



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

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

BESLUT
2009-05-06

Diarienummer
343-80896-2009

Sida
1(2)

Gbg F 2232

 Region Väst	
Enhet Väst	Objekt 83 Y36710
KOM 2009-05-07	
Avsl/Sign	
Dnr 0920-A 2008:53655	

Vägverket Region
Box 140 33
400 20 GÖTEBORGS

Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken för Lundbyleden väg E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, Göteborgs Stad i Västra Götalands län

Ref. till förstudie, förslagshandling daterad 2008-06-17

Beslut

Länsstyrelsen finner att samtliga förslag till åtgärder på längre sikt (steg 4 - åtgärder) är av den art att det enligt 6 kap 4 § miljöbalken kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

De åtgärder som föreslås på kortare sikt (upp till steg 3 - åtgärder) bedöms inte 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 2008-09-18 bedömt att betydande miljöpåverkan för projektet föreligger. Bedömningen grundas på förslagen till omfattande möjliga åtgärder i infrastrukturen, med stor påverkan på omgivande bebyggelse.

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

Föreslagna åtgärder på kort sikt enligt steg 3 innebär att en redan befintlig väg byggs till och om för att möta dagens behov. Då det gäller en ombyggnad av en befintlig väg är miljön i området redan påverkad till stor grad och den ytterligare påverkan som tillkommer är inte av den graden att den kan anses vara betydande.

Länsstyrelsen bedömer dock med stöd av förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och dess bilagor att föreslagna åtgärder på längre sikt (steg 4-åtgärder) är så omfattande med en stor omdaning av omgivningen (bl a

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

BESLUT
2009-05-06

Diarienummer
343-80896-2009

Sida
2(2)

tätbefolkade områden) som följd att de 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

YTTRANDE
2009-05-06
Diarienummer
343-70222-2008
343-111900-2008
343-64246-2008
343-109575-2008

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

Sida
1(11)

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

Vägverket Region Väst
Box 140 33
400 20 GÖTEBORG

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

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 miljö kvalitetsmålen 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 miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan är grundläggande i arbetet med transportsystemet. Förutsättningen är

YTTRANDE
2009-05-06
Diarienummer
343-70222-2008
343-111900-2008
343-64246-2008
343-109575-2008

Sida
2(11)

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. Koldioxid-snåla 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 miljö kvalitetsnormer.

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- /arbetsplanskede. 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 gods-förbindelser 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 upp-nå en bättre framkomlighet i trafiken, men tycker ändå att effekterna av en

tidstyrning 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. Förslaget 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 Hisingleden och Söder-Västerleden, för att göra det möjligt att kombinera en säker 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 jämvägsutredning 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 Hisingensidan 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 lokalvägar 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 jämvägsbro vid Marieholm, vilken är under utredning.

Viktiga frågor att fortsättningsvis behandla är kollektivtrafik (buss och spårväg), 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.

Geoteknik, förorenad mark och översvämningsrisker

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 markföroreningar 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 jämvägsförbindelse 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 säkerhetskänslighet 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 berggras. Större skärningar, om det blir aktuellt, måste studeras med hänsyn till grundvattensänkningsrisker 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 tillse 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 fornlämningsbildningen förväntas förändras avsevärt med en generell sett kraftig ökning som följd inom de delar som tidigare ej har blivit utredda. Ingrepens/exploaterings 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 genförbindelse 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 jäm-

föras 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 bygelseutveckling kring leden. Den riskanalys som tas fram i planeringsarbetet för vägen måste ta hänsyn till föreslagna 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 berggras. Då en etappvis utbyggnad av området enligt föreslagna 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 försviner 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-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder,
 3. avsiktligt förstöra eller samla in ägg i naturen, och
 4. skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats.
- 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 långvarigt 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 överenskommit 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 skyrstegsprincipen 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 Gnistångstunneln-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 följd effekter, 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 CO₂ 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 Ånggårdsbergen 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 brännolja 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 vägtagvatten 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.

YTTRANDE
2009-05-06

Diarienummer
343-70222-2008
343-111900-2008
343-64246-2008
343-109575-2008

Sida
11(11)



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN
REGIONUTVECKLING
Kommunikationsenheten
Christian Bergman

Datum
2008-08-25

Dnr RUN-633-0627-08

Vägverket		
Region Väst	Lokalkontor Göteborg	Avd Väg
Inkom	2008-08-05	
PPRD-A	2008:53655	
85 436910		

Vägverket Region Väst
Knut Hermansson
Box 14033
400 20 Göteborg

En eventuell ny tunnel alt. breddning av befintliga Gnistångstunneln 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 översvämnningar.

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 fördragning av Elin Johansson och Karin Slättberg. Vid den slutliga handläggningen har också Kerstin Harvenberg, Miljöskydds-enheten, Sofia Stridsman, Vattenvårds-enheten, Patrik Jansson, Enheten för skydd och säkerhet, Teresia Holmberg, Naturvårds-enheten och Jan Ottander, Kulturmiljö-enheten 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
Samhällsbyggnads-enheten enligt expeditjonslista

Förstudie för Lundbyleden (E6.21), delen Eriksbergsmotet – Ringömotet

Västra Götalandsregionen tackar för erbjudandet om att avge yttrande för rubricerad remiss. Vi har tagit del av materialet och väljer att avstå från att inkomma med yttrande.

Regionutvecklingssekretariatet

Rolf Thor

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax
Regionens Hus Box 1091 405 23 Göteborg	N Hamngatan 14	031-63 05 00	031-63 09 70