de signalreglerade korsningarna är förhållandevis högt och behöver åtgärdas. En successiv utbyggnad till en led med planskilda korsningar, såsom Söder-/Västerleden byggdes ut under 1990-talet, är ett rimligt mål.

Om projektmålen

Trafikkontoret tycker att vägverket i sammanställningen av projektmål fångat det viktigaste för att uppnå ett tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling och jämställt transportsystem.

Trafikkontoret tycker att det är bra att man i bedömningen av måluppfyllelse betonar helhetssyn och tar hänsyn till systemeffekter och att man lägger särskild vikt vid förväntad omfördelning av trafik från Lundbyleden.

Om åtgärder

Beskrivningen av tänkbara åtgärder utgår från fyrstegsprincipen. För Hisingsleden handlar det om att utnyttja det befintliga effektivare (steg 2), visa vad man kan göra

genom begränsade ombyggnader/förbättringar (steg 3) och mer omfattande ombyggnader/nybyggnader (steg 4).

Trafikkontoret anser att förstudien på ett bra sätt visar möjliga åtgärdspaket för respektive steg enligt fyrstegsprincipen. Det täcker in åtgärder där alla trafikantslag beaktas och inte minst sådana som bidrar till minskad miljöbelastning.

Om ambitionen är att få till stånd en större omfördelning från Lundbyleden till Hisingsleden torde åtgärder enligt steg 4 vara nödvändigt. Då måste utbyggnad av GC-väg utefter hela sträckan och egna körfält för kollektivtrafik på viktiga platser ingå.

Om fortsatt arbete

Trafikkontoret anser att sambanden med de övriga förstudierna är viktig. De långsiktiga åtgärder som föreslås i de hittills klara förstudierna för Hisingsleden och Lundbyleden ligger på mycket stora belopp, långt större än tidigare beräkningar. Det är viktigt att få en optimal användning av de medel som avsätts i flerårsplanen för Göteborgsområdet.

Trafikkontoret anser att en avvägning mellan satsningar på Hisingsleden för att omfördela trafik måste avvägas mot vad som behövs på Lundbyleden för att fungera på bästa sätt med trafik från en ny Marieholmstunnel.

Trafikkontoret anser i övrigt att Vägverkets förslag till planeringsinriktning är väl avvägt.

Bilaga 6 SDN Torslanda

SDN Torslanda

Beslut (ex tillstyrker/avstyrker)

Eventuellt kommentarer/yrkanden, yttranden (1-5 rader)
Exempelvis Kommentar

Utdrag ur
Protokoll 9/08 stadsdelsnämnden
Sammanträdesdatum
2008-10-07

§ 141 Dnr 197/08

Yttrande över Hisingsleden (E6,20) delen Vädermotet-Klareberg
Kommunstyrelsen har begärt nämndens yttrande i rubricerat ärende. Förvaltningen har upprättat tjänsteutlåtande den 18 september 2008.

Beslut
Nämnden bifaller förstudien utifrån lämnade synpunkter och översänder som eget yttrande tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen.

Vid protokollet

Lena Sandberg

Justerat 2008-10-10

Håkan Persson ordförande	Ingemar Drottinger justerande §§ 134-155	Mats Wiséhn justerande §§ 156-157

Rätt utdraget intygar

Annlouise Ohlson

SDF Torslanda

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2008-09-18
Diarienummer 0197/08

Fastighet/Samhällsplanering
Leif Täll
Telefon 031-366 4912
E-post: leif.tall@torslanda.goteborg.se

Yttrande, Hisingsleden (E6, 20), delen Vädermotet - Klareberg

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden Torslanda föreslås besluta

att bifalla förstudien utifrån lämnade synpunkter och som eget yttrande till kommunstyrelsen översända tjänsteutlåtandet.

Ärendet

Stadskansliet har översänt handling i rubricerat ärende för yttrande. Stadskansliet samordnar ärendet inom kommunen efter samråd med ett antal förvaltningar/bolag, och sänder därefter ett samlat svar från Göteborgs stad till Vägverket.
Stadskansliet önskar svar senast 2008-10-10.

Bakgrund

Bakgrundstexten är hämtad ur Vägverkets förstudie, samrådshandling 2008 06 25 om Hisingsleden (E6, 20), delen Vädermotet – Klareberg, stycket sammanfattning. (Bilaga 1)

Förvaltningens synpunkter

Syftet med förstudien är att identifiera problem på Hisingsleden och finna åtgärder som gör den mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs hamn och till industrin på Hisingen, för att avlasta mer centrala leder.

Hisingsleden är av riksintresse och ingår i det nationella stamvägnätet.

Visionen, Det goda livet, som antogs av Västa Götalandsregionen fullmäktige år 2005, har som ett av sina fem fokusområden ”infrastruktur och kommunikation med hög standard” för en regional utveckling. Inom infrastrukturområdet framhålls Västra Götaland som Nordens främsta transportregion och en motor för svensk ekonomi. Effektiva och säkra godstransporter och en snabb och säker kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och utveckling.

Förvaltningen ser i ovannämnda beskrivning att Hisingsleden, sträckan Klareberg-Vädermotet är och blir en mycket viktig led för snabba och effektiva transporter till hamnen och industrierna, och som kan avlasta de centrala lederna i staden.

Förvaltningen vill speciellt peka på några områden i förstudien.

Planskilda trafikplatser

Förvaltningen ser det angeläget att leden enbart förses med planskilda korsningar för tillgänglighet, säkerhet och transportkvalite. Förutom positiva effekter för trafiken på Hisingsleden skapar det också bättre framkomlighet för trafiken från Björlanda/-Torslanda på bland annat Björlandavägen.

Gång- cykelbanor utmed Hisingsleden

Leden förses med separata gång- och cykelbanor som ansluts till stadens övergripande cykelnät. Leden förses med ett antal planskilda passager för cyklister.

Kollektivtrafik

På några platser, vid Björlandavägen, Tuvevägen och Klareberg kan bytespunkter utvecklas där lokal busstrafik och Hisingsledens trafik möts. Vid dessa platser kan också pendelparkering för bilar och cyklar utvecklas.

Barriäreffekter

Hisingsleden utgör både fysiskt och funktionellt en barriär för människor och djur. För det rörliga friluftslivet bör det ingå passager som placeras i anslutning till gröna områden där människor av tradition rör sig, bland annat mellan Biskopsgården och Torslanda.

För djurlivet innebär det samma behov att kunna passera leden vid naturliga stråk för vandrade djur och via vattendrag. För att bevara mångfald inom djur- och växtriket. Dessa områden bör identifieras och intas i planeringen av leden.

I framförallt Björlanda finns en stor verksamhet med hästar både privat som i föreningsregi, och som är möjlig att utveckla ytterligare i området. Passager för hästverksamhet bör säkras i området mellan Holmvägen och Björlandavägen.

Säkerhetsavstånd utmed leden

Förstudien redovisar att Hisingsleden bedöms i framtiden vara en mera lämplig väg för transporter av farligt gods än E6 då den berör färre tätbefolkade områden, och är ett av skälen till ombygganden av vägen.

Förvaltningen ser det angeläget att säkerhetsavståndet utmed hela vägen för bostäder och verksamheter säkras på ett för invånarna tryggt sätt, i bland annat Kärra.

Där leden passerar Bohusbanan måste skapas lösningar som minimerar risken för avkörning från bron över järnvägen. Likaså vid vattendragen Kvillen och Osbäcken, där en olycka med farligt gods kan spridas till Nordre älv och kustområdet.

Förvaltningen ser positivt på förstudiens intention och olika förslag till åtgärder med utgångspunkt från lämnade synpunkter i ärendet.

GÖTEBORGS STAD
Torslanda

Stig Santa
stadsdelschef

Leif Täll
planeringsledare

Bilaga 7 SDN Tuve/Säve

Göteborgs Stad
Tuve-Säve

Utdrag ur protokoll, Tuve-Säve stadsdelsnämnd
Sammanträdesdatum 2008-10-07

§ 108 Diarienummer 02:274/08

Yttrande över Vägverkets förstudie gällande Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg

Ärendet
Tuve-Säve stadsdelsnämnd har för yttrande fått Vägverkets förstudie om Hisingsleden d.v.s. leden mellan Vädermotet nordväst om Älvsborgsbron och Klarebergsmotet i Kärra. För att klara näringslivets behov av transporter tillsammans med utvecklingen av fler bostäder och verksamheter i staden behöver det nuvarande vägnätet förstärkas och få en struktur som fördelar trafiken i så hög grad som möjligt utanför stadskärnan. Stadsdelsnämnden koncentrerar sitt yttrande till att gälla sträckan mellan Stenebyvägen och Tuvevägen då denna sträcka ligger inom Tuve-Säves geografiska område. Samrådsyttrande skall vara kommunstyrelsen till handa senast den 10 oktober 2008.

Handling
Tjänsteutlåtande daterat 2008-09-10.

Beslut
Tuve-Säve stadsdelsnämnd beslutar

att som eget yttrande översända föreliggande tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Vid protokollet

Rätt utdraget betygar i tjänsten:

Bengt Nilsen
Nämndsekreterare

Sture Stenborg (s), ordförande

Bo Anderssen (fp), justerare

Göteborgs Stad
Tuve-Säve

Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2008-09-10
Diarienummer 02:274/08

Tuve-Säve
Bengt Nilsen
Telefon: 031-366 80 02
E-post: bengt.nilsen@tuve-save.goteborg.se

Yttrande över Vägverkets förstudie gällande Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg

Förslag till beslut
Tuve-Säve stadsdelsnämnd föreslås besluta

att som eget yttrande översända föreliggande tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Bakgrund
Tuve-Säve stadsdelsnämnd har för yttrande fått Vägverkets förstudie om Hisingsleden d.v.s. leden mellan Vädermotet nordväst om Älvsborgsbron och Klarebergsmotet i Kärra. Det övergripande syftet med Vägverkets förstudie är att identifiera problem hos Hisingsleden och finna åtgärder som gör leden mer attraktiv som förbindelse till Göteborgs Hamn och till industrin på Hisingen. För att klara näringslivets behov av transporter tillsammans med utvecklingen av fler bostäder och verksamheter i staden behöver det nuvarande vägnätet förstärkas och få en struktur som fördelar trafiken i så hög grad som möjligt utanför stadskärnan. Det är angeläget att fördela om lastbilstrafiken från de hårt belastade lederna i centrala staden till de mer trafiktåliga lederna längre ut. Den tunga trafiken till och från hamn- och industriområdena på Torslanda, som idag går på Lundbyleden, är mycket omfattande. Idag fraktas betydligt mer farligt gods på E 6 jämfört med Hisingsleden men då Hisingsleden till största del går utanför tätbebyggt område bedöms leden vara att ett bättre alternativ för transport av farligt gods och ett av syftena med en ombyggnation av leden är därför att överföra dessa transporer från E 6.

För att få överblick över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringfartslederna runt Göteborg samordnas förstudien för Hisingsleden med en förstudie för Lundbyleden och en för Söder-Västerleden. Vägverket Region Väst kommer under 2009 att fatta beslut om inriktningen på det fortsatta arbetet efter genomfört samråd och beslut från länsstyrelsen angående eventuell betydande miljöpåverkan. Först därefter kan ett eventuellt fortsatt arbete med planering av fysiska åtgärder inledas.

Stadsdelsnämnden koncentrerar sitt yttrande till att gälla sträckan mellan Stenebyvägen och Tuvevägen då denna sträcka ligger inom Tuve-Säves geografiska område. Samrådsyttrande skall vara kommunstyrelsen till handa senast den 10 oktober 2008.

Ärendet

Utgångspunkter

Vägverkets utgångspunkt för föreliggande förstudie om en standardhöjning av Hisingsleden tas i de målsättningar och strategier som Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) formulerat i sitt dokument för en hållbar regional struktur – *Uthållig tillväxt* – som också angett inriktningen för arbetet med Göteborgs nya översiktplan, ÖP XX. I dokumentet framhålls bl.a. följande målsättningar:

- Göteborgs lokala arbetsmarknad skall år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.
- Göteborgsregionen skall utvecklas med stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regioncentrum.
- Kärnan skall stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt skall stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende.
- En långsiktigt hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik skall utvecklas. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen skall göras med kollektivtrafik 2025, vilket krävs för att begränsa biltrafikens ökning.

Vidare så räknar Göteborgs Hamn med att öka dagens godsvolymer med 150 procent fram till år 2020, vilket förutsätter en kraftig förstärkning av järnvägen men eftersom minst hälften av godset av logistiska skäl måste fraktas per bil ställs även höga krav på vägarnas kapacitet och robusthet.

Syftet med förstudien

Trafiksystemet på Hisingen har idag tidvis stora problem med trängsel på de stora lederna och på de vägar som ligger parallellt med Hisingsleden, E 6 Kungälvsleden och Lundbyleden. Detta beror bl.a. på kapacitetsproblem i Tingstadstunneln men enligt Vägverket skull problemen kunna minskas om fler trafikanter valde att köra Hisingsleden. Den planerade framtida utvecklingen och förtätningen av centrala områden på Hisingen förutsätter också att tung genomfartstrafik till Göteborgs hamn och till industriområdena på västra Hisingen delvis kan styras till andra vägar än idag. Målet är att Göteborgs Stad skall kunna växa och utvecklas på ett sätt som gynnar hela regionen utan att transportsystemet blir en begränsande faktor.

Vägverkets syfte med det pågående förstudiearbetet är det följande:

- Säkerställa att transportbehovet till Göteborgs Hamn och industrin tillgodoses.
- Säkra att trafiksystemet klarar omledning av trafik och transporter av farligt gods på ett säkert sätt.
- Öka Hisingsledens attraktivitet för att avlasta mer centrala leder.
- Klargöra åtgärdsbehovet och lämna förslag på kort och lång sikt.

Hisingsledens status idag

Hisingsleden byggdes under 1970-talet av Göteborgs kommun med målet att den på sikt skulle utgöra en del av en ringled runt Göteborg. En utbyggnad av Hisingsleden till högre standard har diskuterats sedan slutet av 1990-talet men den ingår ännu inte i några fastställda väghållningsplaner. I dagsläget motsvarar inte Hisingsleden fullt ut de krav

som ställs på en säker och effektiv väg. Åtgärder för att förbättra säkerhet och framkomlighet skall därför studeras på både kort och lång sikt. Trafiksäkerhetsmässigt karaktäriseras leden 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.

Hisingsledens trafikbelastning under ett vardagsdygn ligger mellan 13 000 – 21 000 fordon där den största belastningen finns på delen mellan Vädermotet och Volvo Torslanda. Med oförändrat vägnät bedöms trafiken fram till år 2020 öka till mellan 18 000 – 29 000 fordon per dygn. Om trafikanterna genom olika åtgärder fås att välja Hisingsleden framför t.ex. Lundbyleden bedöms trafiken istället öka till mellan 29 000 – 40 000 fordon per dygn. På sträckan mellan Volvo Tuve och Hisingsledens korsning med Tuvevägen är belastningen cirka 14 000 – 18 000 fordon per vardagsdygn. Utan åtgärder är prognosen att belastningen ökar till mellan 18 000 – 23 000 fordon till år 2020. Med åtgärder bedömer man att mellan 29 000 – 34 000 fordon kommer att passera sträckan, d.v.s. en fördubbling av antalet fordon.

Prioritering av åtgärder

Vägverket tillämpar en s.k. fyrstegsprincip när man studerar åtgärder mot brister i trafiksystemet. Principen innebär en prioritering av vilken typ av åtgärder som skall prövas, i första hand steg 1, i andra hand steg 2 o.s.v.

- Steg 1 innebär åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt. I fallet med Hisingsleden kan det t.ex. innebära att cykelvägnätet kompletteras till ett sammanhängande vägnät och åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik.
- Steg 2 innebär åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan handla om enkla informationsåtgärder, översyn av hastighetsgränser, trafiksignalstyrning eller mer omfattande åtgärder som t.ex. korsningsombyggnader.
- Steg 3 innebär begränsade ombyggnads eller förbättringsåtgärder som t.ex. att genomföra mötessepareringar på sträckor som idag är tvåfältiga utan mitträcke.
- Steg 4 innebär omfattande ombyggnad eller nybyggnad i ny sträckning. Detta steg bedöms vara en slutgiltig lösning som innebär att alla anslutningar byggs om till planskilda trafikplatser och att hela sträckan mellan Vädermotet och Klarebergsmotet breddas till fyra körfält. Kostanden för en utbyggnad enligt steg 4 bedöms ligga mellan 1,4 – 1,7 miljarder kronor

Vägverkets förslag

Vägverket föreslår att Hisingsleden på sikt (10 år eller mer) skall byggas ut till fyra körfält för att klara framkomlighet och säkerhet. I det fortsatta arbetet skall man också avgöra om hastighetsgränsen skall höjas till 100 km/h, vilket enligt Vägverket bedöms överensstämma med den önskade trafikmiljön. Oavsett den långsiktiga lösningen kan det på *kort sikt (0-5 år)* bli nödvändigt att genomföra enklare åtgärder så länge de inte innebär konflikter med den långsiktiga utformningen. Exempel på sådana åtgärder är:

- Förbättrad information till trafikanterna t.ex. för att göra anslutningen till E 6 i Klarebergsmotet tydligare.
- Översyn av hastighetsgränser i kombination med förbättrad signalstyrning för att kunna prioritera tung genomfartstrafik.

På *medellång sikt (3-10 år)* föreslås mer omfattande åtgärder som t.ex. :

- Åtgärder för att separera cykeltrafik och lokal biltrafik från trafiken på Hisingsleden.
- Ombyggnad av de mest belastade korsningarna till helt eller delvis planskilda trafikplatser.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen välkomnar Vägverkets utredning om Hisingsleden och att ett samlat grepp tas i frågan om hur kringfartslederna runt Göteborg kan utnyttjas mer effektivt för att kunna avlasta de mer centrala lederna. För att de centrala områdena på Hisingen, som t.ex. Backaplans- och Lindholmen/Eriksbergsområdet skall kunna växa och bebyggas med fler bostäder måste den tunga genomfartstrafiken reduceras. Likaså behöver Hisingsledens standard höjas för att möjliggöra snabba och säkra transporter till Volvo Tuve, Volvo Torslanda, Göteborgs Hamn och den i övrigt expanderande industrin på Västra Hisingen.

För Tuve-Säve stadsdel har Hisingsleden i dagsläget karaktären av både en barriär och en möjlighet. En barriär såtillvida att den rent fysiskt men också psykologiskt delar av stadsdelen i två delar, Tuve och Säve och därmed försvårar integrationen t.ex. i fråga om kommunikationer, bostäder, och gång- och cykelvägar mellan delarna. Samtidigt är Hisingsleden något som är attraktivt för Tuve-Säveborna eftersom den skapar möjlighet till snabba transporter till arbetsplatser och kommersiell service både öster och västerut.

I sitt yttrande över utställningsförslaget till ny översiktsplan (ÖP XX) har stadsdelsnämnden till byggnadsnämnden i Göteborg bl.a. lämnat sina synpunkter på den framtida markanvändningen i stadsdelen, på bevarandet av värdefulla naturmiljöer och på utbyggnaden av infrastruktur och bostäder. Dessa synpunkter har bäring också på den förstudie som Vägverket nu presenterar.

Höga natur- och kulturvärden

Inget riksintresse för naturvård finns längs Hisingsleden idag. Närmaste riksintresse i Tuve-Säve ligger i Öxnäs vid Nordre Älv men en utbyggnad av Hisingsleden kommer inte att inkräkta på detta område geografiskt sett. Enligt översiktsplanen föreslås dock både Skändla skalgrusbank och Hisingsparken på sikt bli naturreservat vilket för Hisingsparkens del kan komma i konflikt med en utbyggnad av Hisingsleden då området gränsar till leden. Vid Östergärde mitt emot Volvo Tuve och vid Jakobsdal, nära det militära övningsområdet vid Stora Holm, finns ängs- och hagmarker med högt skyddsvärde enligt Länsstyrelsens utredningar. Området som bildar en triangel mellan Holmvägen, Hisingsleden och Tuvevägen, den s.k. Tuve – Skändlaslätten, är av stort värde för naturmiljö, friluftsliv och kulturmiljö. På sträckan mellan Björlandavägen och Tuvevägen finns den gamla kulturmiljön bevarad på flera ställen. Betesmarker och öppna åkerpartier ger här, enligt Vägverket, landskapet en mer tilltalande karaktär.

Som Vägverket skriver i förstudien så underordnar sig idag Hisingsleden landskapet, framförallt förbi Tuveslätten där vägen ligger lågt och knappt syns från omgivningarna. Förvaltningens mening är att en framtida utbyggnad av Hisingsleden måste följa denna anpassning. En breddning av leden måste göras med stor hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns längs sträckan och ingreppen får inte innebära att den värdefulla landskapsbilden går förlorad. Att den nya vägen läggs lågt och i harmoni med omgivande landskap är också viktigt utifrån de barriäreffekter som idag redan existerar men som kan komma att förstärkas med en bredare och mer trafikerad led.

Buller

Hisingsleden går idag utanför områden med omfattande bostadsbebyggelse. Mellan Vädermotet och Stenebyvägen finns i princip ingen bostadsbebyggelse. Däremot ligger rekreationsområdet Svartemosse i Länsmansgården nära leden och värdet av rekreationsområdet kommer att reduceras med en ökad trafik. Mellan Stenebyvägen och Gerrebacka finns spridd äldre bebyggelse och ett fåtal hus ligger så nära Hisingsleden att det finns risk för bullerstörningar. Vägverket bedömer här att risken för

bullerstörningar ökar vid redan befintliga hus men att ingen ytterligare bebyggelse kommer bli utsatt. Mellan Gerrebacka och Klarebergsmotet finns den största delen av bostadsbebyggelsen längs Hisingsleden. Vid Klareberg finns också en ridanläggning och en bollplan i direkt anslutning till Hisingsleden. För denna del innebär det ökade trafikflödet en ökad bullerpåverkan och det finns risk för att de bullerdämpande åtgärder som redan gjorts inte räcker till när bullernivån höjs. Vägverket menar därför att man måste göra ytterligare utredningar av bullereffekterna på denna sträcka.

Förvaltningen anser att det är viktigt att människors boendemiljö längs Hisingsleden inte försämras när vägen byggs ut och det är därför angeläget att tillräckliga åtgärder vidtas för att minska effekterna av buller. Som framgår av Vägverkets handling ökar bullernivån kraftigt vid hastigheter på 100 km/h och det är därför nödvändigt att hastigheterna på vägen anpassas efter hur pass omfattande bebyggelse är. Lägre hastighet är också viktigt utifrån miljömässiga aspekter och ur säkerhetssynpunkt men måste förstås vägas mot längre restider och risken att leden blir minde attraktiv.

I kommunens översiktplan (ÖP XX) finns två områden som ligger i Tuve-Säve stadsdel som är markerade som utredningsområde för framtida bebyggelseområden. Det ena börjar strax norr om korsningen Hisingsleden/Tuvevägen och sträcker sig över stora delar av Säve. Det andra ligger söder om korsningen. Det är viktigt att vägen kring denna korsning utformas på ett sådant sätt att den inte hindrar eller får bullerkonsekvenser för en eventuell framtida byggnation i dessa områden.

Gångvägar, cykelvägar och pendelparkering

I förstudien skriver Vägverket att tillgängligheten och säkerheten för gång- och cykeltrafikanter kan förbättras genom att Hisingsleden separeras från biltrafik genom en utbyggnad av ett sammanhängande cykelvägnät. Detta kan minska personbilstrafiken vilket har positiva miljöeffekter samt ge en ökad trafiksäkerhet. På sträckan mellan Stenebyvägen och Klareberg saknas idag separata cykelvägar. Åtgärderna kräver dock ombyggnad eller tillbyggnad av vägen d.v.s. åtgärder enligt steg 4 på Vägverkets fyrstegsprincip.

I stadsdelsnämnden Tuve-Säves Mål- och inriktningsdokument för 2009 framhåller politikerna att det finns förutsättningar för att öka andelen personer som cyklar i stadsdelen. Fler gång- och cykelvägar är ett starkt önskemål för att öka säkerheten för dem som cyklar och går. I Göteborgs Stads budget för 2009 är ett av de prioriterade målen att resandet med kollektivtrafik och cykel skall öka i förhållande till biltrafiken. Cykeln skall bli ett naturligt resealternativ för Göteborgarna bl.a. genom attraktiva cykelstråk och en förbättrad trafikmiljö för cykel. Också pendelparkeringarna skall byggas ut.

Förvaltningens mening är därför att en utbyggnad av cykelvägarna bör prioriteras och att Vägverket bör arbeta för att förbättringar av cykelvägnätet görs så tidigt som möjligt i ombyggnadsprocessen. Det gäller i synnerhet korsningen Tuvevägen/Hisingsleden som idag försvårar för gång- och cykeltrafik mellan Tuve och Säve. Ett bättre utbyggt cykelvägnät mellan Tuve och Säve är en viktig del i arbetet med att knyta ihop stadsdelen, som är en av de största i kommunen geografiskt sett.

Där också viktigt att cykelvägar på anslutande vägar, som t.ex. sträckan mellan Tuvevägen/Hisingsleden och fram till Kongahällavägens början i Bärby, byggs ut för att få ett sammanhållet gång- och cykelvägnät till Säve samhälle. En sammanhängande gång- och cykelbana mellan Bärby korsväg, över Hisingsleden och in på Tuve Kyrkväg ger förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter att på tryggt och smidigt sätt ta sig till Tuve centrum och till centrala Hisingen.

Vägverkets förslag om en ny bytespunkt vid Tuvevägen, mellan lokal busstrafik och trafik på Hisingsleden med möjlighet till pendelparkering låter intressant och bör studeras vidare i det fortsatta arbetet. I-dagsläget trafikeras denna sträcka i stort sett bara av industribussar mellan Volvo Torslanda/Tuve och Angered men med en ökad turtäthet, pendelparkering, utbyggda hållplatser med väderskydd och en anpassning av industribussarnas tidtabeller till anslutande lokalbussar finns sannolikt förutsättningar att öka det kollektiva resandet på Hisingsleden framöver.

Rickard Nilsson
stadsdelschef

Bilaga 8 Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Kommunstyrelse
404 82 Göteborg

REMISSVAR ang

Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet – Klareberg

Handlingar

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

- Förstudie, Samrådshandling daterad 2008-06-25
- Följebrev daterat 2008-08-11

Synpunkter

GHAB tycker det är bra att Vägverket tittar på hur Hisingsleden kan förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn.

I likhet med förstudien anser GHAB att åtgärder måste göras på Hisingsleden för att få ett attraktivt stråk mellan Klareberg och Ytterhamnsmotet för godstransporter. Men för att skapa detta attraktiva stråk anser GHAB att Halvors länk måste byggas, Hisingsleden måste göras om till fyra fält med planskilda korsningar och en attraktiv korsningspunkt för godstransporter måste tillskapas vid Klareberg. Dessa förändringar anser GHAB måste genomföras på kort sikt, speciellt med tanke på att den förtätning av regionkärnan som planeras ske inom den närmaste tiden riskerar att påverka möjligheter till godstransporter på Lundbyleden negativt. GHAB tror inte att det räcker med signalstyrning för att locka den tunga transporten att köra på Hisingsleden istället för Lundbyleden utan det krävs stora åtgärder om Hisingsleden ska kunna utvecklas till att bli ett viktigt godsstråk till/från Göteborgs hamn. GHAB är angelägna om att båda dessa projekt, ombyggnad av Hisingsleden (åtgärdssteg 4) och Halvors länk, genomförs inom en snar framtid och att Vägverket jobbar för att de kommer med i Vägverkets Nationella plan för perioden 2010 – 2019. Om Vägverket inte anser sig kunna genomföra hela åtgärdssteg 4 på kort sikt anser GHAB att det är angeläget att Halvorslänk, en planskild korsning vid Tuvevägen samt en attraktiv korsning för godstransporter vid Klareberg prioriteras och genomförs på kort sikt.

GHAB tycker det är bra att Vägverket nu samordnar utredningar för några av de stora godslederna. Målet med samordningen är att se över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringsfartslederna. Som en kommentar till denna samordning vill GHAB betona att Lundbyleden idag är en mycket viktig led för att transportera gods på väg till och från Göteborgs hamn. För att kunna flytta över godstransporterna på väg från Lundbyleden behövs det bra alternativa färdvägar. GHAB

anser att dessa alternativ saknas idag. GHAB tycker att lägen för nya trafikstråk utanför regionkärnan, mellan ytterhamnsområdet och fastlandsidan, måste studeras. En viktig förutsättning är att nya stråk inte dras så att det skapar alltför långa transportvägar. En viktig länk som GHAB tror kan avlasta godstransporterna i den centrala staden är Lackarebäcksförbindelsen. Det är därför viktigt att berörda myndigheter genomför vidare studier av förbindelsen och jobbar för att få den byggd inom en snar framtid.

GHAB samstämmer med den samlade problembeskrivningen som presenteras i utredningen men anser att fokus ska ligga på att genomföra åtgärdssteg 4. GHAB tycker även att de uppställda projektmålen är bra.

Detta svar är inte styrelsebehandlat.

Frågor ställs till Jan Inganäs på tfn 031-731 21 49, e-post jan.inganas@portgot.se eller Fredrik Andersson på tfn 031-731 21 79, e-post fredrik.andersson@portgot.se.

Med vänliga hälsningar

GÖTEBORGS HAMN AB
Port Planning

Jan Inganäs Fredrik Andersson

Bilaga 9 Business Region Göteborgs yttrande

Göteborg 2008-10-03

Ert dnr: 0745/08

Vårt dnr: 0260/08

Till Göteborgs Kommunstyrelse

Vägverkets förstudie Väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet-Klareberg.

BRG tillstyrker den rubricerade förstudien, som studerar ett vägavsnitt som har stora möjligheter att förbättra tillgängligheten bl a till omfattande industri- och logistikverksamheter. Tillsammans med åtgärder på Lundbyleden och Söder/Västerleden samt den nya förbindelsen ”Halvorslänk” kan Hisingsleden erbjuda bl a den tunga trafiken och arbetsresor till verksamhetsområdena på sydvästra Hisingen attraktiva alternativ till Lundbyleden och Götaleden för att avlasta dessa.
Göteborgsregionen får därmed möjligheter att växa och utvecklas och förbättra sin miljö utan att transportsystemet blir begränsande faktor.
Förbättring av Hisingsleden ger värdefulla möjligheter att minska trängsel och köer och därmed till att minska förluster inom ekonomi och miljö för människor och företag.
Med hänsyn till att de åtgärder som behöver göras kommer att ta lång tid är det angeläget att arbetena planeras så att framkomlighetsförbättringar åstadkommes under hela den tid som upprustningen pågår.

Business Region Göteborg

Logistik och Transport

Bengt Wennerberg

Bilaga 10 Förslag till yttrande

Göteborgsregionens kommunalförbund

Box 5073

402 22 Göteborg

Remiss från Vägverket betr. Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet - Klareberg

Vägverket, region Väst, har översänt ett förslag till förstudie för Hisingsleden (väg E6.20) delen Vädermotet – Klareberg. Eftersom detta ärende har regionala effekter översänder Göteborg svaret till Göteborgsregionens kommunalförbund för ett samordnat yttrande från regionen. Kommunens yttrande sändes också för kännedom till Vägverket.

Allmänt om förstudien

Det är välkommet att Vägverket nu gjort en översyn av problembilden på Hisingsleden. Leden har fortfarande kvar den standard som leden fick när den byggdes ut på 1970-talet. Flera områden nära och utmed leden är aktuella för exploatering för olika ändamål.

Göteborgs Stad anser att ambitionen att göra Hisingsleden mer attraktiv för framför allt den tunga trafiken måste ges hög prioritet. Genomgående trafik till hamnen på de centrala trafiklederna behöver reduceras i takt med att nya stadsutvecklingsprojekt i centrala lägen på ömse sidor av älven växer fram.

Den viktigaste frågan som utredningen aktualiserar är således inriktningen att avleda trafik från Lundbyleden till kringfartsvägarna Hisingsleden och Söder/Västerleden. För att detta ska ske krävs såväl förbättringar på dessa leder som en uppgradering av de östliga tvärlederna.

Närområdet kring Lundbyleden är numera en av regionens mest intressanta etableringsplatser med kraftig utbyggnad av såväl bostäder som kontor. Att minska problem från buller och vibrationer, förbättra säkerhetsfrågorna och minska barriäreffekter är väsentligt för stadens och regionens mål att skapa en attraktiv regionkärna med fler boende och fler arbetsplatser. I detta är frågan om minskad trafik på Lundbyleden en av frågorna och där strävan att skapa attraktiva alternativvägar är en av möjligheterna. I detta passar förbättringar på Hisingsleden in.

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

Uppgraderingen av de östliga tvärlederna har bara översiktligt studerats av vägverket och inte diskuterats inom Göteborgs stad. Det är därför av stor vikt att dessa frågor belyses och att en dialog kring detta sker.

Om problembilden

I rapporten sägs att *"Hisingsleden bedöms med nuvarande trafikbelastning inte fullt ut motsvara de krav som idag ställs på en säker och effektiv väg,…"*. Göteborgs Stad delar den uppfattningen. Antalet olyckor i och vid de signalreglerade korsningarna är förhållandevis högt och behöver åtgärdas. En successiv utbyggnad till en led med

planskilda korsningar, såsom Söder-/Västerleden byggdes ut under 1990-talet, är ett rimligt mål.

Vägverket hänvisar i sin handling till de i översiktsplanen föreslagna trafikåtgärderna och beaktar även de detaljplaner och förslag till utbyggnad av bostads- och verksamhetsområden som finns i planerna. Området runt Holmvägen bör markeras på kartan sid 57 fig 8.2:1,som område med pågående bebyggelseplanering.

Om projektmålen

Vägverket har i sammanställningen av projektmål fångat det viktigaste för att uppnå nationella och regional mål.

Göteborgs Stad tycker att det är bra att man i bedömningen av måluppfyllelse betonar helhetssyn och tar hänsyn till systemeffekter och att man lägger särskild vikt vid förväntad omfördelning av trafik från Lundbyleden.

Om åtgärderna

Göteborgs Stad anser att Vägverkets förslag till planeringsinriktning är väl avvägt.

Beskrivningen av tänkbara åtgärder utgår från fyrstegsprincipen. För Hisingsleden handlar det om att förstärka för cykel och kollektivtrafiken (steg 1), utnyttja det befintliga effektivare (steg 2), visa vad man kan göra genom begränsade ombyggnader/förbättringar (steg 3) och med mer omfattande ombyggnader/nybyggnader (steg 4).

Göteborgs Stad anser att förstudien på ett bra sätt visar möjliga åtgärdspaket för respektive steg enligt fyrstegsprincipen. Det täcker in åtgärder där alla trafikantslag beaktas och inte minst sådana som bidrar till minskad miljöbelastning. Utbyggnad av gång- och cykelnät utefter hela sträckan och egna körfält för kollektivtrafik på viktiga sträckor måste ingå i tidiga skeden.

Eftersom ambitionen är att få till stånd en större omfördelning från Lundbyleden till Hisingsleden är åtgärder enligt steg 4 nödvändiga, men det är också betydelsefullt hur en aktiv styrning av trafiken sker.

Om fortsatt arbete

Göteborgs Stad vill betona sambanden med de övriga förstudierna. De långsiktiga åtgärder som föreslås i de hittills klara förstudierna för Hisingsleden och Lundbyleden ligger på mycket stora belopp, långt större än tidigare beräkningar. Det är viktigt att få en optimal användning av de medel som avsätts i flerårsplanen för Göteborgsområdet. En avvägning mellan satsningar på Hisingsleden för att omfördela trafik måste avvägas mot vad som behövs på Lundbyleden för att fungera på bästa sätt med trafik från en ny Marieholmstunnel.

För Göteborgs kommunstyrelse

Dnr 0745/08

Tilläggsyrkande mp, s 2008-11-05

Kommunstyrelsen i Göteborgs Stad

Ärende 2:6

Remiss från Vägverket beträffande Hisingsleden (E6.20), - Klareberg

---

Vi anser att Hamnbanan måste ges högsta prioritet. Vi anser att samordningen mellan Lundbyleden och Hamnbana är bra men den får inte ske till priset att hamnbanan fördröjs. I syfte att klimatanpassa och energieffektivisera staden måste de viktigaste prioriteringarna vara att biltrafiken minskar till förmån för kollektivtrafik och cykel samt att gods lyfts över från väg till järnväg. Försenas den nya hamnbanan riskerar vi en utveckling där vägtransporterna ökar medan järnvägstransporterna står still.

Först i nästa steg bör man prioritera att gods flyttas från Lundbyleden till Hisingsleden. Energi- och miljövinsterna samt minskad bullerexponering som åstadkoms genom detta arbete är betydande, men trots det är de mindre än för den första prioriteringen.

De statliga verken som berörs bör samla sina resurser för att gemensamt lösa problemet med att transportera gods och människor på bästa möjliga sätt ur ett hållbarhetsperspektiv.

Förslag till beslut i Kommunstyrelsen

Att tillstyrka ovanstående förslag som ett tillägg till stadskansliets förslag.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
Fjällgatan 3 E
413 17 Göteborg
info.goteborg@snf.se

15 november 2008

Vägverket
pia.hjalmarsson@vv.se

Yttrande över samråd förstudiehandling
Väg E6.20, Hisingsleden, delen Vädermotet - Klareberg

Lokal miljöpåverkan
Ett av målen med satsningarna på Hisingsleden är att leda dit trafik från centrala Göteborg (sid. 3). Förhoppning är således att belastning av trafik och farligt gods på så sätt kommer att minska i innerstaden där trafiktrycket och utsläppen redan är höga. Den lokala miljöpåverkan och de risker som medföljer tung trafik och transport av farligt gods kommer istället att förflyttas till Hisingsleden och det är därför viktigt att planera utbyggnaden i syfte att minska risken för negativ miljöpåverkan vid eventuella olyckor.

Planer på att bredda Hisingsleden till antingen tre eller fyra körfält (sid. 21) skulle innebära att leden blir en större barriär i landskapet än den utgör idag. Detta försvårar passage för både djur och människor och försämrar funktion och karaktär av de gröna kilar som gör en viktig del av landskapet (sid.31). Det är viktigt att kompensera detta genom olika typer av åtgärder som underlättar för passage. Det är också viktigt att planerade förändringar i minsta mån gör intrång eller på andra sätt har en störande effekt på de områden med höga naturvärden som finns längsmed och omkring Hisingsleden såsom det värdefulla odlingslandskapet vid Assmundstorp, Djupedal samt ädellövskogen vid Bäckdal (sid. 29).

Trafik
Upprustningen av Hisingsleden kommer att göra det mer attraktivt att välja bilen som transportmedel. Om detta resulterar i att trafik kan ledas från innerstaden är det en fördel, den överhängande risken är dock att trafiken inte bara kommer att byta väg utan även öka i kvantitet. Med de förbättringar av exempelvis Lundbyleden som planeras kommer även denna sträcka bli mer attraktivt för bilister och risken är då att trafikmängderna ökar både i och utanför Göteborg. Detta är en utveckling som föreningen starkt går emot.

Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik
Att satsa på projekt som kan minska biltrafiken är av största vikt. Det är dels viktigt att öka tillgängligheten genom utökad kollektivtrafik, dels relevant att satsa på gång- och cykelbanor som är separerade från den övriga trafiken för att uppmuntra till andra alternativ samt öka säkerheten för fotgängare och cyklister.

Utsläpp
Enligt vägverkets beräkningar kommer planerna inte att medverka till att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids där människor vistas (sid. 35). En fördubbling av

trafikmängden kommer dock påverka det omgivande odlingslandskapet och närliggande vegetation negativt i och med de ökade utsläppen. Beräkningarna av utsläppen förlitar sig emellertid på den tekniska utvecklingen som antas minska utsläppsnivåerna (sid. 35). Viktigt att påpeka är att den tekniska utvecklingen inte med säkerhet kommer göra framsteg i samma takt som trafiken förväntas öka. Teknisk utveckling skulle i framtiden eventuellt kunna kompensera för ökade trafikmängder men istället för en kompensation och utsläppsnivåer på plus minus noll vore en minskning av utsläppen önskvärt. Att sänka hastigheten på sträckan är positivt då det innebär minskade utsläpp. Även om miljökvalitetsnormen inte riskerar att överskridas längs Hisingsleden så kan en ökad attraktivitet generera ökad trafik på anslutande vägar längs vilka miljökvalitetsnormen överskrids eller riskerar att överskridas, t ex Västerleden.

Vidare är det inte klarlagt hur målet med att ”trafiksystemets samlade utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar” (mål 4.6, sidan 45) ska klaras avseende växthusgaser då syftet är att underlätta en betydande trafikökning. Detsamma gäller uppfyllandet av miljömålet begränsad klimatpåverkan.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson
ordförande

Göteborgs Stad
Göteborg Vatten

KOPIA

Handläggare	Telefon	Datum	Dnr	Sida
Per-Ove Blomquist	031-368 71 33	2008-11-13	318/08	1 (2)

Vägverket Region Väst
405 33 Göteborg

Vägverket
Region Väst Regionkontor Göteborg
Avd VG PP
Inkom 2008 -11- 19
Dossiebet/Arkivkod PP 20-A
Diarienr 2008:139104
Ordna Dokn 436890
Avd/Enhet Sign

Yttrande över förstudie Hisingsleden.

Väg E6.20, Hisingsleden delen Vädermotet – Klareberg, Göteborg.

Vägverket Region Väst har upprättat en förstudie för ombyggnad av Hisingsleden, delen Vädermotet till Klareberg.

Vid vägombyggnaden kan ett mindre antal omläggningar och förstärkningsåtgärder av befintliga vatten- och avloppsledningar erfodras.

Projektering och omläggning va-anläggningar skall utföras och bekostas av exploatören. Om omläggningar sker i etapper skall arbetena utföras på sådant sätt att va-försörjning upprätthålls för anslutna fastigheter.

Arbetena skall utföras enligt Vägverkets framtagna och av Göteborg Vatten godkända bygghandlingar. Bygghandlingarna skall upprättas i enlighet med Göteborg Vattens aktuella " Byggnadsbeskrivningar för va-ledningsarbeten" med tillägg, arbetsbeskrivning och övriga av Göteborg Vatten lämnade anvisningar och under Göteborg Vattens kontroll.

Va-anläggningarna skall mätas in av Vägverket enligt Göteborg Vattens aktuella " Bestämmelse för inmätning av va-ledningar" med tillägg.

Vägverket bekostar och Göteborg Vatten utför byggkontroll samt efter ledningsomläggning, provtryckning och klorering av allmänna dricksvattenledningar, uppsättning av distansbrickor, inkoppling på befintlig vattenledningsnät och TV-filmning av allmänna avloppsledningar samt kartering av anläggningarna.

Vägverket är skyldig att se till att vidta nödvändiga åtgärder för avledning av vatten från vägområdet så att inte skada uppstår på recipient. Kommunen ansvarar inte för skada orsakad av hög nivå i hav, Göta älv eller anslutande vattendrag. Arbeten skall utföras med beaktande av Göteborg Stads vattenplan och skyddsområde för Göta älv.

Göteborg Vatten
Box 123
SE-424 23 ANGERED
Telefon 031-368 70 00
Telefax 031-368 70 50

Fakturaadress
N540 Göteborg Vatten
Intraservice
405 38 GÖTEBORG

VAT-nr SE 212000-1355
goteborgvatten@vatten.goteborg.se
www.vatten.goteborg.se

Göteborgs Stad
Göteborg Vatten

Befintliga korsande och längsgående Va-ledningar syns på medföljande karta.

Det är viktigt att uppmärksamma i fortsatta arbeten att eventuell sänkning av vägbana innebär risk för att flöden måste pumpas, vilket kan bli mycket dyrbart både att bygga och i driftkostnader.

Med vänliga hälsningar

Göteborg Vatten
Projektering

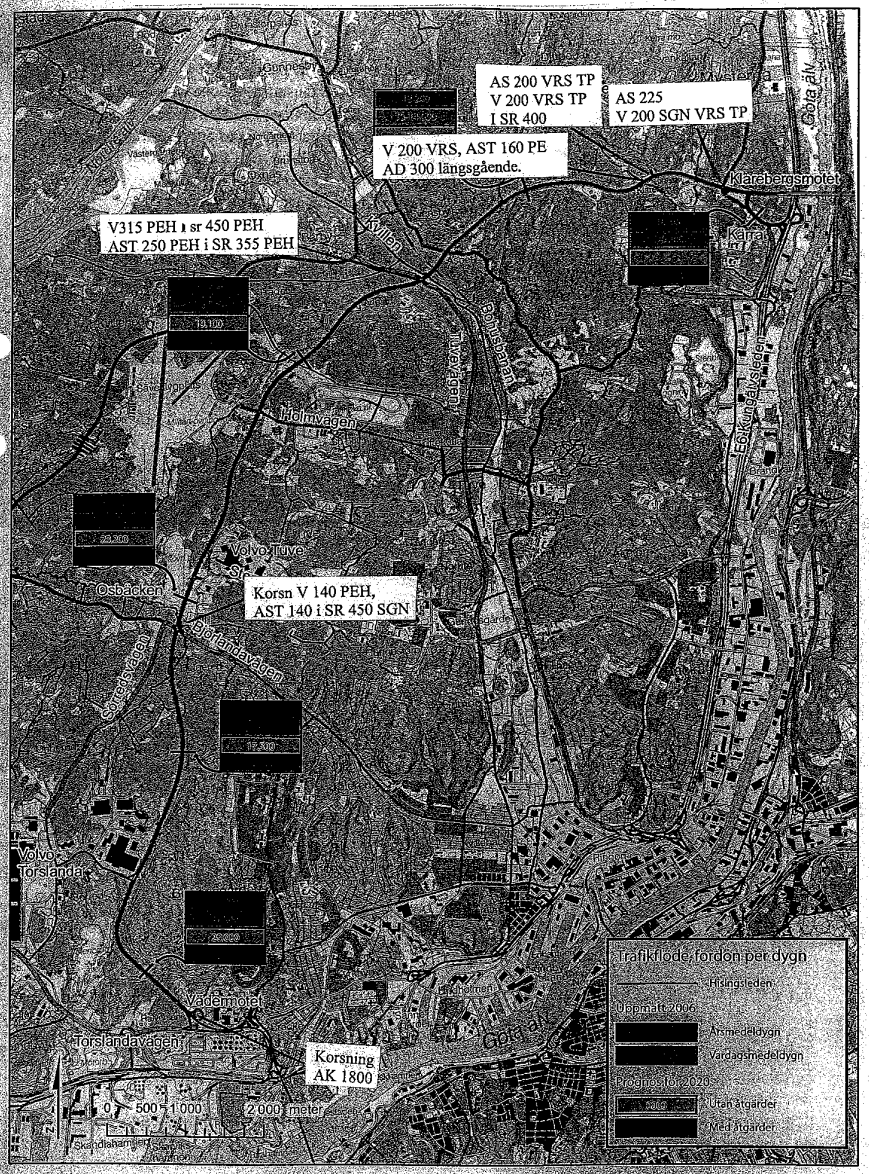
Henrik Kant

Göteborg Vatten
Box 123
SE-424 23 ANGERED
Telefon 031-368 70 00
Telefax 031-368 70 50

Fakturaadress
N540 Göteborg Vatten
Intraservice
405 38 GÖTEBORG

VAT-nr SE 212000-1355
goteborgvatten@vatten.goteborg.se
www.vatten.goteborg.se

Hisingsleden, Norrleden. Bef korsande och längsgående VA- ledningar.



Figur 2.2:4 Trafikflöden, uppmätt 2006, prognos för 2020

Gryaab

PoP
Mats Strandberg
031-647405

E-post till:
christer.claesson@vv.se
Vägverket Region Väst
Box 14033
400 20 Göteborg

Göteborg den 22 oktober 2008

Yttrande angående "E6.20 Hisingsleden"

Härmed lämnas Gryaab AB:s yttrande.

Gryaab samlar upp och renar regionens spillvatten. För detta ändamål äger och förvaltar Gryaab ca 100 km spillvattentunnlar och 17 km huvudledningar för avledning av spillvatten från anslutna kommuner.
För att rena spillvattnet driver Gryaab två anläggningar; Ryaverket och Syrhåla. Ryaverket är avloppsreningsverket och Syrhåla är en anläggning för slamhantering samt två bergrum för lagring av förorenat slam.
Slammet komposteras idag på en anläggning i Arendal beläget intill Torslandavägen. Genom att kompostera slammet och därefter blanda detta med sand och stenmjöl så erhålles anläggningsjord som användes framförallt i Göteborgsområdet.

Kommentarer till förstudie med objektnummer 85 43 68 90
Sid 37 p 2.5 Riskhantering
Gryaabs spillvattentunnel från Kungälv till Ryaverket passeras väster om Gerrebacka, i en nord-sydlig linje mellan Fagerhöjd och Duvekärr.
Gryaabs och Göteborgs Vattens spillvattentunnel från Torslanda ligger i nära anslutning till Vädermotet och löper i en väst-ostlig linje strax söder därom.

Det är viktigt att iaktta viss försiktighet vid sprängningsarbeten intill spillvattentunnlarna. Gryaab och Göteborgs Vatten har därför infört en säkerhetszon vid tunnlarna. En riskanalys ska göras och vibrationsmätare placeras ut innan sprängningsarbeten får ske. Vid speciell risk ska tunnlarna dessutom för- och efterbesiktigas.

Sid 39 figur 2.5:1 och sid 57 figur 8.2:1
Spillvattentunnlarnas skärningspunkter med Hisingsleden och Vädermotet bör ritas in.

Med vänliga hälsningar

Mats Strandberg

2008-10-19

Till:
Pia Hjalmarsson
Vägverket, Region Väst

Från:
Lars Bryngelsson
Backstugev. 2
423 72 Säve
073-8083333

Kommentarer till Förstudie Hisingsleden delen Vädermotet- Klareberg

Anledningen till att jag intresserar mig för denna förstudie är att jag är boende i närområdet till Hisingsleden. Jag bor inte i direkt anslutning till Hisingsleden utan utefter Kongahällavägen, väg 587, utanför Säve i Gunnesby.

Jag har bott här i snart 10 år och har här som på alla andra platser märkt en markant ökning av antalet bilar som passerar utanför mitt hus. Även tung trafik har ökat.
Varför är det då så här!
Tittar man på väg 587 som ansluter Hisingsleden mot E6, Rödbomotet, är det en väg som är smal, inga utbyggda gång- eller cykelvägar och skyltad med 70 km/h. Vilket istället innebär en snitthastighet på kanske 80-90 km/h.

Varför är denna väg intressant för de som pendlar norrut mot E6?

Jo det är enkelt!
Vägen medför en kortare sträcka och man kan hålla relativt hög hastighet samt att Hisingsleden inte erbjuder ett bra alternativ pga. köer med lång restid som följd.
De som i dag tar Hisingsleden mot Klareberg är de pendlare som skall vidare över Angeredsbron. Övriga väljer i stor utsträckning väg 587 mot Rödbo.

Under de 10 år som jag bott i Gunnesby har fler familjer flyttat hit. Det har byggts ett antal nya hus i anslutning till Kongahällavägen på delen mellan tågviadukten och nerfarten till Gunnesby koloniträdgårdar. Detta innebär fler människor inte minst barn utefter vägen samt mer gångtrafik på vägrenen osv. Gunnesby är även ett utav de häst tätaste områdena i Göteborgsregionen vilka med sina ryttare också får tampas med det höga trafiktempot.

I förstudien kan jag inte hitta något om detta problem att Hisingsleden vid ett ökat trafikantal mellan Vädermotet och korsningen Tuvevägen påverkar denna del av Kongahällavägen.

Problemet kanske inte är känt?

Missförstå mig inte nu.
Jag tycker att Hisingsleden bör byggas ut men man måste ta dessa problem i beaktning.
Meningen med att bygga ut Hisingsleden måste vara att den trafik som väljer detta alternativ norrut skall fortsätta tills det att de kör vidare ut på E6 vid Klareberg.

Hur skall man då få trafikanterna att göra detta?

Enligt min mening är det enda som styr detta hur smidigt och snabbt man kan ta sig fram.
Blir Hisingsleden det snabbaste och bekvämaste alternativet kommer bilisterna att välja detta alternativ även om sträckan är några kilometer längre. I detta överläggande hur man skall ta sig fram har den enskilde trafikanten ingen tanke på miljö eller vilken olägenhet han bidrar till för intilliggande fastigheter.

Därför bör man i ett första skede titta på den delen av Hisingsleden mellan Tuvevägen och Klarebergsmotet. Det är denna del som styr vilket val man väljer.
Den bör definitivt byggas ut till 4-fältsväg och hastighetshöjning till 100 eller 110 km/h.
En sänkning av hastigheten vilket togs upp i förstudien skulle omedelbart leda till annat vägval.

I anslutning till detta bör man även se över hur de anslutande vägarna är utformade.
Vi lever i ett föränderligt samhälle där förutsättningarna ändras. I dagsläget är vi fler som bor utefter denna del av Kongahällavägen än vad som bor i Säve samhälle där det är skyltat 50 km/h. Naturligtvis bör det fortfarande vara 50 km/h i samhället men hastigheten bör sänkas på sträckan efter viadukten på Kongahällavägen.
Man kan även påverka trafiken med byggande av trafikhinder och refuger vid övergångsställen.
Man ser tydligt att hinder som tex. ett vägarbete, vilket sinkar framkomligheten, får till följd att bilisterna väljer Hisingsleden istället för Kongahällavägen.
Alternativt bör man fundera på en ny sträckning av denna del längre ner mot Nordre Älv.

Det finns mycket att kommentera samt diskutera om detta men jag nöjer mig med de rader jag nu skrivit.
Jag hoppas dessa tankar tas i beaktning och att vi i framtiden kan se en minskning av trafikflöde och hastighet på min del av Kongahällavägen. Detta till följd utav en utbyggnad av Hisingsleden till en 4-fältsväg med skilda plankorsningar. Vilket kan medför en höjning av dagens skyltade tillåtna hastighet och kortare restider för trafikanterna.

Mvh.
Lars Bryngelsson

N:\101\05\1010577\0-Mapp\Korrespondens\In\Pia 090430\lars Bryngelsson 081019.doc

KOPIA

Skanova

Vägverket

Box 14033
Mölndalsvägen 30B

Datum
2008-08-29

Sidnr
1 (1)

Skanova
Dan Hammarström, D3N
405 35 Göteborg
Dan Hammarström@skanova.se
Tel: 031-341 47 60

Samråd Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet-Klareberg
Objektnummer 85436890

Som svar på Er skrivelse i rubricerat ärende får jag för Skanova´s del meddela följande:

Skanova`s anläggningar runt och inom aktuellt exploateringsområde kommer vilket förslag som än väljs påverka Skanovas anläggning.

Särskild hänsyn bör tas till dessa kabelstråk i det fortsatta planarbetet.

I kommande detaljplans genomförandebeskrivning bör dessutom nedanstående ingå:

Minst 4 månader innan några arbeten påbörjas i närheten av Skanova`s anläggningar skall beställning på eventuell undanflyttning ha inkommit till TeliaSonera!

Beställning på utsättning skall inkomma till TeliaSonera i god tid, minst 4 dagar före önskad datum, tel: 020-53 10 00.

I övrigt inget att erinra.

Vägverket
Region Väst | Lokalkontor Göteborg | Avd
Inkom 2008 -10- 07
PP 20-A 2008:53910 ✓
436890

Med vänlig hälsning
Skanova

Dan Hammarström, D3N
405 35 Göteborg.

KOPIA

RÄDDNINGSTJÄNSTEN STORGÖTEBORG
Göteborg Mölndal Kungsbacka Härryda Partille Lerum

Förebyggande Tean Norr
Bo Fors 031-3352733

Datum
2008-11-11

Diarienummer
A0346/08-619

Ert datum
2008.-06-25

Er beteckning
PP20-A 2008:1178

Vägverket
Region Väst
Box 14033
400200 Göteborg

Vägverket
Region Väst | Lokalkontor Göteborg | Avd VG 139
Inkom 2008 -11- 14
PP 20-A | Diarienr 2008:53910 ✓
436890 | Avsl.datum/Sign

Stadsdel	
Adress	Hisingsleden
Sökande	Vägverket
Ärendets datum	2008-06-25
Referensnummer	PP20-A 2008:1178

Remissvar förstudie Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet-Klareberg.

Räddningstjänsten har tagit del av rubricerad förstudie och har följande synpunkter att lämna.
Leden skall i den föreslagna förstudien breddas samt förses med planskiljda korsningar vilket är en bra förbättring både av trafiksäkerhets aspekt och av framkomlighet för räddningstjänstens fordon. Vi slipper att kör mot rött ljus vid utryckning.
Angereds brandstation betjänar en stor del av norr Hisingen, det underlättar för framkomligheten om leden breddas och byggs om med planskiljda korsningar.
Leden utgör en förbifart med transporter av farligt gods, det är av stor vikt att vägen har så god standard som möjligt.
Det som kan påverka omgivningen är avstånd från leden till omkringliggande bebyggelse.
Det som är önskvärt är att transporter av farligt gods kan styras till denna väg, då dess sträckning är gynnsam rent geografiskt. En medveten styrning av dessa transporter till denna väg borde kanske prövas.
En uppställninsplats för lastbilar, som inkluderar farligt gods, borde utredas i det fortsatta arbetet.

Bo Fors

GÖTEBORGS HAMN

Vägverket
Region Väst | Lokalkontor Göteborg | Avd
Inkom 2008 -10- 08
Diarienr/Akt/Mod PP30-A 2008:53910
Ärendeprojekt 436890

Vårt datum
2008-10-06
Ert datum
2008-06-25

Vår referens
Fredrik Andersson
Er referens
Christer Claesson

KOPIA

Vägverket
Region Väst
Box 14033
400 20 GÖTEBORG

REMISSVAR ang
Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet – Klareberg

Handlingar

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

- Förstudie, Samrådshandling daterad 2008-06-25
- Följebrev med sändlista daterat 2008-06-25

Synpunkter

GHAB tycker det är bra att Vägverket tittar på hur Hisingsleden kan förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn.

I likhet med förstudien anser GHAB att åtgärder måste göras på Hisingsleden för att få ett attraktivt stråk mellan Klareberg och Ytterhamnsmotet för godstransporter. Men för att skapa detta attraktiva stråk anser GHAB att Halvors länk måste byggas, Hisingsleden måste göras om till fyra fält med planskilda korsningar och en attraktiv korsningspunkt för godstransporter måste tillskapas vid Klareberg. Dessa förändringar anser GHAB måste genomföras på kort sikt, speciellt med tanke på att den förtätning av regionkärnan som planeras ske inom den närmaste tiden riskerar att påverka möjligheter till godstransporter på Lundbyleden negativt. GHAB tror inte att det räcker med signalstyrning för att locka den tunga transporten att köra på Hisingsleden istället för Lundbyleden utan det krävs stora åtgärder om Hisingsleden ska kunna utvecklas till att bli ett viktigt godsstråk till/från Göteborgs hamn. GHAB är angelägna om att båda dessa projekt, ombyggnad av Hisingsleden (åtgärdssteg 4) och Halvors länk, genomförs inom en snar framtid och att Vägverket jobbar för att de kommer med i Vägverkets Nationella plan för perioden 2010 – 2019. Om Vägverket inte anser sig kunna genomföra hela åtgärdssteg 4 på kort sikt anser GHAB att det är angeläget att Halvorslänk, en planskild korsning vid Tuvevägen samt en attraktiv korsning för godstransporter vid Klareberg prioriteras och genomförs på kort sikt.

GHAB tycker det är bra att Vägverket nu samordnar utredningar för några av de stora godslederna. Målet med samordningen är att se över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringsfartslederna. Som en kommentar till denna samordning vill GHAB betona att Lundbyleden idag är en mycket viktig led för att transportera gods på väg till och från Göteborgs hamn. För att kunna flytta över godstransporterna på väg från Lundbyleden behövs det bra alternativa färdvägar. GHAB anser att dessa alternativ saknas idag. GHAB tycker att lägen för nya trafikstråk utanför regionkärnan, mellan ytterhamnsområdet och fastlandsidan, måste studeras. En viktig förutsättning är att nya stråk inte dras så att det skapar alltför långa transportvägar. En viktig länk som GHAB tror kan avlasta godstransporterna i den centrala staden är Lackarebäcksförbindelsen. Det är därför viktigt att berörda myndigheter genomför vidare studier av förbindelsen och jobbar för att få den byggd inom en snar framtid.

GHAB samstämmer med den samlade problembeskrivningen som presenteras i utredningen men anser att fokus ska ligga på att genomföra åtgärdssteg 4. GHAB tycker även att de uppställda projektmålen är bra.

Detta svar är inte styrelsebehandlat.

Frågor ställs till Jan Inganäs på tfn 031-731 21 49, e-post jan.inganas@portgot.se eller Fredrik Andersson på tfn 031-731 21 79, e-post fredrik.andersson@portgot.se.

Med vänliga hälsningar

GÖTEBORGS HAMN AB
Port Planning

Jan Inganäs

Fredrik Andersson

Postadress: 403 38 GÖTEBORG
Huvudkontor: Port 5, Nordatlanten
Telefon: 031 - 731 20 00
Telefax: 031 - 731 22 51
Län-Org.nr/Momsnr: 14-556008-2553
E-post: info@portgot.se
Hemsida: www.portgot.se
Postgiro: 62 43 13-3
Bankgiro: 763-82 73

SS-EN ISO 9001
SS-EN ISO 14001

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
VÄSTRA GÖTALAND

KOPIA

Vägverket Region Väst
Pia Hjalmarsson
405 33 GÖTEBORG

Förstudie Hisingsleden
Yttrande över Samrådshandling 85 43 68 90

Från Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland vill vi framföra följande synpunkter:

Vi prioriterar god framkomlighet och hög säkerhet i trafiken. Ju tidigare en ombyggnad av Hisingsleden kan genomföras desto bättre är det.

1. Vi har uppfattningen att målsättningen inledningsvis bör vara att göra påfarten från E6 vid Klarebergsmotet så smidig som möjligt. Det skulle locka den tunga trafiken att välja Hisingsleden vid transporter till Göteborgs Hamn eller industrier på Hisingen.

2. På längre sikt är det viktigt att skapa planskilda korsningar och ev. tvåfilig väg i varje riktning.

Flera av de ljusreglerade korsningarna ligger i svackor i naturen. Vi anser att det är viktigt att dessa blir styrda så att en tung lastbil ej behöver bromsa i slutet av en nerförsbacke och därefter ödsla mycket energi på att få upp hastigheten i nästa uppförsbacke. Detta kan åstadkommas genom att utnyttja kameror eller avkännare i vägen som ger lastbilar företräde på huvudleden framför korsande personbilstrafik.

Göteborg den 11 november 2008

Hans Ljungberg
Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland

Vägverket
Region Väst | Lokalkontor Göteborg | Avd VG 179
Inkom 2008 -11- 14
Dossiebet/Arkivkod TP 20-A | Diarienr 2008:53910
Objekt/Projekt 436890 | Avsl.datum/Sign

Importgatan 2 A • 422 46 HISINGS BACKA • Tel. 031-58 51 00 • Fax 031-52 28 15
Åkarservice Väst AB • Org.nr: 556095-8505
www.akeriforeningen.com

Pia

Datum
2008-07-11

Vår handläggare
Stig Hellgren

Vägverket
Box 14033
400 20 Göteborg

Vägverket
Region Väst | Lokalkontor Göteborg | Avd
Inkom 2008 -07- 15
Dossiebet/Arkivkod TP 20-A | Diarienr 2008:53910
Objekt/Projekt 85436890 | Avsl.datum/Sign

Hisingsleden (E6.20), delen Vädermotet – Klareberg
Objektnummer 85436890

Vi tackar för samrådshandlingar i rubricerat ärende.

Som redovisats i förstudien följer vår naturgasledning Hisingsleden. Vi ser därför fram emot att delta i det fortsatta arbetet, för att förhindra att gasledningen inte påverkas så att driftstörningar och onödiga kostnader uppkommer.

Med vänlig hälsning

Swedegas AB
Affärskontroll

Stig Hellgren

Swedegas AB
Gamlestadsvägen 2-4, B15 • 415 02 Göteborg • Tel 031 43 93 00 • Fax 031 43 10 35
Bankgiro 448-1362 • Plusgiro 683013-7 • Org. nr 556181-1034
IBAN nr SE8930000000041351301914 • SWIFT kod NDEASESS
info@swedegas.se • www.swedegas.se

swede gas

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Karin Slättberg
Arkitekt
031 - 60 52 86
karin.slattberg@o.lst.se

BESLUT	Diarienummer	Sida
2009-05-06	343-111912-2009	1(2)

Gbg F 2207

Vägverket
Region Väst
Objekt 88 436890
INKOM 2009 -05- 07
Dnr PP 204 2008:53910

Vägverket Region Väst
Box 140 33
400 20 GÖTEBORG

Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken för Hisingsleden väg E6.20, delen Vädermotet- Klareberg , Göteborgs Stad i Västra Götalands län

Ref. till förstudie, förslagshandling daterad 2008-06-25

Beslut

Länsstyrelsen finner att föreslagna åtgärder är av den art att de enligt 6 kap 4 § miljöbalken kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Ärendet

Ni har hos Länsstyrelsen begärt ett beslut enligt 6 kap 4 § miljöbalken om rubricerade projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Tidigare handläggning

Miljönämnden i Göteborgs Stad har i yttrande 2008-11-26 bedömt att betydande miljöpåverkan för projektet föreligger. Bedömningen grundas på att föreslagna åtgärder utgör en del i den samlade planeringen för kringfartslederna runt Göteborg.

Såväl Göteborg Stad som Länsstyrelsen har varit representerad i referens- och ledningsgrupp och har under hand framfört synpunkter på underlagsmaterial och koncept till förstudie.

Förstudien har bearbetats med anledning av framförda synpunkter och fått det innehåll förslagshandlingen nu har.

Länsstyrelsens motivering

Enligt den förteckning som finns i bilaga 1 till förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar tillhör anläggande av motorvägar och motortrafikleder samt andra väga med minst fyra körfält på en sträcka av minst tio kilometer de verksamheter som alltid skall antas medföra betydande miljöpåverkan. De åtgärder som föreslås längs Hisingsleden är en sådan verksamhet.

Med stöd av förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och dess bilagor delar Länsstyrelsen Miljönämndens bedömning om att de åtgärder som föreslås kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

==========

Detta beslut får, enligt 74 § andra stycket väglagen, inte överklagas.

Karin Slättberg Elin Johansson

Kopia till:
Akten, Kommunstyrelsen Göteborgs Stad, Miljönämnden, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad

Vägverket Region Väst
405 33 Göteborg
Besöksadress: Kruthusgatan 17
Telefon: 0771-119 119
vagverket@vv.se

Vägverket