

Datum
2008-07-11

Vår handläggare
Stig Hellgren

Vägverket
Region Väst
Box 14033
400 20 Göteborg

Vägverket	
Region Väst	Lokalförhållanden
Göteborg	
2008-07-14	
PP 20-A 2008:53655	
85436910	

J.H. 2008.11.17
1846

Lundbyleden (E6.21), delen Eriksbergsmotet – Ringömotet
Objektnummer 85436910

Vi tackar för samrådshandlingar i rubricerat ärende och meddelar att vi inte berörs.

Med vänlig hälsning

Swedegas AB
Affärskontroll

Stig Hellgren

Hermansson Knut VGBpg

Från: Hermansson Knut VGBpg
Skickat: den 17 november 2008 14:03
Till: 'Mats Strandberg'
Ämne: SV: Yttrande angående ?Lundbyleden (E6.21), Eriksberg-Ringömotet?

Hej
Bekräftar mottagandet och tackar för ert yttrande.

Med vänlig hälsning

Knut Hermansson
projektledare
Vägbbyggnad, Göteborg

Direkt: 031-63 51 55
Mobil: 0705- 63 51 55

Vägverket
Box 14033
400 20 Göteborg
Besöksadress:
Möldalsvägen 30 B

Från: Mats Strandberg [mailto:mats.strandberg@gryaab.se]
Skickat: den 14 november 2008 14:16
Till: Hermansson Knut VGBpg
Kopia: Diariet Gryaab
Ämne: Yttrande angående ?Lundbyleden (E6.21), Eriksberg-Ringömotet?
Prioritet: Hög

Hej!

Tacksam om Ni bekräftar mottagandet.

Vänlig hälsning,
Mats Strandberg

Gryaab
Norra Fågelrovägen 3
418 34 Göteborg
031-647405
fax 031-647499
0705-797405
www.gryaab.se

(See attached file: Yttrande samråd Lundbyleden_delen Eriksbergsmotet_Ringömotet.pdf)

Vägverket	
Region Väst	Lokalförhållanden
Göteborg	
2008-11-17	
PP 20-A 2008:53655	
436910 08-11-17/KN	

PoP
Mats Strandberg
031-647405

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

Göteborg den 14 november 2008

Yttrande angående "Lundbyleden (E6.21), Eriksberg-Ringömetet"

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 berggrum för lagring av förorenat slam.

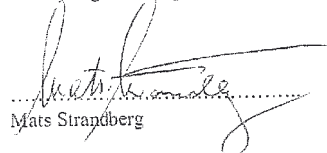
Slammet komposteras idag på en anläggning i Arendal beläget intill Torstandavägen. Genom att kompostera slammet och därefter blanda detta med sand och stenumjöl så erhålles anläggningsjord som användes framförallt i Göteborgsområdet.

Kommentarer till förstudie med objektnummer 85 43 69 10

I området för förstudien finns flera spillvattenledningar och spillvattentunnlar. Göteborgs Vatten äger och sköter dessa.

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

Med vänliga hälsningar


Mats Strandberg

Hermansson Knut VGBpg

Från: Pernilla Hallberg [pernilla.hallberg@fch.se]
Skickat: den 17 november 2008 01:59
Till: Hermansson Knut VGBpg
Ämne: FCHs svar om Lundbyleden
Bifogade filer: FCH yttrande av Lundbyleden 2008-11-15.pdf

Hej Knut!

Här kommer FCHs yttrande. Hör av dig om du har några frågor eller synpunkter.

Mvh

Pernilla hallberg

Pernilla Hallberg
Fastighetsägare Centrala Hisingen (FCH)
Kvilletoget 17
417 04 Göteborg

tel 031-23 90 20
mobil 0706 - 02 02 02

pernilla.hallberg@fch.se
www.fch.se

Vägverket	
Region Väst	Lokal kontor Göteborg
Avd VGBpg	
Datum 2008-11-17	
Objekt nr 85 43 69 10	Diarienum 2008: 53655
Ansökan nr 436910	Ansökningsdatum 08/11/08

PM 2008-11-15

Fastighetsägare Centrala Hisingen

Pernilla Hallberg

031- 23 90 20

pernilla.hallberg@fch.se

Förstudie-samrådshandling,

LUNDBYLEDEN E6.21

Föreningen Fastighetsägare Centrala Hisingen (FCH) har beretts möjligheter att lämna synpunkter på nämnda samrådshandling och vill härmed lämna följande yttrande.

Bakgrund

Lundbyleden är en av Göteborgs mest trafikerade trafikleder och har i dagsläget en viktig funktion för transporter både till verksamheter och bostadsområden. Vägverket har påbörjat en förstudie för att analysera Lundbyledens framtida funktion och vilka olika åtgärder som till följd av denna analys behöver göras. Banverket utreder även dragningen av Hamnbanan, vilket även kommer att påverka Lundbyleden.

Lundbyleden går genom södra delen av Hisingen, och skär av själva älvstranden från övriga Hisingen. Lundbyleden är motorvägsklassad i öster, och går som vanlig väg i väster. Gränsen går vid Ättestupan vid Ramberget. Vägen har relativt nyligen byggts ut med ytterligare ett körfält på Lundbyleden vid Brunnsbomotet. Hastighetsbegränsningen är 70 km/timmen.

Transporterna på Lundbyleden handlar till liten del om lokala resor. Vägen är betydelsefull för transporter till hamnen, som beräknar en 50 % ökning av antalet transporter fram till 2012.

I arbetet med förstudien för Lundbyleden har en central uppgift varit att hitta lösningar på de motstridiga intressena mellan ökad transportkvalitet å ena sidan och en socioekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling med krav från närmiljön å andra sidan.

Centrala Hisingen – en levande stadsdel mitt i Göteborg.

Föreningen Fastighetsägare Centrala Hisingen (FCH) är en ideell fastighetsägarförening. FCH samverkar och driver utvecklingen av Centrala Hisingen, för att stärka området som en omtyckt stadsdel med tillväxt och gott rykte – mitt i Göteborg.

2008-11-15

FCHs verksamhetsområde omfattar Centrala Hisingen och primärområdena 401 och 402 (Kvillebäcken och Brämaregården). Totalt har föreningens medlemmar tillsammans 60 % av antalet lägenheter i området.

Synpunkter och kommentarer**Göteborg i en växande region**

Förstudien beskriver väl den utbyggnad av regionen, Göteborg och Centrala Hisingen som planeras. Kåman ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020.

Centrala Hisingen - Brämaregården och Kvillebäcken

Centrala Hisingens två områden ligger direkt i anslutning till Lundbyleden och området delas idag på mitten av Lundbyleden och Hamnbanan. Även här beskriver förstudien relativt väl de konflikter som finns mellan stadens utveckling och Lundbyleden - hög bullernivå, stora barriäreffekter, höga halter av luftföroreningar, små möjligheter till att exploatera älvnära områden.

I samrådshandlingen skriver man vidare att "formspråk och struktur i området fortfarande är industrins". Utvecklingen i dessa områden är planerade för bostäder, handel och verksamheter som inte är av industriell karaktär i första hand. Men med dagens industriella utseende och kraftiga barriärer blir det lätt ett moment 22 i utvecklingen. Eftersom området ser ut som ett industriområde är utbyggda transportleder naturligt - och eftersom det finns så stora trafikbarriärer i området kan inte mer stadslika kvarter med god tillgänglighet för gångtrafikanter och cyklister skapas...

I området bor det (Göteborgsbladet 2003, majversionen) vidare knapp 28 000 personer (i Sannegården 9840 personer, i Brämaregården 9468 och i Kvillebäcken 8501) och inte 13 575 som nämns i samrådshandlingen.

Centrala Hisingen har 2020 om rätt förutsättningar ges:

- Kraftigt ökat antal boende
- Högre andel barnfamiljer
- Ökat antal unga vuxna/studerande
- Minskad parkeringsnorm och mindre bilburet boende
- Ökat antal arbetsplatser och studieplatser
- Blivit en naturlig del av Göteborgs innerstad.

Lundbyledens påverkan på boendemiljön i området

Regeringen har det transportpolitiska målet att "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Till det övergripande målet hör sex delmål.

Hur påverkar de 6 delmålen arbetet med Lundbyleden?

1. Lundbyleden och tillgänglighet

Lundbyleden är en viktig matarled av biltrafik och transporter till och från bostäder och verksamheter – inte minst till Göteborgs hamn. Tillgängligheten för dem utan bil är låg, och för boende och verksamma i området begränsas man kraftigt av Lundbyledens barriärfunktion och kontakt med verksamheter och bostäder på olika sidor av Lundbyleden är svår. Det finns endast få möjligheter till övergångar vilket begränsar tillgängligheten ytterligare. Cykel- och gångvägar är inte tillfredsställande utbyggda för transport över Lundbyleden. En viktig nyckel för att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter är att begränsa möjligheterna för tung trafik på leden.

Tillgängligheten för den tunga trafiken kan lösas genom att den dirigeras via kringlederna- utan att för den skull öka belastningen på miljön.

2. Lundbyleden och regional utveckling

Lundbyleden är en av de vägar som ledare ut i regionen, men motverkar befolkningens sätt att nyttja kollektivtrafiken för längre transporter, eftersom det idag är enklare och snabbare att ta sig ut regionalt via Lundbyleden med bil, än med kollektivtrafik. Lundbyleden med sin omfattande trafikmiljö försvårar och bidrar inte heller till att öka antalet gång- och cykeltransporter till de kollektivtrafiknoder som idag finns.

Kollektivtrafiken planeras att kraftigt byggas ut enligt K2020 och stora möjligheter kommer skapas för pendling in och ut i regionen, vilket kommer minska beroendet av biltransporter.

3. Lundbyleden och transportkvalitet

Lundbyleden är idag hård belastad och köer vanliga. Inga egna filer finns för kollektivtrafiken. Lundbyledens trafikleder är otydliga, och det är svårt att orientera rätt om man inte väl känner till var och hur man ska köra. Hastigheten är ojämn, där många bilister kör mycket fort och andra långsamt för att hitta rätt. Många personbilar smiter igenom Herkulesgatan (som är skyltad 30 km/timmen) i hög hastighet för att undvika köerna. Stor risk för olyckor.

Med en lugnare och mer stadslig vägstruktur blir det tydligare och enklare för vardagsbilister att använda sig av Lundbyleden.

4. Lundbyleden och miljö

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids idag för många av de bostäder och verksamheter – däribland förskolor - som ligger i Kvillestaden. Även om bilarna får bättre avgasrening, krävs ytterligare åtgärder. En stor del av utsläppet härrör sig från den tunga trafiken, som släpper ut mycket avgaser vid köbildning och ojämna hastigheter. Även här skulle en omdirigering av den tunga trafiken betyda mycket.

Bullemnivån i närmiljön ligger i intervaller som kan vara uppemot 75 dBA, vilket innebär en kraftig störning för boende i Kvillestaden. Idag överskrids de bullemnivåer som är riktvärden, och sannolikt är att till 2020 kommer kraven på ytterligare sänkta gränser för buller finnas med uppemot 5 dBA.

Det är sannolikt att kraven på bullersanering blir hårdare och att Vägverkets skyldighet att se till att bullret inte överskrids vid fasad även kommer gälla inne i bostäderna, vilket ställer ökade krav på nya lösningar för att komma nå målbilderna för buller. Om inte strukturen på vägen kraftigt ändras kommer krav på bullersanering sannolikt bidra till ökad barriärbelastning på fler/högre bullerplank etc.

5. Lundbyleden och trafiksäkerhet

Lundbyleden är olycksdrabbad och ett av skälen är den dåliga transportkvaliteten samt den otydliga gestaltningen av vägen/gatan. De dåliga lösningarna för oskyddade trafikanter gör Lundbyleden till en farlig plats att både köra på och gå över.

Ett ökat antal lastbilar och långtradare tar sedan något år och kör på Herkulesgatan istället för Lundbyleden. Om detta beror på felprogrammerade GPS:er, eller om en medveten smitväg har mindre betydelse – trafikfaran för oskyddade trafikanter kvarstår.

6. Lundbyleden och jämställdhet

Ett välkänt faktum (som bl a visas i Vägverkets studie Transportefterfrågan och värderingsskillnader mellan män och kvinnor) är att kvinnor framförallt färdas lokalt och med kollektivtrafik och att män i större utsträckning gör regionala resor med bil. Lundbyleden förstärker missförhållandena mellan könen genom att vara en motorvägskoppling mot regionen, utan att bidra till de lokala transporterna med cykel eller kollektivtrafik. Skillnaderna i färdssätt är inte bara en genusfråga. Även de personer med svagare resurser tenderar att åka mer lokalt och kollektivt, precis som ungdomar/unga vuxna.

Synpunkter och kommentarer

När det gäller de trafikpolitiska målen har det traditionellt visat sig att det är ganska lätt att nå målen om regional utveckling och trafikskvalitet. Det är svårare att nå en godkänd

2008-11-15

trafiksäkerhet och ännu svårare har det varit att bygga väg där målen om med miljö, jämställdhet och tillgänglighet för alla diskuteras, tas på allvar och realiseras.

I det framtida arbetet med Lundbyleden anser vi att följande bör prioriteras:

- Omdirigera den tunga trafiken bort från Lundbyleden till kringlederna.
- Lundbyleden ska uppfylla de krav på transporter som stadsdelen har som en del av Göteborgs centrum -- med ökad tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.
- Den fysiska gestaltningen av gatan ska ligga i samklang med övrig stadsutveckling som syftar till att förändra den tidigare industristadsdelen till en del av Göteborgs innerstad med bebyggelse och verksamheter som påminner om city.
- Utvecklingen av Lundbyleden behöver skapa en lugn och tydlig trafikmiljö och samtidigt knyta ihop stadsdelens olika områden med varandra och övriga innerstaden.
- Att Vägverket ser och prioriterar, samt skapar möjligheter för att den långsiktig mest ekonomiska, miljömässiga och socialt hållbara lösningen också är den lösning som Vägverket väljer vid en utveckling av Lundbyleden.

Göteborg 2008-11-15

P-O Cristenson
ordförande

Vägverket		
Region Väst	Lokalkonior Göteborg	Avd 116699
Inkom	2008 -11- 2 4	Göteborg 08-11-20
Dokument/Arkivkod PP 20-A	Dokument 2008:53655	
Objekt/Projekt 436910	Datum 08-11-25 /Zch	

Vägverket
Region Väst
Knut Hermansson
405 33 GÖTEBORG

1(3)

Lundbyleden, Väg E6.21 – Synpunkter på förstudien

Bakgrund

KF Fastigheter (KFF) och SIBA/Remvassen har i flera decennier varit etablerade inom Backaplan handelsområde, både som fastighetsägare och som detaljhandelsföretag. Det nuvarande fastighetsinnehavet (nov -08) framgår av underskrifterna nedan och fastighetskartan, bilaga 1.

Denna skrivelse har upprättats i samråd med övriga fastighetsägare inom delområde 2, dvs fastigheterna Backa 166:4, Backa 170:2 och Backa 170:3.

Handelsområdets utveckling

KFF, SIBA och övriga fastighetsägare har under de senaste två decennierna arbetat för handelsområdets utveckling. Under 1990-talet genomfördes i samverkan med kommunen upprustning och förbättring av gatunätet. Kommunen genomförde samtidigt utbyggnad av Knutpunkt Hjalmar. Under 2000-talet har flera skilda projekt för utökning och effektivisering av handelsområdet utretts. Dessa projekt har haft som gemensamt mål att ta till vara det mycket goda kommunikationsläge som Backaplan har. Projekten har dock inte kunnat genomföras.

Kommunen har nu tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för Backaplan som inbegriper även områden väster om Kvillebäcken. Denna plan avses ligga till grund för och utgöra program för skilda delområden. Genomförandet har påbörjats genom upprättande av detaljplan för delområde 1 – Östra Kvillebäcken. Detaljplaneprocessen är där i sitt slutskede.

Delområde 2

Delområde 2, se bilaga 1, avses huvudsakligen utnyttjas för volymhandel men på sikt även innehålla en mindre del bostäder. För detta område har en förstudie för detaljplan genomförts under ledning av Norra Älvstranden Utveckling AB. Denna förstudie bygger i huvudsak på den markanvändning och den trafikförsörjning som föreslås i den fördjupade översiktsplanen. Förstudien föreslår att handelsytorna utökas från nuvarande ca 13.500 kvm (Biltema, Blomsterlandet samt fastigheten Backa 166:4) till totalt ca 70.000 kvm, jfr tabell nedan.

	Befintligt	Tillkommande	Totalt
Biltema/Blomsterlandet	9.000	3.000	12.000
Backa 166:4	4.500	-	4.500
KFF	-	34.000	34.000
SIBA/Remvassen	-	20.000	20.000

Den sammanlagda trafikallsträngen från verksamheterna inom delområde 2 kan grovt uppskattas vara av storleksordningen ca 2.000 bilar per timme in till området resp ut från området under en normal maxtimme fredag em. För att säkerställa en god framkomlighet bör den alstrade biltrafiken fördelas på ett flertal anslutningar till närliggande gator och leder

Kvillemotet

I planläggningen för Backaplan ingår etablering av ett nytt mot på Lundbyleden – Kvillemotet. Till motet ansluts en ny fyrfälzig trafikled, Kvilleleden, som förutsätts utbyggd parallellt med Bohusbanan och som sedan ansluts till/fortsätter i Minelundsvägen.

Det är vår bestämda uppfattning att Kvillemotet är nödvändigt för trafikförsörjningen av Backaplan och av stadsdelarna på "inre Hisingen". Kvillemotet måste utformas på ett sådant sätt att minst en anslutning från/till Kvilleleden kan ordnas i höjd med Biltema. Kvillemotet och Kvilleleden måste förläggas så nära Bohusbanan som möjligt så att markutnyttjandet blir effektivt.

Leråkersmotet

Leråkersmotet har sedan det byggdes varit huvudtillfart till Backaplan och utgör områdets kontakt med det regionala vägnätet. I samband med etableringen av Biltema och Blomsterlandet bedömdes kapaciteten i Leråkersmotet vara otillräcklig. Därför byggdes ytterligare en avfart från Lundbyleden i det läge där Kvillemotet nu planeras.

I den fördjupade översiktsplanen för Backaplan förutsätts Leråkersmotet bibehålla sin nuvarande funktion. Motet förutsätts i översiktsplanen utbyggt för att ge kontakt även med Frihamnsområdet via en bro över järnvägsområdet.

Det är vår bestämda uppfattning att Leråkersmotet även i framtiden måste utgöra en av huvudtillfarterna till handelsområdet. Motet ger fullständig kontakt med Lundbyleden både österifrån/österut och västerifrån/västerut. Leråkersmotet kommer att spela en avgörande roll för Backaplans fortsatta utveckling.

Lundbyleden

Vi är medvetna om att Lundbyleden är en trafikled av riksintresse, som bl a har stor betydelse för trafikförsörjningen av hamnområdena på Hisingen. Leden måste därför planeras och byggas ut med höga krav på framkomlighet, säkerhet och miljö. Dessa krav kan synas oförenliga med de regionala kraven på god trafikförsörjning och lättillgänglighet till stadsdelarna på Hisingen. Vi menar dock att de pågående och snart genomförda förbättringarna på Lundbyleden (sträckan Brunnshommet – Hj Brantingmotet) ger en antydning om hur de till synes motstridiga kraven borde kunna tillgodoses.

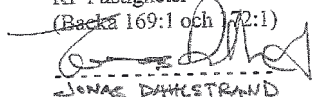
Vi har därför låtit vår konsult i trafikplaneringsfrågor sammanfatta våra synpunkter på Lundbyledens utformning i en systemskiss, se bilaga 2. Skissen visar en tänkbar princip för utformningen, där "riksintresset" tillgodoses genom (nuvarande) två körbanor. Dessa två körbanor har få av- och påfarter och möjliggör körhastigheter på 70-80 km/tim. Det "regionala intresset" tillgodoses genom att två nya körbanor ordnas, en på vardera sidan om de befintliga. Dessa kan ha relativt täta förgreningar och hopfasningar utformade för körhastigheten 50-60 km/tim. Anslutningar på Lundbyleden vid Kvillemotet och Leråkersmotet utformas på ett sådant sätt att god orienterbarhet och överskådlighet uppnås.

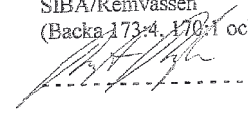
Systemskissen i bilaga 2 är inte ett färdigt förslag utan ett inlägg i diskussionen om Lundbyledens framtida utformning. Det är vår förhoppning att inlägget kan ge positiva bidrag i sökandet efter lösningar på de komplexa frågeställningar som Lundbyledens utformning omfattar.

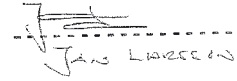
Etappvis utbyggnad

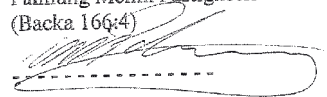
Gällande tidplaner för volymhandelsområdets utbyggnad förutsätter att de nya handelsenheterna inom delområde 2 skall tas i bruk under år 2011. Underhandsinformation om vägnätets investeringsplanering pekar preliminärt på en utbyggnad av Kvillemotet kring år 2015. Detta gör att förbättringar och kompletteringar av det befintliga vägnätet kommer att bli helt nödvändiga innan utbyggnaden av Kvillemotet sker. Dessa åtgärder måste i sin helhet vara detaljstuderade och beslutade - helst även påbörjade - innan byggstart för volymhandelsområdet sker.

Med vänlig hälsning

KF Fastigheter
(Backa 169:1 och 172:1)

JONAS DAHLSTRAND

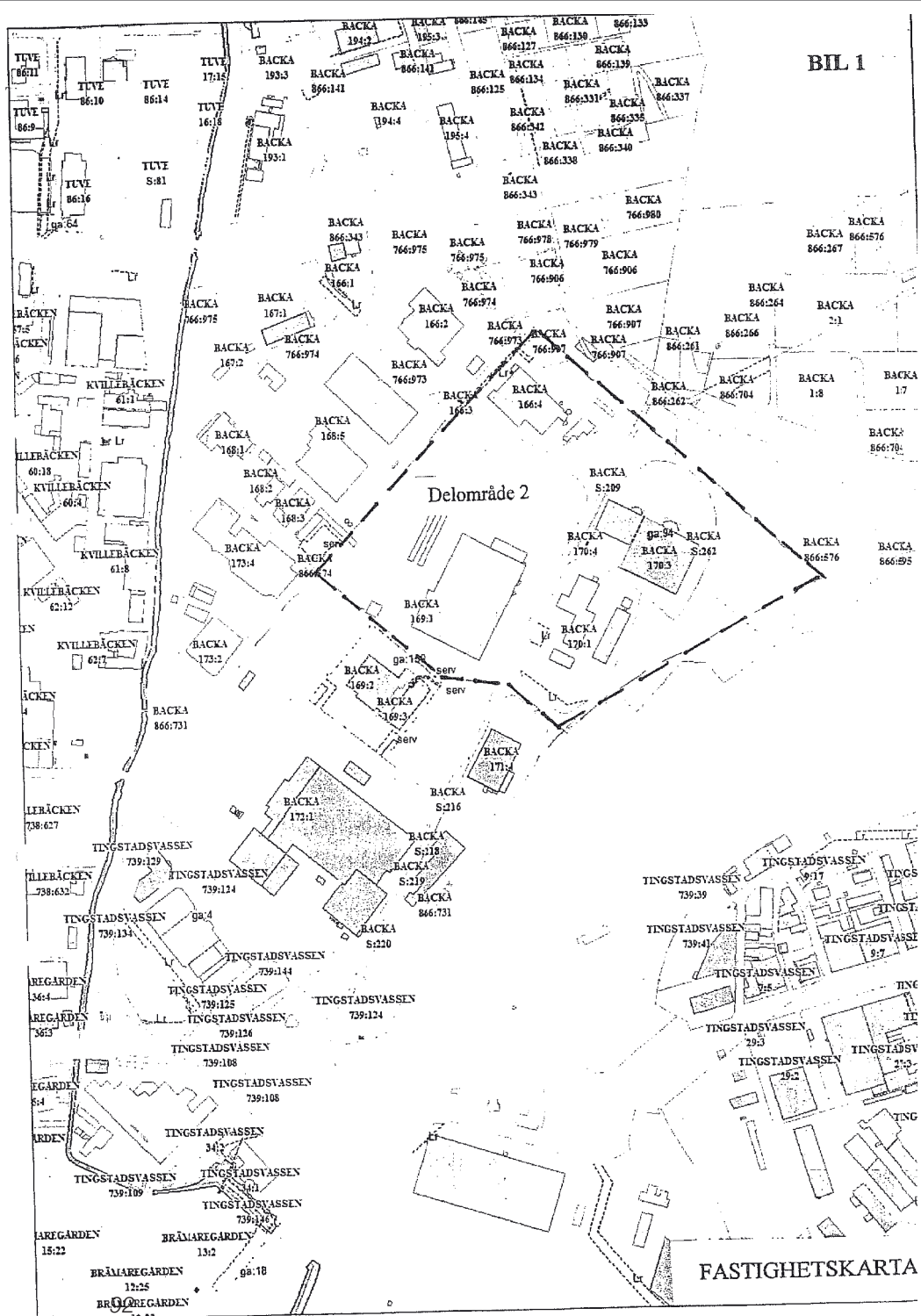
SIBA/Remvassen
(Backa 173:4, 179:1 och 168:4, Tingstadsvassen 3:7)


S-invest (Blomsterlandet)
(Backa 170:2)


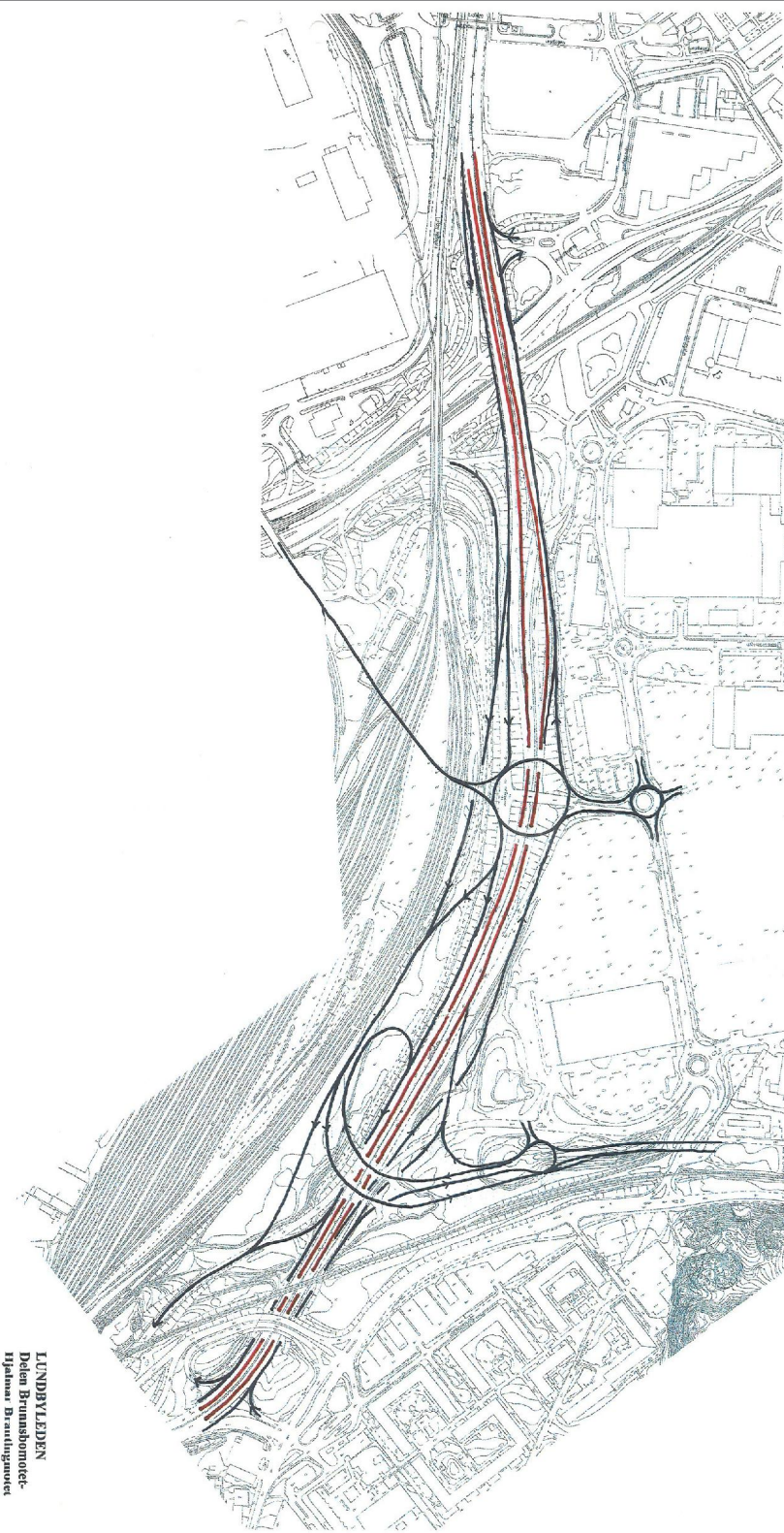
Palmung Mellin Fastigheter
(Backa 166:4)


Buffin Real Estate Sweden AB (Biltema)
(Backa 170:3)

Bilaga 1. Fastighetskarta
Bilaga 2. Lundbyleden, systemskiss



LUNDBYLEDEN
 Delen Brunnsbodeten
 Högåsar Brändtjärn
 Systematiska, sk 1:4000
 08-11-19/S Gränser



Hermansson Knut VGBpg

Från: Mats Andersson [mats.andersson@naturskyddsforeningen.se]
Skickat: den 17 november 2008 17:43
Till: Hermansson Knut VGBpg
Ämne: yttrande samråd väg E6.21 Lundbyleden
Bifogade filer: NF_Gbg_Lundbyleden0811.pdf, NF_Gbg_Lundbyleden4steg0811.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Till Vägverket
tt Knut Hermansson

Naturskyddsföreningen i Göteborg önskar yttra sig i samrådet angående förstudiehandlingen över väg E6.21 Lundbyleden enligt bifogat dokument. Föreningen vill också i ett separat brev framföra vikten av att ordentliga utredningar av alternativ görs i alla fyra stegen i fyrstegsprincipen.

med vänliga hälsningar

Mats Andersson
ordförande, Naturskyddsföreningen i Göteborg mats.andersson@naturskyddsforeningen.se
0708 308873

Region Väst		Lokal kontor	Aud
Göteborg		Göteborg	VGBpg
Inkom	2008-11-24		
Förskickat till			
PP 20-A		2008-53655 ✓	
43 6910		08-11-25 Rv	



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

15 november 2008

Vägverket
knut.hermansson@vv.se

Yttrande över samråd förstudie

Lundbyleden E6.21 delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, Göteborg

Trafik:

Planen redogör för att en ökning av trafiken till ca 60 000 fordon per dygn år 2020 inte medför en ökning av kvävedioxid på grund av att den tekniska utvecklingen kommer att medföra minskade utsläpp (sid 40). Föreningen ställer sig kritiskt till det här resonemanget eftersom målet borde vara att reducera det totala utsläppet, särskilt då miljö kvalitetsnormen överskrids i området kring leden. En breddad och bättre väg genererar ett större trafikflöde. Något som kan komma att ytterligare påverka utsläppsmängden.

En breddning av vägen kan försvåra för den föreslagna cykelbron över älven. Viktigt är att planera ombyggnaden av Lundbyleden så att en cykelväg och bro kan anslutas. Spårvagnstrafik och annan kollektivtrafik måste gynnas av ombyggnaden, genom avskilda körfält och spårväg. Om kollektivtrafiken förbättras så som projektet k2020 föreslår så kanske inte en större utbyggnad såsom tunnel är nödvändig. Kanske bättre lägga resurserna på kollektivtrafikutökning.

Trågalternativet som innebär en nedsänkning av vägen gör utbyggnad av cykel och gångbroar möjlig i större omfattning vilket är positivt. En heltunnel kan vara positivt då den bidrar till att ytor friläggas och görs tillgängliga för kollektivtrafik och stadens förtätning.

Naturvärden:

De naturområden som kommer beröras av den planerade utbyggnaden av Lundbyleden är Ramberget och Kvillebäcken.

Lundbyleden korsar Kvillebäcken. Genom att ytterligare exploatera områden i närheten av bäcken kan viktiga naturvärden störas. En eventuell nedsänkning av leden kan leda till översvämning som i sin tur kan leda till att smutsigt vatten rinner ner i Kvillebäcken och påverka den negativt. Dessutom så skulle en eventuell nedsänkning av leden betyda att den ligger under de riktvärden som Göteborg har för framtiden vad avser högvattennivåer. Man borde redan idag vara förberedd på framtida klimatförändringar och dess konsekvenser, såsom höjd vattennivå.

I Kvillebäcken finns en växtart vid namn Knölnate. Denna växt är rödlistad inom Sverige och fridlyst. Kvillebäcken är enda kända växtplats i Sverige för denna art. Göteborgs miljöförvaltning har klassat Knölnate som ansvarsart och genom att känna till växtens växtplats finns möjlighet att skydda den från att påverkas av exploatering i dess närhet. Detta anser föreningen måste göras vid eventuell utbyggnad av Lundbyleden.

Två av alternativen innebär att en tunnel skulle gå genom Ramberget. Om en tunnelmynning beläggs vid Rambergets fot finns det stor risk att den tar viss naturmark i anspråk. Föreningen

anser att man på något sätt ska kompensera detta enligt den antagna motionen i Göteborgs stad Sans och Balans.

Luftkvalité:

I planen finns det med mätningar av kvävedioxid, kväveoxid och partiklar (PM10) (sid 40). Då miljö kvalitetsnormen idag överskrids eller riskerar att överskridas intill Lundbyleden är det viktigt att föroreningshalterna reduceras till nivåer som säkerställer att normen inte överskrids och att de åtgärder som genomförs bidrar till och inte motverkar detta. Marknära ozon ingår också i miljömålet Frisk luft. Om det är meningen att Lundbyleden ska generera mer trafik i framtiden borde man titta på hur en eventuell ökning marknära ozon kommer att påverka närmiljön. En tunnel förbättrar luftkvaliteten ovan jord men ökar halten vid tunnelmynningen där alla föroreningar kommer ut, en utredning borde göras om hur föroreningarna kring en tunnelmynning påverkar natur och miljö.

Miljömål

Det är viktigt att visa på om föreslagna åtgärder kan bidra till eller försvåra att nationella, regionala och lokala miljö kvalitetsmål uppfylls, särskilt målen Frisk luft, God bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan. Åtgärder som motverkar möjligheterna att uppfylla miljömålen bör inte genomföras, eller möjligen kopplas till tvingande kompenserande åtgärder.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson
ordförande



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

15 november 2008

Vägverket
knut.hermansson@vv.se

Angående
Lundbyleden, Väg E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, Göteborg
Förstudie, 2008-06-17

Naturskyddsföreningen har tagit del av förstudien och sänder separat in synpunkter på själva förstudien, men vill här framföra synpunkter specifikt angående tillämpningen av fyrstegsprincipen.

I förstudien redovisas flera alternativ av åtgärder i framför allt steg 4 enligt fyrstegsprincipen. Vägverket har däremot inte redovisat några utredningar av åtgärder enligt steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen som krävs för att man ska kunna gå vidare med planering i steg 3 respektive 4. I förstudien nämns ett antal åtgärder i steg 1 och steg 2, men samtliga avskrivs som ointressanta när det gäller att ha effekt på problemen med framkomlighet och trängsel.

Naturskyddsföreningen vill framhålla att det enligt fyrstegsprincipen krävs en utredning innan man avfärdar åtgärder enligt steg 1 och steg 2. Det är inte tillräckligt att lista åtgärder och sedan bedöma dem som ointressanta. Detta gäller i särskilt hög mån när det är frågan om åtgärder som enligt föreningen kan ha en betydande effekt på framkomlighetsproblemen, speciellt kombinationer av åtgärder.

Informationsinsatser är en åtgärd i steg 1. Göteborg Stad har arbetat med detta i ett flertal projekt genom direktbearbetning av hushåll. Dessa resultat bör redovisas och man bör beräkna potentialen på framkomligheten av nya riktade informationsinsatser mot pendling på den aktuella sträckan.

Under steg 1 nämns vidare den kraftfulla satsning på kollektivtrafik K2020 innebär. Potentialen när det gäller minskad biltrafikefterfrågan anges däremot inte. Detta behöver kompletteras. Vägverket bör dessutom utreda alternativa kollektivtrafikåtgärder om man finner att K2020 är kraftlöst i att flytta över biltrafik till kollektivtrafik och på så sätt minska framkomlighetsproblemen.

Vidare anges i utredningen under steg 1 att nya busskörfält ökar kollektivtrafikens attraktionskraft och att det pågår sådana arbeten. Några effekter på framkomligheten anges inte och inte heller några utredningar om planering av bussfiler längs hela Lundbyleden och utanför det aktuella planområdet, t ex Torslanda – Lundbyleden – Tingstadstunneln.

Utredningen anger trängselskatt under steg 1, vilket förväntas föreningen, eftersom trängselavgifter enligt föreningens mening framför allt är ett verktyg att effektivisera

vägutnyttjandet. Den hör snarare hemma under steg 2. Oavsett under vilken rubrik, är trängselavgifter ett av de allra effektivaste medlen när det gäller att förbättra framkomligheten och effektivisera vägutnyttjandet. Vägverket behöver utreda avgifter och redovisa potentialen på framkomligheten.

Framför allt behöver potentialen av förbättrad framkomlighet från samtliga åtgärder i steg 1 och steg 2 adderas i syfte att se om kombinationer av dessa åtgärder kan lösa framkomlighetsproblemen innan Vägverket går vidare med planering av åtgärder i steg 4.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson
ordförande



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
VÄSTRA GÖTALAND

Vägverket Region Väst
Knut Hermansson
405 33 GÖTEBORG

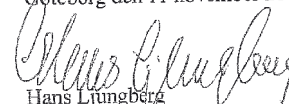
Förstudie Lundbyleden
Yttrande över Samrådshandling 85 43 69 10

Från Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland vill vi framföra följande synpunkter:

1. Vi prioriterar god framkomlighet och hög säkerhet i trafiken. Ju tidigare en ombyggnad av Lundbyleden kan genomföras ju bättre är det. Naturligtvis vill vi ha det bästa alternativet så snart som möjligt. Vi tror emellertid att en byggstart kan påbörjas tidigare om målsättningen inledningsvis är att lägga Lundbyleden i tråg (målbild tråg).
2. På längre sikt skulle det kanske finnas möjligheter att bygga målbild halvtunnel eller heltunnel.

Åtgärder på kort sikt som beskrivs som steg 3-åtgärder anser vi är av karaktären löpande förbättringsåtgärder och utgår ifrån att dessa inleds snarast.

Göteborg den 11 november 2008


Hans Ljungberg

Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland

Vägnät	
Region Väst (Göteborg)	Vägnät
Datum 2008-11-11	
PP 20-A 2008.11.11	436910

J. H. 2008-11-11
JH

Hermansson Knut VGBpg

Från: Kjell Bramwall [kjell@mrbygg.se]
Skickat: den 28 oktober 2008 12:17
Till: Hermansson Knut VGBpg
Ämne: Yttrande objektnr: 85436910
Bifogade filer: Yttrande 081028.doc

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej Knut.

Efter att ha fått Erat prospekt av Era nya planer som är tänkta utefter Lundbyleden / Inlandsgatan så översänder jag mitt yttrande som givetvis är en protest från vår sida.

Önskar ett svar om hur ni tänkt Er att vår situation på Mr BYGG skall lösas.

Med vänliga hälsningar
Mr BYGG AB
Kjell Bramwall
Tel direkt 031-65 39 91
Tel vxl 031-22 23 60
Fax 031-22 76 07
www.mrbygg.se

Vägverket Region Väst
Att, Kurt Hermansson
Box 14033
400 20 Göteborg

Yttrande gällande remiss Lundbyleden (E6.21), delen Eriksbergsmotet-Ringömotet Objektnummer 85436910

Efter att tagit del av Era olika förslag gällande ändring av ny vägsträckning rakt över Mr BYGG AB:s fastighet Göteborg Rambergsstaden 70:2 så vill vi givetvis protestera mot detta eftersom det skulle försämra helan vår verksamhet så kraftigt att vi måste flytta eller lägga ned. En förutsättning för verksamheten är uppställning av våra liftar och transportmöjlighet inne på vår tomt.

Vi har tidigare blivit drabbade av Lundbyledens utbyggnad och låg förut på Ceresgatan och blev år 2000 uppsagda trots att vi hade blivit lovade att få vara kvar. Vi hade då precis byggt om en ny verkstadshall som just blivit klar då vi fick reda på att det skulle gå en viadukt rakt över fåran gård vilket gjorde att vi inte kunde vara kvar. Skall detta nu drabba oss igen!?

Vi fick efter många diskussioner och hjälp av dåvarande VD för Norra Älvstrandens Utvecklings AB Lars Ivarsson att köpa denna tomt, Rambergsstaden 70:2 samt ett arrende på 1000m² av 70:1 vilket var och är en mycket viktig del för vår verksamhet. Detta arrende har vi önskat få köpa loss från början men tyvärr inte fått. Vi har dessutom haft lite diskussioner om att köpa del av tomt av vår granne Lundby Bil men har idag bara fått hyra en liten yta.

Vi har investerat kraftigt i både nytt kontor med lager och verkstad samt hela vår tomt är extra förstärkt för att klara av de laster som våra liftar belastar gården med.

Vi har byggt upp en verksamhet som fungerar mycket bra som det är nu och enligt många av våra kunder är mycket välordnad och lättillgänglig, det skulle vara mycket kostsamt om detta skulle ändras.

Med denna information till Er om vad vi tycker så skulle det vara mycket bra om ni kunde ändra Era planer gällande den vägsträckan som berör oss .

Göteborg 081028
Mr BYGG AB
Rambergsstaden 70:2

Kjell Bramwall