

KOPIA

Protokoll
2008-12-15

Utdrag ur protokoll (§ 194) från förbundsstyrelsens sammanträde måndagen den 15 december 2008 på Centralhuset, Göteborgs Stad

§ 194 Förslag till yttrande över "Lundbyleden E6.21-motet-Ringömotet, förstudie

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Vägverket daterad 2008-08-04 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Förslag till yttrande, daterat 2008-11-12, har upprättats.

Styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad godkände 2008-11-20 för egen del förslag till yttrande.

Förbundsstyrelsen beslutar

att godkänna förslag till yttrande, daterat 2008-11-12

Vid protokollet

Gunnel Rydberg

Justeras:

Jan Hallberg

Ing-Marie Samuelsson

Justering av protokollet har tillkännagivits genom anslag på Göteborgs kommuns anslagstavla i januari 2009.

Rätt utdraget intygar:

Gunnel Rydberg

Just:

GR Vägverket		
Region Väst	Lokalkontor Göteborg	Avd. VC 699
DAG: 2009-01-26		
PP 20-A 2008:73677 ✓		
436910		

Dnr: 08-124.21
StyrelseärendeTjänsteutlåtande
2008-11-12
Georgia Larsson

Förslag till yttrande över "Lundbyleden E6.21, väg Eriksbergmotet – Ringömotet, förstudie"

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Vägverket daterad 2008-08-04 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Bakgrund och syfte

Lundbyleden är en viktig länk för godstransporter på väg till Göteborgs hamn och till industrierna på västra Hisingen. Samtidigt har den stor betydelse för arbetspendling från Torslanda och Öckerö och som förbindelse till bostäder, handel och verksamheter längs leden.

För att få en överblick över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringfartslederna upprättar Vägverket även förstudier för Hisingaleden (E6.20), Halvors länk mellan Hisingaleden och Torslandavägen (väg 155) samt Söder-Västerleden (E6.20).

Syftet med förstudien är att utgöra underlag för prioritering av fortsatt utredningsarbete och för kommande flerårsplanering. Tankbara principlösningar för ledens framtida användning och utformning ska tas fram liksom möjligheter till etapputbyggnader och trimningsåtgärder.

Sammanfattning

Lundbyleden är idag en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. Den länkar samman E6, E20 och E45 med väg 155 till bl.a. Göteborgs hamn, bostäder och industrier i Torslanda samt Öckerö. Föreliggande förstudie omfattar sträckan Eriksbergmotet – Ringömotet.

Lundbyleden är utbyggd i omgångar och har därmed en varierande vägstandard. Leden upplevs idag som ett otydligt stråk med svåröverskådliga trafikplatser och otillfredsställande trafiksäkerhet. Områdena längs Lundbyleden har förändrats under åren från hamnverksamhet och industrier till bostäder och handel medan trafikfunktionen är densamma.

Parallellt med förstudien för Lundbyleden upprättas en förstudie för Hisingsleden. I det korta perspektivet är det värdefullt att belysa 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.

Möjligheterna att anpassa Lundbyleden till olika anspråk påverkas av Hamnbanan som löper i stort sätt parallellt med Lundbyleden. Både Lundbyleden och Hamnbanan utgör starka inslag i stadsbilden och bidrar till transportkorridorens barriäreffekt. Vägverkets slutsats, att den fortsatta planeringen av väg och järnväg behöver samordnas för att möjliggöra en god helhetslösning, är i sig riktig. En sådan samordning får dock inte medföra att genomförandet av den prioriterade Hamnbanan försenas.

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.



Knut Hermansson
Vägverket – Region väst
Box 140 33
400 20 Göteborg

Vägverket		
Region Väst	Lokalkontor Göteborg	Aud 16609
2008-11-24		
PP 20-17	2008:53655	
43 69 10	08-11-25	EN

Göteborg 2008-11-21
Dnr: 08-124-21

Förslag till yttrande över "Lundbyleden, E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, förstudie"

På sammanträdet med GR:s styrgrupp för miljö och samhällsbyggnad den 20 november 2008 antogs förslag till yttrande över "Lundbyleden, E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, förstudie". Yttrandet kommer även att behandlas av GRs Förbundsstyrelse den 15 december.

Med vänlig hälsning
Göteborgsregionens kommunalförbund
Planering

Georgia Larsson



Dnr: 08-124.21

Styrgruppsärende
2008-11-20

Till
Styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad

Förslag till yttrande över "Lundbyleden E6.21 motet-Ringömotet, förstudie"

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Vägverket daterad 2008-08-04 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Förslag till yttrande, daterat 2008-11-12, har upprättats.

Styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad beslöt

att för egen del godkänna förslag till yttrande, daterat 2008-11-12, samt att översända yttrandet till förbundsstyrelsen och föreslå dem att godkänna förslaget

Göteborg 2008-11-12

Bo Aronsson

/Georgia Larsson



Dnr: 08-124.21
Styrgruppsärende

Tjänsteutlåtande
2008-11-12
Georgia Larsson

Förslag till yttrande över "Lundbyleden E6.21, väg Eriksbergmotet – Ringömotet, förstudie"

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Vägverket daterad 2008-08-04 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Bakgrund och syfte

Lundbyleden är en viktig länk för godstransporter på väg till Göteborgs hamn och till industrierna på västra Hisingen. Samtidigt har den stor betydelse för arbetspendling från Torslanda och Öckerö och som förbindelse till bostäder, handel och verksamheter längs leden.

För att få en överblick över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringfartslederna upprättar Vägverket även förstudier för Hisingaleden (E6.20), Halvors länk mellan Hisingaleden och Torslandavägen (väg 155) samt Söder-Västerleden (E6.20).

Syftet med förstudien är att utgöra underlag för prioritering av fortsatt utredningsarbete och för kommande flerårsplanering. Tankbara principlösningar för ledens framtida användning och utformning ska tas fram liksom möjligheter till etapputbyggnader och trimningsåtgärder.

Sammanfattning

Lundbyleden är idag en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. Den länkar samman E6, E20 och E45 med väg 155 till bl.a. Göteborgs hamn, bostäder och industrier i Torslanda samt Öckerö. Föreliggande förstudie omfattar sträckan Eriksbergmotet – Ringömotet.

Lundbyleden är utbyggd i omgångar och har därmed en varierande vägstandard. Leden upplevs idag som ett otydligt stråk med svåröverskådliga trafikplatser och otillfredsställande trafiksäkerhet. Områdena längs Lundbyleden har förändrats under åren från hamnverksamhet och industrier till bostäder och handel medan trafikfunktionen är densamma. Bebyggelseutvecklingen som pågår både längs leden, men även på andra delar

av Hisingen, kommer fortsättningsvis att ställa höga krav på effektiva trafiklösningar.

Parallellt med Lundbyleden går Hamnbanan där behovet av kapacitetshöjande åtgärder är stort. Hamnbanan är en viktig länk för i första hand transporter till och från Göteborgs hamn med en alltmer växande mängd gods.

Kansliets kommentarer

GR ser positivt på att Vägverket har arbetat med parallella förstudier för att få ett helhetsgrepp över möjligheterna att flytta en större andel av de tunga transporter 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 2020. Vikten av en attraktiv och lättillgänglig regionkärna, till vilken området längs Lundbyleden hör, 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 2020.

Lundbyleden passerar ett expansivt område med stora möjligheter till stadsutveckling till gagn för hela Göteborgsregionens utveckling. Samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamn och övriga industriområden av största vikt för svensk ekonomi. Såväl stadsutvecklingen som de ökande godsflödena ställer krav på effektiva transportlösningar.

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 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. För Lundbyleden kan investeringar även motiveras utifrån behovet av upprustning och de åtgärder som en stadsutveckling i området kan komma att kräva (tillgänglighet, stadsmiljö, barriäreffekt mm). Detta bör studeras särskilt i nära samverkan med Göteborgs stad som en del av de studier som görs av en möjlig och önskvärd stadsutveckling.

Parallellt med förstudien för Lundbyleden upprättas en förstudie för Hisingleden. I det korta perspektivet är det värdefullt att belysa åtgärder som

gör Hisingleden 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.

Möjligheterna att anpassa Lundbyleden till olika anspråk påverkas av Hamnbanan som löper i stort sätt parallellt med Lundbyleden. Både Lundbyleden och Hamnbanan utgör starka inslag i stadsbilden och bidrar till transportkorridorens barriäreffekt. Vägverkets slutsats, att den fortsatta planeringen av väg och järnväg behöver samordnas för att möjliggöra en god helhetslösning, är i sig riktig. En sådan samordning får dock inte medföra att genomförandet av den prioriterade Hamnbanan försenas.

I det fortsatta arbetet är det önskvärt med ett samlat helhetsgrepp rörande de parallella förstudierna för Hisingleden, 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 trafikledningens framtida funktion i ett sammanhängande transportsystem utifrån ovan nämnda förutsättningar.



Göteborgsregionens kommunalförbund
Box 5073
402 22 Göteborg

Remiss från Vägverket betr. Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet

Vägverket, region Väst, har översänt ett förslag till förstudie för Lundbyleden (väg E6.21) delen Eriksbergsmotet - Ringömotet. Eftersom detta ärende har regionala effekter översänder Göteborg Stad svaret till Göteborgsregionens kommunalförbund för ett samordnat yttrande från regionen till Vägverket. Svaret översändes också till Vägverket för kännedom.

Allmänt om förstudien

Göteborgs Stad tycker att det är en ambitiöst upplagd förstudie. Frågor kring framtida markanvändning kring leden och Hamnbanan har getts stort utrymme. Förstudien har ambitionen att förena behoven av en god stadsutveckling med transportbehoven på leden. Det är således positivt att stadsutvecklingsfrågorna har fått stor plats i förstudien.

Med denna breda ansats är det naturligt att det är många svåra och strategiska beslut som samlats i förstudien. Staden vill därför redan här markera inställningen av vikten att bedömningarna görs med en helhetssyn där såväl stadens utveckling som kraven från de olika trafikslagen finns med.

De beslut som ska tas handlar om att utveckla dessa delar av staden till en attraktiv regionkärna, som är tillgänglig för innevånare och besökande. Göteborgsregionen har i sitt arbete kring "Uthållig tillväxt" betonat vikten av att regionkärnan blir attraktiv och med ett betydande tillskott av arbetsplatser, bostäder och utbildningsplatser i en god stadsmiljö. Förnyelseområdena Frihamnsmrådet, Backaplan och andra områden längs Hisingens stränder innehåller stora utvecklingsmöjligheter. Samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamnar och industriområden av största vikt för näringslivets utveckling. Det är därför angeläget att fortsätta söka goda lösningar där bägge dessa anspråk tillgodoses.

En förstudie utgör normalt främst ett viktigt beslutsunderlag för Vägverkets flerårsplanering. Inriktningen kan således sägas vara att förbereda för sådana åtgärder och objekt som ligger inom en tioårsperiod. Förstudien för Lundbyleden tar dock ett mycket vidare grepp. Genom att Lundbyleden passerar genom ett av de mest expansiva områden i Göteborg och går genom ett tänkt framtida regioncentrum blir problembilden och det antal frågor som man behöver ta ställning till både många och komplexa. Sambanden mellan vad man gör på den ena och andra platsen är svåra att överblicka eftersom inte alla utredningar är lika långt framskridna. Samtidigt är det inte möjligt att invänta tills alla studier gjorts, verkligheten kräver åtgärder här och nu.

Ansatsen att i en förstudie för en nationell väg, tillämpa ett sådant brett angreppssätt är berömvärt. Men svårigheterna uppstår när man skall ta ställning till förslag och lösningar. Det finns ställningstaganden som direkt kan kopplas till Vägverkets ansvar. Och det finns många frågor som också berör Banverket och exploitörerna i området. Dessa ligger, som nämnts, inte i fas med den tidplan som Vägverket anger för sin del. Så är t.ex. Banverket för Hamnbanan snarast i fasen järnvägsplan för den västliga delen

Om målbilderna

Från trafiksynpunkt finns behov av och önskemål om att få en trafiklösning som inte åstadkommer flaskhalsar och därmed risk för köbildning på Lundbyleden. För att skapa god tillgänglighet bör Lundbyleden således ha stadsmotorvägsstandard med relativt många trafikplatser. Detta står mer eller mindre i konflikt med de markanvändningsintressen som finns och behov av att eliminera/reducera den barriär som leden tillsammans med Hamnbanan utgör.

Vägverket har tagit fram en rad målbilder med starkt varierande konsekvenser för staden och med olika prislappar. Av de presenterade målbilderna i förstudien framstår tunnelalternativen ge störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö. Många av remissinstanserna har därför uttalat sig positivt för tunnelalternativen. Barräreffekten och störningar tas bort och stadsdelarna kan knytas ihop. Förutsättningar ges för stadsmiljöer med stora kvalitéer och god tillgång till de attraktiva älvstränderna. Det är dock för tidigt att nu uttala sig om lämpligaste målbilden. I den fortsatta utredningen bör dessa målbilder redovisas mer utförligt och bl.a. visa hur trafiken i tunnel kan anslutas till det lokala nätet. Göteborgs Hamn ABs synpunkter på att en heltunnellösning ända till Kvillebangården har negativa effekter på hamntrafiken, måste beaktas i det fortsatta arbetet.

Olika varianter av redovisade tråg- och halvtunnlar kan också ge fördelar för markanvändningen även om de inte tillgodoser direkta samband mellan Frihamnen och Kvillestaden. Mellan Eriksbergsmotet och Lindholmsmotet kan tråglösningarna med en samordnad Hamnbanan och Lundbyleden troligen väl kombineras med en god stadsutveckling.

Det är uppenbart att ingen av åtgärderna i steg 1, 2 eller 3 löser problemen. Däremot syns åtgärderna i steg 4 kunna motsvara en önskvärd målbild. Ingen av de föreslagna helhetsåtgärderna i steg 4 är dock förenliga med Vägverkets åtgärdsplanering där mycket begränsade resurser hittills har redovisats för Lundbyleden. Alternativen med tråg/tunnel är mycket kostnadskrävande och löper därmed stor risk att inte kunna genomföras före år 2020.

Förstudien lämnar således flera frågor obesvarade om hur Hamnbanan och Lundbyleden förhåller sig till varandra i de olika målbilderna. Är t.ex. den långa tunneln möjlig med hänsyn till Hamnbanans anspråk på Kvillebangården? Samordnad planering är under alla omständigheter nödvändig mellan väg- och järnvägsförbindelserna.

Antalet trafikplatser bör hellre vara de föreslagna fem än tre öster om Kvillebäcken då de medför större tillgänglighet till det lokala vägnätet. Kanske bör ett alternativ med fyra platser, där Brunnsbomotet och Kvillemotet integrerats prövas?

Samordnad planering

Göteborgs Stad anser att det som presenteras i förstudien skulle vinna på att behandlas i flera steg. Staden föreslår att man i ett första steg behandlar frågor som berör en ny älvförbindelse och Hamnbanans första etapp kopplat till exploatering på östra Eriksberg respektive Backaplan. Det gäller antal och utformning av trafikplatserna mellan Ringömotet och Hjalmar Brantingsplatsen och nödvändiga åtgärder vid trafikplatserna mellan Lundbytunneln och Hjalmar Brantingsplatsen för att säkra tillgängligheten till Norra Älvstranden.

I en fortsatt studie behöver den långsiktiga målbilden för helheten tas fram. Det handlar då om att förena bebyggelsens krav med trafikfrågorna. Lundbyledens framtida utformning hänger stark samman med hur Hamnbanans framtida lösning ser ut.

Göteborgs Stad stöder Vägverkets slutsats att det fortsatta arbetet bör ske som samordnad väg- och järnvägsutredning. Studier om Frihamnens utveckling har påbörjats

och kan bidra med ny kunskap om områdets möjligheter och samband med Lundbyleden och de omgivande områdena. Hänsyn till kollektivtrafikens utveckling och samband med framtida knutpunkter och bytespunkter i anslutning till Frihamnsområdet är andra frågor som måste utvecklas i den fortsatta planeringen

Nackdelen med en samordnad väg- och järnvägsutredning är att denna kommer att ta förhållandevis lång tid, det är många komplexa frågor som ska behandlas. Det finns ett starkt behov av att klara ut Hamnbanans framtida sträckning snarast och detta kan under vissa förutsättningar ske direkt i en järnvägsplan. Därmed kan spaden sättas i marken förhållandevis snabbt för Hamnbanan. Göteborgs Stad gör bedömningen att planeringen av Hamnbanan av detta skäl för delen mellan Pölsebo och Eriksbergsmotet kan ske separat. På denna del accepterar Göteborgs Stad att Banverket förekommer helhetsplaneringen och att beslutad lösning av Hamnbanan blir en förutsättning för övriga frågor. Därmed kan frågorna kring detaljplanen för bostäder vid Säterigatan lösas snabbt. Ett snabbt genomförande av Hamnbanan på dessa delar ger också betydande miljöförbättringar inom Eriksbergsområdet.

Detta betyder i sin tur att det är av stor betydelse att vägverkets och stadens planering snabbt kommer i fas med Banverkets planer för Hamnbanan.

Det arbete som nu påbörjats kring "Centrala Älvstaden" bör vara en lämplig form för sambandsanalyserna. Kanske ska detta formaliseras i en fördjupad översiktsplan men detta behöver i dagsläget inte bestämmas.

Några förutsättningar för fortsatta studier

Stadens och regionens mål att öka tillgängligheten och minska miljöstörningarna genom ökad andel kollektivtrafik måste också genomsyra Lundbyledens utformning och funktioner i den fortsatta planeringen.

Det är bra om Norrleden och Söderleden kan avlasta Lundbyleden den tunga trafik som ska ut till hamnar och verksamhetsområden på västra Hisingen. Lundbyleden kommer emellertid fortfarande vara en viktig genomfartsled för trafiken i riktningen E20 – Tingstadstunneln - Göteborgs hamn. Detta förhållande kvarstår med ny älvförbindelse i Marieholm.

Andra frågor som aktualiserats den senaste tiden är hur en tunnel vid Marieholm påverkar vägutformningen i områdets östra delar. Det är angeläget att en god stadsutveckling i Lundbyledens omgivning är en av utgångspunkterna i den fortsatta planeringen.

Frågor som behöver lösas i ett första skede

Som framgår föreslår Göteborgs Stad att delen Pölsebo - Eriksbergsmotet på Hamnbanan löses snabbt. Detta innebär att anslutningarna mot delen Eriksbergsmotet - Lindholmsmotet behöver studeras för att optimala lösningar ska erhållas.

Nu är en utbyggnad av en ny älvförbindelse högaktuell. Med Partihallsförbindelsens och Marieholmtunnelns trafik förstärks Lundbyledens roll som primärled. Samtidigt måste Lundbyleden också klara framtida tillgänglighet till alla områden som håller på att utvecklas på ömse sidor om leden.

Förutsättning för att en ny älvförbindelse vid Marieholm skall fungera väl, är att Lundbyledens östra del får en genomgripande ombyggnad. De trånga vägportarna vid Brunnsbomotet har inte de bredder som kan behövas. Därför borde den östra delen av Lundbyleden behandlas tillsammans med älvförbindelsen. Vägverket har dock valt att låta dessa frågor lösas i utredningen för Lundbyleden. Förstudien ger dock inte tillräckliga svar.

I den östra delen måste behovet av bra tillgänglighet vägas mot att lösningarna klarar av att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmtunnel. Här behöver detaljerade studier skyndsamt genomföras.

Kommunstyrelsen vill vidare framföra att 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. Förseñas 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 miljövinster 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.

- - - -

Vid behandlingen av ärendet fanns skiljaktiga meningar.

Endrick Schubert (s) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som angivits ovan i enlighet med stadskansliets förslag med tillägg enligt yrkande från mp, s och v enligt Bilaga A.

Tjänstgörande ordförande Jan Hallberg (m) yrkade bifall till stadskansliets förslag.

Kommunstyrelsen biföll utan omröstning yrkandet från Endrick Schubert.

Marie Lindén (v) antecknade som yttrande en skrivelse från v enligt Bilaga B.

Göteborg den 5 november 2008
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Jan Hallberg

Benny Stålesjö

Dnr 0738/08

Tilläggsyrkande mp, s

2008-11-05

Kommunstyrelsen i Göteborgs Stad

Ärende 2:5

Remiss från Vägverket beträffande Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet - Ringön.

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. Förseñas 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 miljövinster 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.

Göteborg den 30 oktober 2008

Yrkande v
(Ersätter tidigare yrkande)
Område 2:5 KS 2008-11-05

Angående: remiss från Vägverket betr. Lundbyleden

Kommunstyrelsen skall svara på tre remisser angående leder på Hisingen. Vi har liknande synpunkter på samtliga tre föreslagna åtgärder och föreslår att stadskansliet får i uppdrag att inarbeta dessa i svaren.

När det gäller Lundbyleden vill vi likt en enig miljönämnd framhålla att ny- och utbygge av stora trafikleder inte självklart är rätt metod att lösa transporterna i framtiden. En tydlig prioritering måste vara att styra över så mycket som möjligt av transporterna till spårtrafik och så mycket som möjligt av persontransporterna till kollektivtrafik. Det är utifrån minskade trafikvolymerna som stadens vägar skall planeras inte utifrån ökande volymer som i förslaget.

Av dessa minskade trafikvolymerna är det sedan positivt att Lundbyleden täcks över för att ge plats åt stadsutveckling, men det är svårt att avgöra om detta är kostnadseffektivt. Med en samlad satsning på att flytta transporterna och persontrafiken till andra trafikslag samtidigt som trängseln minskar med exempelvis trängselavgifter kommer den Lundbyled som föreslås täckas över behöva ha betydligt lägre kapacitet än dagens Lundbyled.

Det är viktigt att framhålla att en samordnad planering inte får innebära att arbetet med hamnbanan försinkas.

Dessutom utgår såväl förslaget som svaret från att Marieholmstunneln skall bli av. Eftersom kommunfullmäktige ännu inte har fått ta ställning i frågan har kommunstyrelsen inte mandat att planera med den som förutsättning. Det rimliga är att svaret utgår från det mandat kommunstyrelsen har och därför bör skrivningarna om Marieholmstunneln utgå.

Utredningen visar också det olämpliga med att bygga Marieholmstunneln. Alla ansträngningar som görs på Hisingsleden och Halvors länk för att avlasta Lundbyleden kommer att ätas upp av ny trafik från Marieholmstunneln. Detta går helt stick i stäv med stadens miljöambitioner.

Kommunstyrelsen föreslås besluta:

Att ovanstående synpunkter inarbetas i stadens svar.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2008-10-15
Diarienummer 0738/08
Repronummer 287/08

Stadsutveckling och samhällsanalys

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

Remiss från Vägverket betr. Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet.

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen

Yttrande enligt bilaga 11 översändes till Göteborgsregionens
förbundsstyrelse

Yttrande enligt bilaga 11 översändes till Vägverket för kännedom

Sammanfattning

Vägverket, region Väst, har översänt ett förslag till förstudie för Lundbyleden (väg E6.21) delen Eriksbergsmotet - Ringömotet. Lundbyleden är en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. För hamnen och industrierna på västra Hisingen är ledens funktion central samtidigt som stadsutvecklingen på Hisingen ställer nya krav och villkor för kommunikationsstråket.

Vägverket har lagt stor vikt vid att diskutera och pröva olika alternativ för att klara både Lundbyleden och den till stora delar parallellt gående Hamnbanan. Förstudien redovisar målbilder (principlösningar). Det mest långtgående är en förläggning av både Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel på hela sträckan. De andra principerna är en kombination av förläggning i bergtunnel på del av sträckan och nedsänkt läge i tråg på den andra delen eller en förläggning i nedsänkt läge i tråg på hela sträckan.

Synpunkter

Stadsutvecklingsfrågorna har fått stor plats i förstudien. Med denna breda ansats är det naturligt att det är många svåra och strategiska beslut som samlats i förstudien. Förnyelseområdena Norra Älvstranden, Frihamnsområdet och Backaplan innehåller stora utvecklingsmöjligheter. Samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamnar och industriområden av största vikt för näringslivets utveckling. Det är därför angeläget att fortsätta söka lösningar där bägge dessa anspråk tillgodoses.

För att skapa god tillgänglighet bör Lundbyleden ha stadsmotorvägsstandard med relativt många trafikplatser. Detta står mer eller mindre i konflikt med de

markanvändningsintressen som finns och det gäller att eliminera/reducera den barriär som leden tillsammans med Hamnbanan utgör.

Vägverket har tagit fram en rad målbilder med starkt varierande konsekvenser för staden och med olika prislappar. Av de presenterade målbilderna i förstudien förefaller tunnelalternativen ge störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö. Barriäreffekten och störningar tas bort och stadsdelarna kan knytas ihop. Förutsättningar ges för stadsmiljöer med stora kvalitéer och god tillgång till de attraktiva älvstränderna. Det är dock för tidigt att nu uttala sig om lämpligaste målbilden.

Olika varianter av redovisade tråg- och halvtunnlar kan också ge fördelar för markanvändningen även om de inte tillgodoser direkta samband mellan Frihamnen och Kvillestaden.

Alternativen med tråg/tunnel är mycket kostnadskrävande och löper därmed stor risk att inte kunna genomföras före år 2020.

Göteborgs Stad stöder Vägverkets slutsats att det fortsatta arbetet bör ske som samordnad väg- och järnvägsutredning. Nackdelen med en samordnad väg- och järnvägsutredning är att denna kommer att ta förhållandevis lång tid. I remissvaret görs bedömningen att planeringen av Hamnbanan för delen mellan Pölsebo och Eriksbergsmotet kan ske separat för att problemen kring detaljplanen för bostäder vid Säterigatan ska lösas snabbt. Ett snabbt genomförande av Hamnbanan på dessa delar ger också betydande miljöförbättringar inom Eriksbergsområdet.

I den östra delen måste behovet av bra tillgänglighet för det lokala vägnätet vägas mot att lösningarna klarar av att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholms tunnel.

Det arbete som nu påbörjats kring "Centrala Älvstaden" bör vara en lämplig form för sambandsanalyserna.

Ekonomiska konsekvenser

En mycket översiktlig kostnadsbedömning redovisas i förstudien. Åtgärderna på kort sikt ligger på 0,2-0,3 mdr kr. Alternativen tråg och halvtunnel har spannet 1-3 mdr kr. Heltunnelalternativen med tunnel ända till Brunnsbo anges kosta 3 - 5 mdr kr. Till detta kommer kostnaderna för Hamnbanan. Vissa medel på kort sikt har avsatts för Lundbyleden, medan de långsiktiga projekten inte finns i Infrastrukturplaneringen f.n. Vägverkets ekonomiska planering för 2010-2021 pågår och ett förslag om 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 Backa (ej nämndbehandlat)
Bilaga 7 SDN Lundby
Bilaga 8 Älvstranden Utvecklings AB
Bilaga 9 Göteborgs Hamn AB
Bilaga 10 Business Region Göteborg
Bilaga 11 Förslag till yttrande till Göteborgsregionens kommunalförbund*

Ärendet

Vägverket, region Väst, har till Göteborgs Stad översänt ett förslag till förstudie för Lundbyleden (väg E6.21) delen Eriksbergsmotet - Ringömotet. Eftersom detta ärende har regionala effekter översänder Göteborg svaret till Göteborgsregionens kommunalförbund för ett samordnat yttrande från regionen till Vägverket senast 2008-11-20. Kommunens yttrande till Göteborgsregionen behöver därför översändas senast 2008-11-06. Svaret föreslås också att översändas till Vägverket för kännedom.

Parallellt med förstudien om Lundbyleden genomför också Vägverket studier för Hisingsleden, Söder/Västerleden och en ny förbindelse mellan Torslandavägen och Hisingsleden, kallad Halvorslänk. Samtidigt med yttrandet för Lundbyleden behandlas i kommunstyrelsen ärendena för Hisingsleden 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 Backa, SDN Lundby samt Älvstranden Utvecklings AB och Göteborgs Hamn AB. Svar har inkommit från samtliga men politisk behandling är ännu inte klar i några nämnder.

Förstudien finns att läsa i sin helhet på Vägverkets webbplats,
http://www.vv.se/templates/page3_24020.aspx

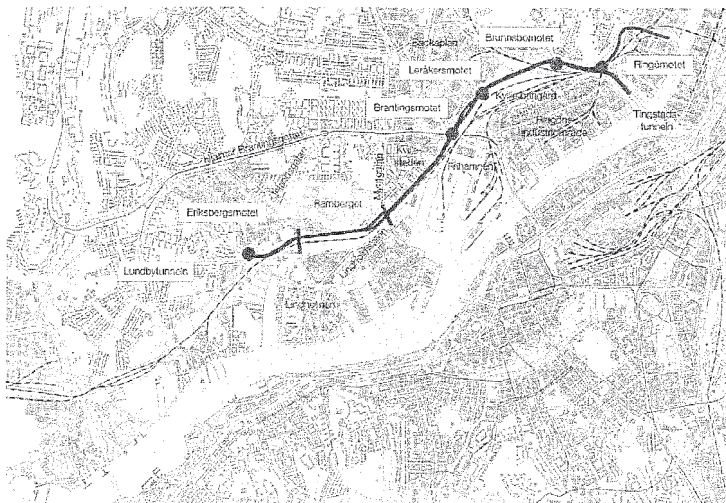
Sammanfattning i förstudien redovisas i bilaga 1.

Bakgrund

Förstudien är första steget i Vägverkets planeringsprocess och syftar till att identifiera problem och åtgärdsbehov för Vägverkets åtgärdsplanering och Länsstyrelsens prövning av betydande miljöpåverkan. Med stöd av remissvaren kommer Vägverket att välja inriktning för Lundbyledens framtida funktion och utformning.

Lundbyleden är en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. För hamnen och industrierna på västra Hisingen är ledens funktion central samtidigt som stadsutvecklingen och tankarna på ett utvidgat regioncentrum på Hisingen ställer nya krav och villkor för kommunikationsstråket.

Förstudien har lagt stor vikt vid att diskutera och pröva olika alternativ för att klara både Lundbyleden och den till stora delar parallellt gående Hamnbanan, dvs ett framtida läge för ett kommunikationsstråk på centrala Hisingen. Förstudien redovisar målbilder (principlösningar), som remissinstanserna förväntas lämna synpunkter på. Det mest långtgående är en förläggning av både Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel på hela sträckan. De andra principerna är en kombination av förläggning i bergtunnel på del av sträckan och nedsänkt läge i tråg på den andra delen eller en förläggning i nedsänkt läge i tråg på hela sträckan.



Målbilderna är:

Ytalternativ - Lundbyleden och järnvägen ligger kvar i princip i nuvarande sträckning.

Tråg - Lundbyleden och järnvägen sänks ner i betongtråg.

Halvtunnel - Lundbyleden och järnvägen ligger i betongtråg väster om Kvillebäcken för att väster om Lindholmstötet gå in i Ramberget.

Betongtunnel/tråg - Lundbyleden och järnvägen ligger i princip i nuvarande sträckning men sänks ner så att de kan överdäckas.

Heltunnel - tunnel som sträcker sig till Kvillebäcken alternativt till Brunnabo.

Öster om Hjalmar Brantingsplatsen har Vägverket visat två principer för utformning av leden. Den ena bygger på att det bara ska finnas ett mot (Kvillemotet) mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Ringåmotet. Den andra principen visar tre mot på samma sträcka, dvs Leråkersmot, ett nytt Kvillemot samt ett Brunnabomot. De olika principerna ger olika förutsättningar för tillgängligheten till Backa och Backaplan.

Remissinstanserna

Byggnadsnämnden anser att det är positivt att stadsutvecklingsfrågorna har fått stor plats i förstudien. Förnyelseområdena Frihamnsområdet, Backaplan och andra områden längs Hisingens stränder innehåller stora utvecklingsmöjligheter. Samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamnar och industriområden av största vikt för näringslivets utveckling. Det är angeläget att en god stadsutveckling i Lundbyledens omgivning är en av utgångspunkterna i den fortsatta planeringen.

Av de presenterade målbilderna i förstudien framstår tunnelalternativen ge störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö. Barriäreffekten och störningar tas bort och stadsdelarna kan knytas ihop. Olika varianter av redovisade tråg- och halvtunnlar kan också ge fördelar för markanvändningen även om de inte tillgodoser direkta samband

mellan Frihamnen och Kvillestaden. Antalet trafikplatser bör hellre vara de föreslagna fem än tre öster om vattendraget Kvillebäcken.

Stadens och regionens mål att öka tillgängligheten och minska miljöstörningarna genom ökad andel kollektivtrafik måste också genomsyra Lundbyledens utformning i den fortsatta planeringen.

Byggnadsnämnden stöder Vägverkets slutsats att det fortsatta arbetet bör ske som en samordnad väg- och järnvägsutredning.

Fastighetsnämnden anser att åtgärder på Hisingsleden samt utbyggnad av Halvors länk kombinerat med informations och vägvisningsåtgärder kommer att påverka den tunga trafiken att välja Hisingsleden framför Lundbyleden. Detta kommer att påverka trafikbelastningen på Lundbyleden i positiv riktning.

Fastighetsnämnden föreslår att åtgärder på kort sikt utförs snarast och i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Backaplan, så att utbyggnaden av Backaplan kan genomföras som planerat. Utredningstiden och genomförandetiden för övriga alternativ bedöms som lång.

En nedsänkning av Lundbyleden och Hamnbanan tar bort barriäreffekterna och reducerar bullret. Tunnelalternativet ger störst frihet för stadsutveckling samt frigör stora ytor för exploatering. Fastighetsnämnden förordar i detta läge inte något av alternativen. För att åstadkomma en attraktiv stadsutveckling av Backaplan, Kvillebäcken och Frihamnen anser nämnden att en nedsänkning i tråg eller tunnellostning på sikt är nödvändig. En samordning med Banverkets utredning om Hamnbanan bör prioriteras.

Miljönämnden betonar att det framtida trafiksystemet måste minska våra utsläpp av koldioxid. Transportsektorn kommer att behöva minska sina utsläpp rejält. Trafiken innebär utöver traditionella miljöstörningar också barriärer. Dessutom konkurrerar den om ytan med alla andra behov. Lundbyledens framtid kan inte ses isolerad från Hamnbanans framtid. Båda transportsträckorna måste lösas samordnat, och med målet att Hisingens södra delar ska vara en naturlig del av regionens kärna, med stadskarakter.

Utifrån ett miljöperspektiv är det angeläget att den tunga trafiken och genomfarts- trafiken minskar på Lundbyleden. Ska området ingå i regionens kärna kan den inte samtidigt genomköras av ett tungt trafikstråk. En förutsättning för en sådan avlastning är att vägtrafiken till och från hamnen har bättre alternativ. Den planerade Marieholmstunnel innebär att mycket trafik leds mot Lundbyleden. Förstärkningen av vägsystemet måste balanseras med tydlig styrning så att inte trafikvolymen ökar och att koldioxidmålet motverkas.

Utöver dessa övergripande synpunkter vill miljönämnden att även nedanstående frågor behandlas:

- Lundbyledens tunnel för väg och spår måste bli så lång att samtliga bostäder i området har nytta av den
- Åtgärder på kort sikt som genomförs ska medverka till en kommande helhetslösning av god miljö för kringboende och verksamheter
- Påverkan av en planerad Marieholmstunnel, ljudnivåer, luftkvalitet och barriäreffekter
- Förutsättningar för hållbara resmönster i trafikområdets omgivning
- Livscykelperspektiv och analys av livscykelkostnader för byggskede och installationer

- Behovet av bullerskydd

Trafiknämnden anser att förstudien är ambitiöst upplagd och Vägverket har låtit stadsbyggnadsfrågorna i anslutning till kommunikationsstråket få stort utrymme. Samtidigt blir frågeställningarna då långt mer komplexa.

Lundbyleden är en av de viktigaste och mest trafikerade lederna. För hamnen och industrierna på västra Hisingen är ledens funktion av avgörande betydelse samtidigt som stadsutvecklingen på centrala Hisingen måste beaktas. Med en ny älvförbindelse uppkommer nya frågor. Hit hör utformning av trafikplatserna mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Ringömotet.

Trafiknämnden anser att det inte med nuvarande underlag är möjligt att ta ställning till en slutlig lösning för Lundbyleden. Det finns frågor kring markanvändning och Hamnbanan som inte är tillräckligt långt framme. En fördjupad översiktsplan för kommunikationsstråket, som Staden ansvarar för, kan vara ett bra instrument att hantera detta.

Trafiknämnden anser att det första steget måste behandla frågor som berör en ny älvförbindelse och Hamnbanans första etapp kopplat till exploatering på västra Eriksberg respektive Backaplan.

SDF Backa ställer sig positiv till att kapaciteten på Lundbyleden förbättras. Samtidigt är det viktigt att detta utformas på ett sätt som är till förmån för tillgängligheten, och inte medför försämrad livsmiljö för de närboende.

Nämnden framhåller vikten av att Lundbyleden så långt det är möjligt går i heltunnel, från Lundbytunneln till Brunnsbomotet för att motverka den barriäreffekt för samtliga trafikslag som den nuvarande Lundbyleden och Hamnbanan har på bostads- och arbetsplatsområdena som de skär igenom. Bullersituationen skulle också förbättras.

Genom färre trafikplatser men fler lokalgator kan man både förbättra framkomligheten och tillgängligheten samtidigt som barriäreffekterna begränsas. Med färre trafikplatser ökar också möjligheten att orientera sig för bilisterna.

En eventuell stängning av Brunnsbomotet skulle också ha en positiv inverkan på stadsmiljön i Brunnsbo.

SDN Lundby ser ett starkt samband mellan utformningen av Lundbyleden, Hamnbanan och framtida val av trafiklösningar över älven. För att kunna bygga ut stadskärnan som Göteborgs översiktsplan anger är det nödvändigt med stora ändringar av trafikstrukturerna. I nuläget passerar man ett "ingenmansland" av trafik, magasin och verksamhetslokaler. Om dessa delar av Lundby i framtiden ska vara en del av city måste bland annat Lundbyledens och Hamnbanans barriäreffekter och deras påverkan med luft och buller minska avsevärt/försvinna. Andra frågor som aktualiserats den senaste tiden är hur en tunnel vid Marieholm påverkar vägutformningen i Lundbyledens östra delar. Det är angeläget att en god stadsutveckling i Lundbyledens omgivning är en av utgångspunkterna i den fortsatta planeringen.

Om Hamnbanan förläggs i tunnel hela sträckan minskar barriären i nästan hela området mellan Älvsborgsbron till Tingstadstunneln. Det ger även förutsättningar att minska Lundbyledens barriäreffekt genom att denna kan grävas ner/förläggas i tunnel. Då kan stadskärnan utvecklas på Hisingssidan och växa ihop med nuvarande bebyggelse och verksamheter på centrala Hisingen. Stadsdelsnämnden tycker att förslaget med utbyggnad i tråg längs befintlig sträckning varken löser barriärer eller säkerhetsproblem. Heltunnelförläggning är det alternativ som bäst förenar de olika målen.

Nämnden är positiv till kortsiktiga åtgärder för att öka trafiksäkerheten och göra bättre kopplingar till det lokala vägnätet enligt steg 1-3. Lundbyleden bör ha en standard med flera trafikplatser för att skapa god tillgänglighet och kopplingar till det lokala vägnätet.

Älvstranden Utvecklings AB anser att det är anmärkningsvärt att inte väg/järnvägsförstudierna bedrivits i samma projekt eftersom de är beroende av en gemensam lösning. För att väg och järnväg ska kunna byggas ut samtidigt måste ett gemensamt utredningsarbete ske mellan Banverk och Vägverk.

Det är uppenbart att ingen av åtgärderna i steg 1, 2 eller 3 löser problemen. Däremot syns åtgärderna i steg 4 kunna motsvara en önskvärd målbild. Ingen av de föreslagna helhetsåtgärderna i steg 4 är dock förenliga med Vägverkets åtgärdsplanering där mycket begränsade resurser hittills har redovisats för Lundbyleden.

Bland alternativen i steg 4 är alternativet med tunnel/tråg alternativt heltunnel det mest fördelaktiga. Detta alternativ är dock mycket kostnadskrävande och löper därmed stor risk att inte kunna genomföras före år 2020.

Bolaget anser att Lundbyleden bör ha en standard med flera trafikplatser för att skapa god tillgänglighet. I den östra delen måste behovet av bra tillgänglighet vägas mot att lösningarna klarar av att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmtunnel. Här behövs detaljerade studier genomföras.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) poängterar att Lundbyleden är ett av de viktigaste godstransportstråken till Göteborgs hamn. Det är viktigt för godstransporterna att Lundbyleden har hög framkomlighet. GHAB är därför positiva till att framkomligheten på Lundbyleden förbättras.

Enligt GHAB är det viktigt att Lundbyleden har kvar sin nuvarande transportfunktion för såväl gods- som persontrafik, så länge det inte finns några bra alternativa färdvägar för godstransporterna. Om leden byggs i tråg eller tunnlar så ser GHAB inga problem med att godstransporterna kan gå kvar på Lundbyleden.

GHAB avstyrker utformningsalternativet med en heltunnel fram till Brunnsbo. Alternativet får stor påverkan på Kvillebangården som är en viktig länk i Hamnbanan., Samtliga spår behövs för att kunna flytta över godstransporter från väg till järnväg.

Lundbyleden går tvärs igenom regionkärnan, där ytterligare cirka 30 000 bostäder och 40 000 arbetsplatser ska tillskapas fram till år 2020. Denna utveckling kan komma att innebära problem för godstransporterna till/från Göteborgs hamn, problem som kan äventyra Göteborgs hamns möjligheter till utveckling. Godstransporternas framkomlighet måste lösas innan den planerade exploateringen genomförs.

GHAB anser att det är viktigt att det utreds varför kringlederna inte attraherar godstrafiken i önskvärd grad. Om vägarna inte är tillräckligt attraktiva kommer den tunga trafiken med stor sannolikhet bryta mot eventuella förbud eller restriktioner.

Det saknas bra alternativa färdvägar för de tunga transporterna idag. Därför tycker GHAB att lägen för nya trafikstråk utanför regionkärnan till ytterhamnsområdet måste studeras. En viktig förutsättning är att nya stråk inte dras så att det skapar alltför långa transportvägar. Antalet godstransporter som kan lyftas bort från Lundbyleden utgör endast en liten del av den totala trafikmängden. GHAB anser att förstudien saknar en beskrivning av konsekvenserna om leden avlastas från tung genomfartstrafik.

GHAB anser att en samordning av planeringen mellan Vägverket och Banverket avseende Lundbyleden och Hamnbanan är värdefull.

Business Region Göteborg (BRG) tillstyrker den rubricerade förstudien. Vägen har mycket stor betydelse för näringslivet i Göteborgsregionen samt för anställdas resor. Vägen går genom områden som har stor betydelse för stadsutvecklingen.

Den trängsel och de trafikstockningar som vägen nu har ger förluster inom ekonomi och miljö. BRG anser att vägen ska ha sådan kapacitet och kvalitet att dessa förluster inte uppstår. Förslagsvis bör vägen göras om till stadsmotorväg.

Stadskansliet

Allmänt om förstudien

Stadskansliet tycker att det är en ambitiöst upplagd förstudie. Frågor kring framtida markanvändning kring leden och Hamnbanan har getts stort utrymme. Förstudien har ambitionen att förena behoven av en god stadsutveckling med transportbehoven på leden. Det är således positivt att stadsutvecklingsfrågorna har fått stor plats i förstudien.

Med denna breda ansats är det naturligt att det är många svåra och strategiska beslut som samlats i förstudien. Stadskansliet vill därför redan här markera inställningen av vikten att bedömningarna görs med en helhetssyn där såväl stadens utveckling som kraven från de olika trafikslagen finns med.

De beslut som ska tas handlar om att utveckla dessa delar av staden till en attraktiv regionkärna, som är tillgänglig för innevånare och besökande. Göteborgsregionen har i sitt arbete kring "Uthållig tillväxt" betonat vikten av att regionkärnan blir attraktiv och med ett betydande tillskott av arbetsplatser, bostäder och utbildningsplatser i en god stadsmiljö. Förnyelseområdena Frihamnssområdet, Backaplan och andra områden längs Hisingens stränder innehåller stora utvecklingsmöjligheter. Samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamnar och industriområden av största vikt för näringslivets utveckling. Det är därför angeläget att fortsätta söka goda lösningar där bägge dessa anspråk tillgodoses.

En förstudie utgör normalt främst ett viktigt beslutsunderlag för Vägverkets flerårsplanering. Inriktningen kan således sägas vara att förbereda för sådana åtgärder och objekt som ligger inom en tioårsperiod. Förstudien för Lundbyleden tar dock ett mycket vidare grepp. Genom att Lundbyleden passerar genom ett av de mest expansiva områden i Göteborg och går genom ett tänkt framtida regioncentrum blir problembilden och det antal frågor som man behöver ta ställning till både många och komplexa. Sambanden mellan vad man gör på den ena och andra platsen är svåra att överblicka eftersom inte alla utredningar är lika långt framskridna. Samtidigt är det inte möjligt att invänta tills alla studier gjorts, verkligheten kräver åtgärder här och nu.

Ansatsen att i en förstudie för en nationell väg, tillämpa ett sådant brett angreppssätt är berömvärt. Svårigheterna uppstår när man ska ta ställning till förslag och lösningar. Det finns ställningstaganden som direkt kan kopplas till Vägverkets ansvar. Och det finns många frågor som också berör Banverket och exploitörerna i området. Dessa ligger, som nämnts, inte i fas med den tidplan som Vägverket anger för sin del. Så är t.ex. Banverket för Hamnbanan snarast i fasen järnvägsplan för den västliga delen.

Om målbilderna

Från trafiksynpunkt finns behov av och önskemål om att få en trafiklösning som inte åstadkommer flaskhalsar och därmed risk för köbildning på Lundbyleden. För att skapa

god tillgänglighet bör Lundbyleden således ha stadsmotorvägsstandard med relativt många trafikplatser. Detta står mer eller mindre i konflikt med de markanvändningsintressen som finns och behov av att eliminera/reducera den barriär som leden tillsammans med Hamnbanan utgör.

Vägverket har tagit fram en rad målbilder med starkt varierande konsekvenser för staden och med olika prisappar. Av de presenterade målbilderna i förstudien framstår tunnelalternativen ge störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö. Många av remissinstanserna har därför uttalat sig positivt för tunnelalternativen. Barriäreffekten och störningar tas bort och stadsdelarna kan knytas ihop. Förutsättningar ges för stadsmiljöer med stora kvalitéer och god tillgång till de attraktiva älvstränderna. Det är dock för tidigt att nu uttala sig om lämpligaste målbilden. I den fortsatta utredningen bör dessa målbilder redovisas mer utförligt och bl.a. visa hur trafiken i tunnel kan anslutas till det lokala nätet. Göteborgs Hamns AB synpunkter på att en heltunnellösning ända till Kvillebangården har negativa effekter på hamntrafiken, måste beaktas i det fortsatta arbetet.

Det är uppenbart att ingen av åtgärderna i steg 1, 2 eller 3 löser problemen. Däremot syns åtgärderna i steg 4 kunna motsvara en önskvärd målbild. Ingen av de föreslagna helhetsåtgärderna i steg 4 är dock förenliga med Vägverkets åtgärdsplanering där mycket begränsade resurser hittills har redovisats för Lundbyleden. Alternativen med tråg/tunnel är mycket kostnadskrävande och löper därmed stor risk att inte kunna genomföras före år 2020.

Olika varianter av redovisade tråg- och halvtunnlar kan också ge fördelar för markanvändningen även om de inte tillgodoser direkta samband mellan Frihamnen och Kvillestaden. Mellan Eriksbergsmotet och Lindholmshotet kan tråglösningarna med en samordnad Hamnbanan och Lundbyleden troligen väl kombineras med en god stadsutveckling.

Förstudien lämnar således flera frågor obesvarade om hur Hamnbanan och Lundbyleden förhåller sig till varandra i de olika målbilderna. Är t.ex. den långa tunneln möjlig med hänsyn till Hamnbanans anspråk på Kvillebangården? Samordnad planering är under alla omständigheter nödvändig mellan väg- och järnvägsförbindelserna.

Antalet trafikplatser bör hellre vara de föreslagna fem än tre öster om Kvillebäcken då de medför större tillgänglighet till det lokala vägnätet. Kanske bör ett alternativ med fyra platser, där Brunnshotet och Kvillemotet integreras prövas?

Samordnad planering

Stadskansliet anser att det som presenteras i förstudien skulle vinna på att behandlas i flera steg. Stadskansliet instämmer i trafiknämndens åsikt att man i ett första steg måste behandla frågor som berör en ny älvförbindelse och Hamnbanans första etapp kopplat till exploatering på östra Eriksberg respektive Backaplan. Det gäller antal och utformning av trafikplatserna mellan Ringömotet och Hjalmar Brantingsplatsen och nödvändiga åtgärder vid trafikplatserna mellan Lundbytunneln och Hjalmar Brantingsplatsen för att säkra tillgängligheten till Norra Älvstranden.

I en fortsatt studie behöver den långsiktiga målbilden för helheten tas fram. Det handlar då om att förena bebyggelsens krav med trafikfrågorna. Lundbyledens framtida utformning hänger starkt samman med hur Hamnbanans framtida lösning ser ut.

Stadskansliet liksom remissinstanserna stöder Vägverkets slutsats att det fortsatta arbetet bör ske som samordnad väg- och järnvägsutredning. Studier om Frihamnens

utveckling har påbörjats och kan bidra med ny kunskap om områdets möjligheter och samband med Lundbyleden och de omgivande områdena. Hänsyn till kollektivtrafikens utveckling och samband med framtida knutpunkter och bytespunkter i anslutning till Frihamnsområdet är andra frågor som måste utvecklas i den fortsatta planeringen

Nackdelen med en samordnad väg- och järnvägsutredning är att denna kommer att ta förhållandevis lång tid, det är många komplexa frågor som ska behandlas. Det finns ett starkt behov av att klara ut Hamnbanans framtida sträckning snarast och detta kan under vissa förutsättningar ske direkt i en järnvägsplan. Därmed kan spaden sättas i marken förhållandevis snabbt för Hamnbanan. Stadskansliet gör bedömningen att planeringen av Hamnbanan av detta skäl för delen mellan Pölsebo och Eriksbergsmotet kan ske separat. På denna del föreslår stadskansliet att Göteborgs Stad accepterar att Banverket förekommer helhetsplaneringen och att beslutad lösning av Hamnbanan blir en förutsättning för övriga frågor. Därmed kan frågorna kring detaljplanen för bostäder vid Säterigatan lösas snabbt. Ett snabbt genomförande av Hamnbanan på dessa delar ger också betydande miljöförbättringar inom Eriksbergsområdet.

Detta betyder i sin tur att det är av stor betydelse att Vägverkets och Stadens planering snabbt kommer i fas med Banverkets planer för Hamnbanan.

Det arbete som nu påbörjats kring "Centrala Älvstaden" bör vara en lämplig form för sambandsanalyserna. Om det, som trafiknämnden föreslår, också behöver formaliseras i en fördjupad översiktsplan behöver i dagsläget inte bestämmas.

Några förutsättningar för fortsatta studier

Stadens och regionens mål att öka tillgängligheten och minska miljöstörningarna genom ökad andel kollektivtrafik måste också genomsyra Lundbyledens utformning och funktioner i den fortsatta planeringen.

Det är bra om Norrleden och Söderleden kan avlasta Lundbyleden den tunga trafik som ska ut till hamnar och verksamhetsområden på västra Hisingen. Lundbyleden kommer emellertid fortfarande vara en viktig genomfartsled för trafiken i riktningen E20 – Tingstadstunneln - Göteborgs hamn. Detta förhållande kvarstår med ny älvförbindelse i Marieholm.

Andra frågor som aktualiserats den senaste tiden är hur en tunnel vid Marieholm påverkar vägutformningen i områdets östra delar. Det är angeläget att en god stadsutveckling i Lundbyledens omgivning är en av utgångspunkterna i den fortsatta planeringen.

Frågor som behöver lösas i ett första skede

Som framgår föreslår stadskansliet att delen Pölsebo- Eriksbergsmotet på Hamnbanan lösas snabbt. Detta innebär att anslutningarna mot delen Eriksbergsmotet - Lindholmsmotet behöver studeras för att optimala lösningar ska erhållas.

Nu är en utbyggnad av en ny älvförbindelse högaktuell. Med Partihallsförbindelsens och Marieholmstunnelns trafik förstärks Lundbyledens roll som primärled. Samtidigt måste Lundbyleden också klara framtida tillgänglighet till alla områden som håller på att utvecklas på ömse sidor om leden.

Förutsättning för att en ny älvförbindelse vid Marieholm ska fungera väl, är att Lundbyledens östra del får en genomgripande ombyggnad. De trånga vägportarna vid Brunnsmotet har inte de bredder som kan behövas. Därför borde den östra delen av Lundbyleden behandlas tillsammans med älvförbindelsen. Vägverket har dock valt att

låta dessa frågor lösas i utredningen för Lundbyleden. Förstudien ger dock inte tillräckliga svar.

I den östra delen måste behovet av bra tillgänglighet vägas mot att lösningarna klarar av att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmstunnel. Här behöver detaljerade studier skyndsamt genomföras.

SAMMANFATTNING

BAKGRUND, BRISTER OCH PROBLEM

Transportsystemet

Lundbyleden är i dag en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. Den länkar samman E6, E20 och E45 med väg 165 till bland annat Göteborgs hamn, bostäder och industrier i Torslanda samt Öckerö.

Leden är utbyggd i omgångar under tiden då staden kring leden hade andra funktioner än idag och har därmed brister i flera avseenden. Kopplingarna till det lokala vägnätet är bristfälliga både vad gäller lokalisering och utformning. I den östra delen ligger trafikplatserna tät och för trafikanterna kan det vara svårt att hitta orientering. För den lokala trafiken inklusive cykel- och gångtrafikanter utgör Lundbyleden tillsammans med Hamnbanan en stor barriär. Den snabbt ökande biltrafiken har medfört att köer bildas under de mest belastade timmarna morgon och kväll.

Trafiksäkerheten är otillfredsställande på delar av sträckan och trafiksäkerhetsbelysning är idag som mitthärrar och planerade korsningar är angelägna att få till stånd snarast.

Olycksstatistiken hänger även samman med öppna rymd där det blivit svårt att hålla hög fart och plötsligt hamna i en kö.

Det finns ett nationellt intresse av att upprätthålla en god transportfunktion mellan bland annat hamnen och det nationella vägsystemet. Lundbyleden förmedlar stora godsvolymer till och från Göteborgs hamn samt industrier och annan logistikverksamhet i Torslanda. Trafikmängden på Lundbyleden varierar mellan cirka 50 000 fordon per vardagsdygn väster om Breutingsområdet och drygt 70 000 på delen närmast Ringmötet. Andelen tung trafik är hög och ungefär 7 - 8 000 fordon per vardagsdygn. Trots den förväntade mycket kraftiga ökningen på järnväg beräknas även godstrafiken på väg öka betydligt.

Parallellt med leden går Hamnbanan, vilken är en viktig länk för transporter till och från Göteborgs hamn och industrier. Planering pågår för utbyggnad av hamnbanan till dubbelspår i befintlig eller ny sträckning.

Planering pågår även för att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer i regionen, vilket bland annat innebär en ny spårvägslänk på Norra Älvsåstranden.

Det finns även utbyggnadsplaner för gång- och cykelvägslänk. Det planeras en gång- och cykelväg över älven.

Regional utveckling

Med Västra Götalandsregionens vision som utgångspunkt har Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur - ihålllig tillväxt. En annan stor utmaning är ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 bostäder fram till 2020. För att klara näringslivets behov av transporter tillsammans med utvecklingen av mer 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 särskilt angeläget att fördela omlastningsströmmar från de hårt belastade lederna i centrala staden till de mer trafikfria lederna längre ut.

Stadsutveckling

Under de senaste decennierna har områdena kring Lundbyleden utvecklats från hamn- och industrimråden till områden med bostäder, kontor, utbildningscentra och handel.

Bebbyggelseutvecklingen kommer att fortsätta under överstämmande tid och trafiken att växa med exploateringen. Även utbyggnad på andra delar av Hisingen bidrar till den ökade trafiken på leden.

Göteborgs stad håller för närvarande på med en fördjupad översiktsplan för Backaplansområdet. Syftet är att ändra hur området kan användas till varierad stadsbebyggelse med en blandning av cityhandel, service, hotellverksamhet och blandad med stort inslag av bostäder. Trafiklösningar, störnings-effekter och barriäreffekter är viktiga frågor i Backaplansarbetet och fokus ligger på bra tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel, hållbar stadsutveckling och utveckling av regionkärnan. Planering pågår även för andra områden i ledens närhet, bl a på Norra Älvsåstranden där tidigare planeringsintentioner för bostäder, handel och kontor fullföljs.

Miljö

De aktuella miljöfrågorna i projektet är främst kopplade till stadsbild samt hälsa och säkerhet.

Leden utgör en barriär med bullerskärmar och valler. För omgivande stadsbebyggelse blir det viktigt att överbygga barriären med tillgängliga bostäder och skolor. Lundbyledens utbyggnad och svårövervakbara trafikplatser gör att trafikanterna har svårt att orientera sig.

Bostäder planeras inom området kring Lundbyleden med bulleravskärmar över naturvårdsverks riktade 95 db. I Krillestads krävs åtgärder för att sänka bullernivån vid bostäderna till riktvärdet. Luftan ligger Lundbyleden i områden där höga halter av kvävedioxid. Halterna ligger över eller nära gränsvärdet i ledens närhet.

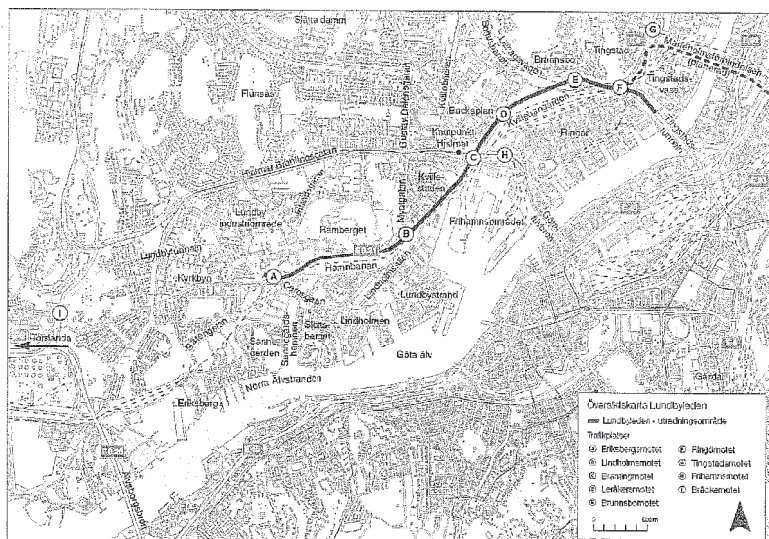
Fachplan för transporterna utan restriktioner på Lundbyleden mellan Ring- och Breutingsområdet. På raserande sträckan finns väsentliga restriktioner, främst är det klass 3-varerter och brännolja, som transporteras. På Hamnbanan transporteras farligt gods av alla kategorier utom klass 1.

PROJEKTMÅL

Baserat på nationella, regionala och lokala mål har mål formulerats för projektet. Projektet har ordnats enligt två scenarier beroende på vilken primär funktion som leden ska ha i framtiden, nuvarande transportfunktion eller avlastad tung genomfartstrafik.

< Lundbyleden ligger i centrala Göteborg

9



TÄNKBARA ÅTGÄRDER ENLIGT FYRSTEGSPRINCIPEN

Steg 1 i fyrstegsprincipen, åtgärder som påverkar transportförmågan och val av transportsystem

Åtgärder enligt steg 1 kan vara satsningar på kollektivtrafiken från K2020, utbyggnadsåtgärder i vägsystemet som förbättrar kollektivtrafikens utvecklingskraft samt ekonomiska styrmedel. För godsvägen är det framförallt för transporter till och från hamnen och Torslanda som det finns en relativt stor potential för överflyttning av gods till järnväg.

Steg 2 i fyrstegsprincipen, åtgärder som effektiviserar utnyttjandet av befintliga vägar.

Exempel på steg 2-åtgärder är utbyggnad av befintliga vägar till högre framkomlighet och säkerhet, t ex effektivisering av befintliga körfält. Det kan även vara åtgärder med väglagning för ökad orienterbarhet och trafikanttrygghet i form av trafikantinformation och variabelt hastighetsbegränsning.

Steg 3 i fyrstegsprincipen, vägförbättringsåtgärder

Som exempel på åtgärder i befintligt vägnät kan nämnas mitthärrar, ombyggnad av korsningar till helt planstilla, etapputbyggnader av planerade trafikplatser, gång- och cykelbanor samt bullersydd. Dessa åtgärder förbättrar trafikförmågan, framkomligheten och

miljön och är i flera fall angelägna att vidtas även utan eventuellt inget i eller ersättas av större åtgärder enligt steg 4.

Steg 4 i fyrstegsprincipen, nya investeringar och större ombyggnadsåtgärder

Förutsättningar för vilka större ombyggnadsåtgärder som kan vara aktuella beror på vilken funktion som kommer att vara den huvudsakliga för Lundbyleden i framtiden. De bestyr även på Hamnbansans framtida utveckling och utformning. Åtgärder av det här slaget blir samordnade för väg och järnväg för att undvika omgivnings effekter ska uppnås.

Ett alternativ där leden ligger kvar i marknivå kan utgöras av åtgärder på medellängd stilt. Detta torde dock i den västra delen endast vara förenligt med målbilderna på mycket lång stilt. I den östra delen finns möjlighet till åtgärder på medellängd stilt.

De långsiktiga åtgärderna, målbilderna, syftar utöver att lösa problem med framkomlighet, kapacitet och säkerhet även till att skapa goda förutsättningar för stadens framtida utveckling.

Målbilderna utgörs av:

- Målbild tråg - Lundbyleden och Hamnbanan nedgrävs i förhållande till omgivande mark.
- Målbild helvtunnel - Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel väster om Ålstenplan och nedgrävs i enig lösning.

- Målbild helvtunnel - Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel på sträckan Erikshagensområdet - Krillestaden eller längre österut.

För målbilderna halv- och helvtunnel finns alternativa lösningar. Utöver målbilderna finns även ett Vallerstam, vilket innebär att Lundbyleden och Hamnbanan ligger kvar i markplan.

På den östra delen handlar det främst om antalet trafikplatser, deras funktion och de krav som ligger samman med bebyggelsens utveckling. De framtida skensträckorna kan kombineras med de östra målbilderna.

Etapputbyggnader kan utgöras av åtgärder enligt steg 1 till steg 3. Dessa kan genomföras oavsett målbild eftersom de antingen påverkar i slutskedet av utbyggnaden eller i förhållande till vad som uppnås, att de kan anses avskräda vid en ombyggnad.

Inne det fortsatta arbetet måste ställning tas till hurvida den långsiktiga målet ska vara målbild tråg/halvtunnel eller målbild helvtunnel. Om målbilden för helvtunnel, kan ett yttre alternativ valas i väntan på den långsiktiga lösningen med samma underlag som de kortfristiga åtgärderna ovan, då ett helvtunnel alternativ troligen ligger mycket långt fram i tiden.



Göteborgs Stad Byggnadsnämnden

Utdrag ur Byggnadsnämndens
protokoll
2008-10-07

§ Lundbyleden, väg E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet

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 yttrande till kommunstyrelsen.

Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.

Justerat av byggnadsnämnden

Anneli Hulthén

Martin Hellström

Tänkbara åtgärder i västra delen (väster om Kvillebacken) <i>Västermotivet</i> Åtgärderna innehåller till stor del de bortskäpiga åtgärderna enligt steg 3. En trafikplats förses vid Inlandsgraven som ersättning för betydligt signalförbättring.	Detta förutsätter att Hamnbanan går i annan sträckning eller ligger i tunnel under Bjälmar Brantingsgatan och Kvillebacken.	planen för Backaplanområdet. Det innebär att Kvillebomotet ger hög tillgänglighet mot Backaplan respektive Björlanda- och Turvetvägen.
<i>Målbild tråg</i> Lundbyleden och Hamnbanan är nedskärpta i tråg mellan Eriksbergsmotet och Kvillebomotet. Motivet för att sänka vägen är enghägningsparitet såsom biter och rikt. Nedskärningen gör det också lättare att bygga planbilda förbindelser för lokal trafik samt cykel- och gångstråk.	Alternativet heltunnel till Brunnsholm innebär att leden, och Hamnbanan om den ligger kvar i området, går i tunnel från Lundbytunneln till Brunnsholmströmet, dvs under såväl Kvillebacken som Bjälmar Brantingsgatan. Om Hamnbanan ligger kvar förutsätter detta att Hamnbanan ligger i samma sträckning som den tidigare. Detta innebär att det är nödvändigt att sänka vägen i området för att undvika konflikter med den tidigare.	Effekter och konsekvenser Åtgärden enligt steg 1 och 2 i förstudieprincipen bidrar till att släppa trafikproblemen på och omkring leden, men har små effekter på framkomlighet och kapacitet. Dessa gäller för möjligheterna till stadsutveckling och för miljökonsekvenser. Utmärkande drag för de beskrivna åtgärderna på kort sikt, enligt steg 3 samt hyllinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder enligt steg 4 beskrivs i tabell på nästa sida.
<i>Målbild heltunnel</i> En utgrävs av bergtunnel genom Rambergst, mellan en ny trafikplats och Årstadstunneln som en förlängning av Lundbytunneln genom Rambergst till Årstadstunneln eller av en betongtunnel utmed Rambergst till Årstadstunneln. I båda fallen förutsätter leden och jämvägen österut förbi Kvillebacken i tråg för att nå markplan vid Kvillebacken.	Tänkbara åtgärder i östra delen (öster om Kvillebacken) <i>En trafikplats</i> Brantingsmotet utvecklas och ett nytt Kvillebomotet anläggs. Lärskärsmotet ersätts med en lokal förbindelse mellan Backaplan och Frimannsmotet. Med detta upplägg matas Backaplan via Lundbyleden från norr och söder och via Östadsbyvägen/Bjälmar Brantingsgatan lärmotet. Brantingsmotet kan komma att få en annan utformning då Marieholmstunneln byggs. Lundbyleden behöver ha sex genomgående körfält öster om Brantingsmotet och eventuella buskörfält.	<i>En trafikplats</i> Detta alternativ överensstämmer med det förslag som redovisas i den fördjupade övervakningsplanen.

11

Åtgärder översikt

Västra delen			Östra delen		
Åtgärder	Utmärkande för alternativet/målbilden	Åtgärder	Utmärkande för alternativet/målbilden		
Åtgärder på kort sikt	Steg 3-åtgärder	Åtgärder på kort sikt	Steg 3-åtgärder		
	- Förbättrad trafiksituation, viss förbättring av tillgänglighet och framkomlighet. - Bättre trafiksituation. - Euler minskar något. Fortsatt höga luftföroreningar. - Åtgärder kan genomföras relativt omgående.		- Förbättrad trafiksituation, viss förbättring av tillgänglighet och framkomlighet. - Bättre trafiksituation. - Euler minskar något. Fortsatt höga luftföroreningar. - Åtgärder kan genomföras relativt omgående.		
Ytternativet - Målbild tråg	Leden ligger kvar i marknivå	En trafikplats	Brantingsmotet, Kvillebomotet, Ringömotet, Brändning av leden		
	- Förbättrad trafiksituation, tillgänglighet och framkomlighet. - Bättre trafiksituation. - Euler minskar något. Fortsatt höga luftföroreningar. - Åtgärder kan genomföras relativt omgående.		- Förbättrad trafiksituation, översiktbarhet och kapacitet. - Tydlig struktur, gynnsamt gestaltungsprincip. - Positiva miljöeffekter för Brunnsholm. - Möjligt att bygga ut i stapper.		
Målbild Tråg	Leden i nedskärning	En trafikplats	Brantingsmotet, Lärskärsmotet, Kvillebomotet, Ringömotet, Brändning av leden		
	- Utrikspunkt till Årstadstunneln. - En trafikplats minskar något och byggplatsen kan komma, riktas leden. - Åtgärder kan genomföras relativt omgående. - Begränsade möjligheter till etappindelning.		- Trafiksituation, översiktbarhet och kapacitet. - En trafikplats minskar något och byggplatsen kan komma, riktas leden. - Åtgärder kan genomföras relativt omgående. - Begränsade möjligheter till etappindelning.		
Målbild Heltunnel	Leden delvis i tunnel och delvis nedskärning				
	- Utrikspunkt till Årstadstunneln. - Stora stadsutvecklingsmöjligheter söder om Rambergst, riktas leden. - Förbättrad trafiksituation, Luftmiljön bättre längs tunnelns sida, bättre vid tunnelnärheten. - Begränsade möjligheter till etappindelning.		- Utrikspunkt till Årstadstunneln. - Stora stadsutvecklingsmöjligheter söder om Rambergst, riktas leden. - Förbättrad trafiksituation, Luftmiljön bättre längs tunnelns sida, bättre vid tunnelnärheten. - Begränsade möjligheter till etappindelning.		
Målbild Heltunnel	Leden i tunnel				
	- Utrikspunkt till Årstadstunneln. - Stora stadsutvecklingsmöjligheter söder om Rambergst, riktas leden. - Förbättrad trafiksituation, Luftmiljön bättre längs tunnelns sida, bättre vid tunnelnärheten. - Begränsade möjligheter till etappindelning. - Risk för försämring av stadsutvecklingen innan beslut fattas.		- Utrikspunkt till Årstadstunneln. - Stora stadsutvecklingsmöjligheter söder om Rambergst, riktas leden. - Förbättrad trafiksituation, Luftmiljön bättre längs tunnelns sida, bättre vid tunnelnärheten. - Begränsade möjligheter till etappindelning. - Risk för försämring av stadsutvecklingen innan beslut fattas.		



Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Tjänsteutlåtande

Till Byggnadsnämnden
2008-10 07
Diarienummer: 0391/04

Distrikt norr, Plangruppen

Lena Jacobsson
Telefon: 031-368 15 50
E-post: lena.jacobsson@sbk.goteborg.se

Lundbyleden, väg E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, remiss från Vägverket angående förstudie

Byggnadsnämnden föreslås besluta

att tillstyrka förstudien

att sända Stadsbyggnadskontorets yttrande som sitt eget till Kommunstyrelsen

Ärendet

Göteborgs Stad har fått Vägverkets förstudie om **Lundbyleden, väg E6.21, delen Eriksberg – Ringömotet, samrådshandling 2008 06 17** för yttrande. Byggnadsnämndens synpunkter lämnas till Kommunstyrelsen som avser att behandla ärendet 29 oktober.

Förstudien är i huvudsak ett inventeringsskede med insamling av information, problembeskrivning och beskrivning av de mål som ska uppnås. Den är grund för det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet och för Vägverkets åtgärdsplanering främst på det nationella planet. Med stöd av remissvaren kommer Vägverket att välja inriktning för Lundbyledens framtida funktion och utformning och hur det fortsatta arbetet ska bedrivas.

Vägverkets förstudie

Lundbyleden är idag en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. På leden går stora godsmängder till hamnar och industrier på västra Hisingen. Trafiken har ökat och köer uppstår morgon och kväll. Kopplingarna till det lokala vägnätet är bristfälliga och det är svårt att orientera sig. Parallellt med leden går Hamnbanan vilket förstärker transportkorridorens barriäreffekt. Trafiken medför störningar och risker för omgivningen. Kring Lundbyleden pågår stadsutveckling och utvecklingen av centrala Göteborg till en attraktiv regionkärna vilket medför krav på en stadsmässigt utformad infrastruktur.

Förstudien redovisar bakgrund, befintliga förhållanden, analys av transportsystemet, och en sammanfattande problembeskrivning. Projekt mål och tänkbara åtgärder enligt Vägverkets fyrstegsprincip presenteras.

I förstudien nämns möjligheterna avlasta Lundbyleden genom att styra över en del av den tunga trafiken från E6 till Hisingleden och Söderleden. Förstudien formulerar två övergripande scenarier: Lundbyleden med nuvarande transportfunktion alternativt med

avlastad tung trafik. Åtgärder för dessa leder behandlas i separata förstudier vilka behandlas som egna ärenden.

Studien redovisar alternativa målbilder och åtgärder med leden i ytläge samt olika kombinationer av helt eller delvis sänkt väg och järnväg i form av tråg, betongtunnel, heltunnel mm för olika avsnitt av leden.

Öster om vattendraget Kvillebäcken visas lösningar med tre alternativt fem trafikplatser.

Handlingens sammanfattning samt kartillustrationer bifogas i bilaga 1. Hela handlingen är tillgänglig på Vägverkets hemsida, www.vv.se

Stadsbyggnadskontorets synpunkter

Vägverket har tagit fram en förstudie med ambitionen att förena de olika behoven av dels en god stadsutveckling med minskade barriäreffekter och störningar från Lundbyleden och dels med transportbehoven på leden. Det är positivt att stadsutvecklingsfrågorna har fått stor plats i förstudien.

Göteborgs stad har som mål bl a att, i enlighet med Göteborgsregionens strategi om hållbar tillväxt, att staden ska växa och utvecklas till en attraktiv regionkärna som är tillgänglig för innevånare och besökande. Ett stort antal arbetsplatser och bostäder liksom utbildningsplatser planeras i de centrala delarna av staden. Förmylseområdena Frihamnsområdet, Backaplan och andra områden längs Hisingens stränder innehåller stora utvecklingsmöjligheter. Samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamnar och industriområden av största vikt för näringslivets utveckling. Det är därför angeläget att fortsätta söka goda lösningar där bägge dessa anspråk tillgodoses.

Av de presenterade målbilderna i förstudien framstår tunnelalternativen ge störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö. Barriäreffekten och störningar tas bort och stadsdelarna kan knytas ihop. Förutsättningar ges för stadsmiljöer med stora kvalitéer och god tillgång till de attraktiva älvstränderna. I den fortsatta utredningen bör dessa målbilder redovisas mer utförligt och bl a visa hur trafiken i tunnel kan anslutas till det lokala nätet.

Olika varianter av redovisade tråg- och halvtunnlar kan också ge fördelar för markanvändningen även om de inte tillgodoser direkta samband mellan Frihamnen och Kvillestaden. Förstudien lämnar flera frågor om hur Hamnbanan och Lundbyleden förhåller sig till varandra i de olika målbilderna. Är t ex den långa tunneln möjlig med hänsyn till Hamnbanans anspråk på Kvillebangården? Samordnad planering är nödvändig mellan väg- och järnvägsförbindelserna

Antalet trafikplatser bör hellre vara de föreslagna fem än tre öster om vattendraget Kvillebäcken då de medför större tillgänglighet till det lokala vägnätet.

Stadens och regionens mål att öka tillgängligheten och minska miljöstörningarna genom ökad andel kollektivtrafik måste också genomsyra Lundbyledens utformning och funktioner i den fortsatta planeringen.

Det är bra om Norrleden och Söderleden kan avlasta Lundbyleden den tunga trafik som ska ut till hamnar och verksamhetsområden på västra Hisingen. Lundbyleden kommer emellertid fortfarande vara en viktig genomfartsled för trafiken i riktningen E20 – Tingstadstunneln - Göteborgs hamn. Detta förhållande kvarstår med ny älvförbindelse i Marieholm.

Stadsbyggnadskontoret stöder Vägverkets slutsats att det fortsatta arbetet bör ske som samordnad väg- och järnvägsutredning. Studier om Frihamnens utveckling har påbörjats och kan bidra med ny kunskap om områdets möjligheter och samband med Lundbyleden och de omgivande områdena. Hänsyn till kollektivtrafikens utveckling och samband med framtida knutpunkter och bytespunkter i anslutning till Frihamnsområdet är andra frågor som måste utvecklas i den fortsatta planeringen

Andra frågor som aktualiserats den senaste tiden är hur en tunnel vid Marieholm påverkar vägutformningen i områdets östra delar. Det är angeläget att en god stadsutveckling i Lundbyledens omgivning är en av utgångspunkterna i den fortsatta planeringen

Lars Ivarson
Stadsbyggnadsdirektör

Christer Abrahamsson
Stadsbyggnadschef

Bilaga 3 Fastighetsnämndens handlingar



Göteborgs Stad
Fastighetsnämnden

Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum 2008-10-0

Yttrande till kommunstyrelsen över Vägverkets förstudie för Lundbyleden, väg E6/21, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet

§ 264, Dnr 0947/08
HANDLING

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2008-09-18

BESLUT

Enligt fastighetskontorets förslag:

Fastighetskontoret tillstyrker Vägverkets förstudie för väg E6/21, Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet 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 Björkvist



Göteborgs Stad Fastighetskontoret

Tjänsteutlåtande

Till Fastighetsnämnden
2008-10-07
Diarienummer 0947/08

Markavdelningen

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

Yttrande till kommunstyrelsen över Vägverkets förstudie Lundbyleden, väg E6/21, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet.

Förslag till beslut

Fastighetskontoret tillstyrker Vägverkets förstudie för väg E6/21, Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden.

Ärendet

Stadskansliet har översänt Vägverkets förstudie för väg E6/21, Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet med begäran om fastighetsnämndens yttrande senast 10 oktober 2008, stadskansliet dnr 0738/08.

Förstudien

Lundbyleden är en viktig länk för godstransporter till Göteborgs Hamn och verksamheterna på västra Hisingen. Samtidigt har den stor betydelse för arbetspendlingen från Torslanda och Öckerö och som lokal förbindelse till bostads- och arbetsområden längs sträckan. Detta innebär att leden har två olika funktioner dels genomfart dels lokal förbindelse. Områdena utmed leden har utvecklats från hamn- och industriområden till bostäder, kontor mm. Förstudien omfattar sträckan Eriksbergsmotet - Ringömotet, i princip mellan Lundbytunneln och Tingstadstunneln. En förutsättning i studien är en utbyggnad av Marieholmtunneln och Partihallsförbindelsen.

På västra Hisingen finns flera av Göteborgs största och viktigaste industrier. Torslanda och Öckerö kommun har sammanlagt ca 30 000 invånare. Verksamheterna växer och nya bostadsområden byggs ut. Hamnen planerar att fördubbla godsvolymen under tio-tjugio år. Anslutningen till Göteborgs centrum går via Lundbyleden. På sträckan, som är fyra km lång, finns fem trafikplatser/korsningar varav två är signalreglerade. Leden upplevs svåröverskådlig och svårorienterad och utgör en kraftig barriär som förstärks av Hamnbanan, som går parallellt med leden. Trafikmängderna är höga och trafiksäkerheten är otillfredsställande. Andelen tung trafik är hög. Längs en delsträcka finns bostäder som är störda av buller och vibrationer. Både på Lundbyleden och Hamnbanan transporteras farligt gods.

Syftet med förstudien är att utgöra underlag för det fortsatta utredningsarbetet. Förstudien skall redovisa tänkbara principlösningar, förslag till etapputbyggnader och

trimningsåtgärder. Studien ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Förstudien samordnas med utredning om Hisingaleden och Söder-Västerleden. Utredning om Hamnbanans utbyggnad till dubbelspår bör samordnas med Lundbyleden eftersom de löper parallellt med varandra. Lundbyleden har en viktig betydelse för stadsutvecklingen på Norra Älvstranden, det pågående arbetet för Backaplan och Kvillebäcken samt den planerade utvecklingen av Frihamnen. Ett viktigt ställningstagande är vilken funktion Lundbyleden skall ha i framtiden, nuvarande transportfunktion eller avlastad från tung trafik.

Tänkbara stegvisa åtgärder:

1. Satsningar på kollektivtrafik för att minska trafikmängderna. Överföring av gods till järnväg för att minska den tunga trafiken.

2. Trimningsåtgärder, vägvisning och trafikantinformation.

Åtgärder i steg 1 och 2 ger små effekter på framkomligheten och kapaciteten.

3. Utbyggnad av mittbarriär, ombyggnad till planskilda korsningar samt utbyggnad av gång- och cykelbanor. Lundbyleden ligger kvar i markplan.

Åtgärderna gynnar främst säkerheten för gång- och cykeltrafikanter.

Ett problem är att förena genomfartstrafikens behov med stadsutvecklingen.

4. Större ombyggnadsåtgärder.

Tänkbara åtgärder väster om Kvillebäcken:

a) *Ytalternativ* - Hamnbanan och Lundbyleden bibehålls i markplan. Nuvarande plankorsningar byggs om och lokalvägnätet kompletteras. Tillgängligheten ökar för både genomgående och lokal trafik. Alternativet uppfyller inte målen för miljö och stadsutveckling.

b) *Tråg* - Lundbyleden och Hamnbanan byggs nedsänkta i tråg. Alternativet medför mindre buller och högre säkerhet. Planskilda förbindelser för lokal trafik samt gång- och cykeltrafik kan byggas. Barriäreffekten minskar.

c) *Halvtunnel* - Lundbyleden och Hamnbanan byggs i tunnel väster om Åttestupan och nedsänkta i tråg österut. Leden och järnvägen når markplan vid Kvillebäcken. Barriäreffekterna minskar ytterligare.

d) *Heltunnel* - Lundbyleden och Hamnbanan byggs i tunnel mellan Eriksbergsmotet och Kvillestaden. Barriäreffekten minimeras.

Tänkbara åtgärder öster om Kvillebäcken:

a) *Tre trafikplatser* - Kvillemotet, med koppling till Björlanda och Tuve, ersätter Leråkersmotet. En lokal förbindelse mellan Backaplan och Frihamnen byggs ut. Brunnsmotet tas bort. Orienterbarheten och säkerheten ökar och trafiken fördelas till det lokala nätet.

b) *Fem trafikplatser* - Alla nuvarande trafikplatser bibehålls. Detta förslag överensstämmer med den fördjupade översiktsplanen för Backaplan. Risk finns att rampsystemen blir komplicerade och svårorienterade pga. de korta avstånden mellan trafikplatserna. Risk för störning av den genomgående trafiken är stor. Tillgängligheten till det lokala gatunätet blir hög.

Åtgärdernas art beror på ledens framtida funktion som genomfart alternativt lokal trafik. Leden har stor betydelse för transporter till och från Hamnen. I fortsättningen bör

planeringen av Lundbyleden samordnas med planeringen av Hamnbanan. Om Hamnbanan behåller läget i markplan finns inte anledning att sänka Lundbyleden.

Genomförandefrågor

Vägverket är huvudman för Lundbyleden, 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. Risken för översvämningar bör beaktas i den fortsatta planeringen då en stor del av sträckan ligger under nivån för framtida högvattennivå (+12.8m).

Överväganden

Lundbyleden har en viktig funktion för genomfartstrafiken från västra Hisingen. Åtgärder på Hisingsleden samt utbyggnad av Halvors länk kombinerat med informations och vägvisningsåtgärder kommer förhoppningsvis att påverka den tunga trafiken att välja Hisingsleden framför Lundbyleden. Detta kommer att påverka trafikbelastningen på Lundbyleden i positiv riktning. Fastighetskontoret förordar att åtgärder vidtas så att avlastning av tung trafik från Lundbyleden möjliggörs.

De olika alternativa åtgärderna i förstudien har olika påverkan på den lokala trafiken och möjligheterna till stadsutveckling. Fler trafikmot i den östra delen påverkar tillgängligheten till lokala mål. Fastighetskontoret föreslår att åtgärder på kort sikt utförs snarast och i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Backaplan, så att utbyggnaden av Backaplan kan genomföras som planerat. Utredningstiden och genomförandetiden för övriga alternativ bedöms som lång och utvecklingen av områdena skall påbörjas nu. Det är angeläget att framkomligheten för kollektivtrafiken beaktas.

En nedsänkning av Lundbyleden och Hamnbanan tar bort barriäreffekterna och reducerar bullret. Tunnelalternativet ger störst frihet för stadsutveckling samt frigör stora ytor för exploatering. Fastighetskontoret förordar i detta läge inte något av alternativen utan avvaktar vidare utredningar av de olika alternativen. För att åstadkomma en attraktiv stadsutveckling av Backaplan, Kvillebäcken och Frihamnen anser kontoret ändå att en nedsänkning i tråg eller tunnellsättning på sikt är nödvändig. En samordning med Banverkets utredning om Hamnbanan bör prioriteras.

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 med ändringen att följande mening från sidan 4 skrivs in i sammanfattningen:

Lundbyledens framtid kan inte ses isolerad från Hamnbanans framtid. Båda transportsträckorna måste lösas samordnat, och med målet att Hisingens södra delar ska vara en naturlig del av regionens kärna, med stadskaraktär.

Till protokollet antecknas också ett yttrande från mp (se separat bilaga).

Ärende: 9

Tilläggsyttrande till kommunstyrelsen över förstudie för Lundbyleden mp

Om en biltunnel vid Marieholm byggs kommer denna att generera betydligt mer trafik på Lundbyleden vilken idag är tungt belastad och över dess kapacitet.

Det bästa vore att bygga en ny spårförbindelse för hamnbanan vid Marieholm och skyndsamt bygga ut Hamnbanan. Detta skulle innebära en minskad godstrafik på Lundbyleden. En ny spårlinje via en tunnel vid centralen och längs norra älvstranden och Torslanda skulle reducera biltrafiken.

Att: planera för överföring av gods och människor till spårbunden trafik.

Att: Lundbyleden huvudsakligen används till persontransporter.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2008-09-18
Diarienummer 10343/07

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 Lundbyleden

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 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. En förutsättning för att en sådan avlastning ska vara sannolik är att vägtrafiken till och från hamnen har bättre alternativ, även om en planerad Marieholmtunnel innebär att mycket trafik leds mot Lundbyleden.

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 dessa övergripande synpunkter vill förvaltningen att även redanstående frågor beaktas i kommande utredningar

- Lundbyledens tunnel för väg och spår måste bli så lång att samtliga bostäder i området har nytta av den
- Åtgärder på kort sikt som genomförs ska medverka till en kommande helhetslösning av god miljö för kringboende och verksamma
- Påverkan av en planerad Marieholmtunnel, ljudnivåer, luftkvalitet och barriäreffekter
- Förutsättningar för hållbara resmönster i trafikområdets omgivningar
- Livscykelperspektiv och analys av livscykelkostnader för byggskede och installationer
- Behovet av bullerskydd

Ärendet

Utdrag ur förstudien

Lundbyleden är en viktig länk för godstransporter på väg till Göteborgs Hamn och till industrierna på västra Hisingen. Samtidigt har den stor betydelse för arbetspendling från Torslanda och Öckerö samt som förbindelse till bostäder, handel och verksamheter längs leden.

För regionen och för Göteborgs stad framhålls betydelsen av att utveckla regionens kärna, till vilken området längs Lundbyleden hör, och att detta förutsätter en utbyggnad av infrastrukturen. Avgörande för regionens tillväxt samt utveckling är också att Göteborg och hamnen stärks som Nordens logistikcentrum.

Områdena längs Lundbyleden har förändrats under åren från hamnverksamhet och industrier till bostäder och handel, medan trafikfunktionen är densamma. Effekterna av leden som barriär och störmingskälla blir allt tydligare i takt med att stadsutvecklingen fortsätter. Det är viktigt att Lundbyleden formas i samklang med stadens behov av ett tillgängligt transportsystem och en god miljö samt för den trafik leden planeras för.

Vägverkets planering på systemnivå inriktas mot att kringfartslederna skall ta större del av den tunga trafiken som bl a har hamnen som målpunkt. För att få en överblick över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringfartslederna upprättar Vägverket nu även förstudier för Hisingaleden (E6.20), Halvors länk mellan Hisingaleden och Torslandavägen (väg 155) samt Söder-/Västerleden (E6.20).

Parallellt med Lundbyleden går idag Hamnbanan där behovet av kapacitetsförstärkning är stort. De fortsatta planeringsprocesserna föreslås att samordnas på denna sträcka.

Förstudien är i huvudsak ett inventeringsskede med insamlande av information, problembeskrivning och beskrivning av de mål som ska uppnås. Förstudien har tagits fram i dialog med berörda myndigheter, allmänhet och andra intressenter. Den ska utgöra grund för det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet samt ligga till grund

för Vägverkets åtgärdsplanering, främst för den nationella planen. Den ska även utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om projektet innebär betydande miljöpåverkan.

Med stöd av remissvaren kommer Vägverket att välja inriktning för Lundbyledens framtida funktion och utformning samt hur vägen dit ska se ut.

I förstudien presenteras en lång rad olika målbilder med olika varianter, med olika tunga tunnlar, hel respektive halvtunnel, olika antal mot osv.

Förstudien finns att läsa i sin helhet på Vägverkets webbplats, http://www.vv.se/templates/page3_24020.aspx

Sammanfattning i förstudien, två konsekvensbilder 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, 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 ytområden 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 stadskarakter. 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 luftföroreningar. 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 sektorsuppdrag, med ett tydligt utpekade 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 transporterna bör kunna fördelas bättre över cygnet, 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 genomköras av ett tungt trafikstråk. Åtgärder behövs alltså för att styra den tunga trafik som återstår när avlastning till spår och vatten skett men Lundbyledens framtid kan inte ses isolerad från Hamnbansans framtid. Båda transportsäckorna måste lösas samordnat, och med målet att Hisingens södra delar ska vara en naturlig del av regionens kärna, med stadskarakter.

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 Hisingleden övervägas, främst behovet av en bättre koppling med E6 i Kärra. En bättre koppling mellan Hisingleden och väg 155 genom att Halvors länk kommer till skulle också kunna vara en del av denna avlastning.

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 koldioxidmålet motverkas. Det är viktigt att redan nu börja arbeta för att nå målet.

Lundbyledens omgivning

Lundbyleden går genom en del av vår kärna. Hur området ska utvecklas, och hur väg (och även järnväg) ska utformas i vår hållbara framtid är en mer komplex fråga än vad en utredning inom transportplaneringssystemet normalt hanterar. Kommunens markanvändningsplanering måste därför ligga till grund för kommande väg- och spårplanering.

I Vägverkets förstudie finns en vision för en framtida lösning där transportstråket är mer underordnat området än idag. Den visionen måste vara den självklara utgångspunkten för den långsiktiga planeringen. För även om viss avlastning av trafiken kan ske genom förbättringar i andra sträckor så kommer Lundbyleden att ha mycket trafik även i framtiden om en planerad Marieholmtunnel förverkligas.

Lundbyledens tunnel för väg och spår måste bli så lång att samtliga bostäder i området har nytta av den.

Viktiga miljöfrågor på kort sikt

Om den planerade Marieholmstunneln förverkligas innebär det sannolikt att miljöbelastningen i området påverkas genom en ökad mängd trafik. Det är därför viktigt att utreda både hur en planerad Marieholmstunnel kan anslutas till Lundbyleden och hur problem med alltför höga ljudnivåer och överskridande av miljökvalitetsnormen (MKN) kan motverkas. Boende i Kvillestaden/Brämaregården är t ex sedan alltför många år utsatta för kraftig miljöbelastning. Dessutom måste möjligheten för gående och cyklisterna att ta sig fram i området på ett kvalitativt bra sätt tillgodoses, som en naturlig del av vår hållbara stad.

Det är också viktigt att resande till och från arbetsplatser samt bostäder på Norra Älvstranden får möjlighet till både hållbara resmönster och acceptabel framkomlighet. Även besökare, boende och verksamheter till övriga områden i ledens närhet bör få väsentligt förbättrade möjligheter att gå och cykla som alternativ till bilåkning. Åtgärder som genomförs måste också kunna ses som bidrag till en kommande helhetslösning, med stadsmässig utformning samt god miljö för kringboende och verksamheter.

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 underhållskostnader och minska miljöpåverkan i ett livscykelperspektiv (LCA). Det är viktigt att redan i planeringen underlätta för ett framtida miljöanpassat underhåll.

Bullerskydd

Det är viktigt att bullerskydden ses över och byggs ut. Trafiken går delvis mycket nära befintlig bebyggelse och den tunga trafiken står för en högre andel än vad som kan anses som önskvärt i stadsbebyggelse.

Göteborg den 30 september 2008

Christina Börjesson
Direktör

Ann-Marie Ramnerö
Avdelningschef

Bilaga 5 Trafiknämndens handlingar

Trafiknämnden

Justerat protokoll ej klart.

Trafiknämnden beslöt enligt Trafikkontorets tjänsteutlåtande efter votering.

Till protokollet bifogas nedanstående yrkande:

Bilaga 1 TN § 155 Dnr 1721/08

Bilaga 1 TN § 156 Dnr

1742/08

Yrkande (v) och (mp)

2008-09-29

Trafiknämnden § 155/08 och § 156/08

Vägverkets utredning beträffande Lundbyleden (E6.21), delen Eriksbergsmotet - Ringömotet, förstudie.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet yrkar på att frågan återremitteras till trafikkontoret, samt att vi söker förlängd tid för yttrande till kommunstyrelsen.

Samrådshandlingen utgår till väsentliga delar från bygget av Marieholmstunneln, ett projekt som ännu inte har prövats av kommunfullmäktige eller av stadens nämnder.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet anser att förstudien också bör innehålla alternativ för denna vägsträcka där vi löser trängselsituationen med andra metoder än att bygga ny älvförbindelse då vi anser att en sådan förbindelse leder till en ökning av biltrafiken på stadens trafikleder.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet efterlyser samtidigt att staden tar ett samlat grepp kring de olika förstudier som vägverket önskar synpunkter på. Som exempel kommer staden att lämna synpunkter på vägverkets utredning kring Hisingsleden (E6.20), en väg som avses avlasta Lundbyleden.

Varje enskilt projekt kan ha sina fördelar, men sammantaget kan bilden bli att vi satsar för en kraftig ökning av biltrafiken.

Mats Pilhem (v)

Karina Pettersson (mp)



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Handläggare: Göran Jonsson

Tel: 031 – 368 25 49

Sammanträdesdatum

Dnr 1742/08

2008-09-20

TN § 156/08

Trafiknämnden

Göteborg

Vägverkets utredning beträffande Lundbyleden (E6.21), delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, förstudie

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har översänt rubricerad samrådshandling för yttrande. Förstudien utgör första steget i Vägverkets planeringsprocess för flerårsplaneringen samt Länsstyrelsens prövning av betydande miljöpåverkan. Med stöd av remissvaren avser Vägverket att välja inriktning för Lundbyledens funktion och utformning.

Lundbyleden är en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. För hamnen och industrierna på västra Hisingen är ledens funktion av avgörande betydelse samtidigt som stadsutvecklingen på centrala Hisingen måste beaktas alltmer. Med hänsyn till de senaste månadernas diskussion om en ny älvförbindelse uppkommer nya frågor. Hit hör utformning av trafikplatserna mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Ringömotet.

Trafikkontoret anser att förstudien är ambitiöst upplagd och man har låtit stadsbyggnadsfrågorna i anslutning till kommunikationsstråket få stort utrymme. Men samtidigt blir frågeställningarna då långt mer komplexa.

Trafikkontoret anser att det inte med nuvarande underlag är möjligt att ta ställning till en slutlig lösning för Lundbyleden. Det finns frågor kring markanvändning och Hamnbanan som inte är tillräckligt långt framme. En fördjupad översiktsplan för kommunikationsstråket, som kommunen ansvarar för, kan vara ett bra instrument att hantera detta.

Trafikkontoret anser att man i ett första steg, före år 2020, måste behandla frågor som berör en ny älvförbindelse och Hamnbanans först etapp kopplat till exploatering på västra Eriksberg respektive Backaplan. Det gäller antal och utformning av trafikplatserna mellan Ringömotet och Hjalmar Brantingsplatsen och nödvändiga åtgärder vid trafikplatserna mellan Lundbytunneln och Hjalmar Brantingsplatsen för att säkra tillgängligheten till Norra Älvstranden.

Trafikkontoret anser att Lundbyleden bör ha stadsmotorvägsstandard med flera trafikplatser för att skapa god tillgänglighet. I den östra delen måste behovet av bra tillgänglighet vägas mot att lösningarna klarar av att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmtunnel. Här behövs detaljerade studier

genomföras. Det arbetet bör förslagsvis ingå i det fortsatta arbetet med en ny älvförbindelse.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att föreslå att Vägverket går vidare med detaljstudier på sträckan Ringömotet - Hjalmar Brantingsmotet samt trafikplatserna Lindholmsmotet och Inlandsgatan/Eriksbergsmotet,
- att föreslå att kommunen påbörjar en egen fördjupad översiktsplan för hela kommunikationsstråket och
- att i övrigt ställa sig bakom förstudien
- att som eget yttrande till Kommunstyrelsen översända Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Lars-Bertil Ekman
Trafikdirektör

Jan Rinman
Planeringschef

Ärendet

Kommunstyrelsen har översänt rubricerad samrådshandling för yttrande senast 2008-10-10. Förstudien är första steget i vägverkets planeringsprocess och syftar till att identifiera problem och åtgärdsbehov för Vägverkets åtgärdsplanering och Länsstyrelsens prövning av betydande miljöpåverkan. Med stöd av remissvaren kommer Vägverket att välja inriktning för Lundbyledens framtida funktion och utformning.

Lundbyleden är en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. För hamnen och industrierna på västra Hisingen är ledens funktion central samtidigt som stadsutvecklingen och tankarna på ett utvidgat regioncentrum på Hisingen ställer nya krav och villkor för kommunikationsstråket.

Förstudien har lagt stor vikt vid att diskutera och pröva olika alternativ för att klara både Lundbyleden och den till stora delar parallellt gående Hamnbanan, dvs ett framtida läge för ett kommunikationsstråk på centrala Hisingen. Förstudien redovisar tre principlösningar, som remissinstanserna förväntas lämna synpunkter på. Det mest långtgående är en förläggning av både Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel på hela sträckan. De två andra principerna är en kombination av förläggning i bergtunnel på del av sträckan och nedsänkt läge i tråg på den andra delen eller en förläggning i nedsänkt läge i tråg på hela sträckan.

Öster om Hjalmar Brantingsplatsen har Vägverket visat två principer för utformning av leden. Den bygger på att det bra ska finnas ett mot mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Ringömotet. Den andra principen visar tre mot på samma sträcka, dvs Leräkersmot, ett nytt Kvillemot samt ett Brunnsmotet. De olika principerna ger olika förutsättningar vad gäller tillgängligheten till Backa och Backaplan.

Trafikkontorets synpunkter

Inledande synpunkter

Trafikkontoret tycker att det är en ambitiöst upplagd förstudie. Framtida markanvändning kring leden och Hamnbanan har getts stort utrymme. Samtidigt gör detta att det är många svåra och strategiska beslut som samlats i förstudien.

Med hänsyn till de senaste månadernas diskussion om en ny älvförbindelse aktualiseras flera strategiska frågor som behöver snara svar inför att tänkt byggstart av en ny älvförbindelse. Hit hör frågorna om funktion och principupbyggnaden av trafikplatserna mellan framför allt Hjalmar Brantingsplatsen och Ringömotet.

En förstudie utgör ett viktigt beslutsunderlag för Vägverkets flerårsplanering. Inriktningen kan således sägas vara att förbereda för sådana åtgärder och objekt som ligger inom en tioårsperiod. Förstudien för Lundbyleden tar däremot ett mycket vidare grepp. Lundbyleden passerar genom ett av de mest expansiva områden i Göteborg och går till och genom ett tänkt framtida regioncentrum. Problembilden och det antal frågor som man behöver ta ställning till är både många och komplexa. Sambanden mellan vad man gör på den ena och andra platsen är svåra att överblicka eftersom inte alla utredningar inte är lika långt framskridna.

Ansatsen att i en förstudie för en nationell väg, tillämpa ett sådant brett angreppssätt är bra och positivt. Men svårigheterna uppstår när man skall ta ställning till förslag och lösningar. Det finns ställningstaganden som direkt kan kopplas till Vägverkets ansvar. Men det finns många frågor som också berör Banverket och exploatörerna i området. Dessa ligger, som nämnts, inte i fas med den tidplan som Vägverket behöver hålla för förstudien.

Trafikkontoret anser att det som presenteras i förstudien skulle vinna på att behandlas i två steg. I det första steget behöver frågor som direkt är berörda av en ny älvförbindelse och Hamnbanans först etapp samt exploatering på västra Eriksberg och Backaplan. De mer långsiktiga frågorna, beslut och genomförande bortom år 2020, borde kunna behandlas i ett senare skede, eftersom Banverket inte har för avsikt att gå vidare med dessa delar just nu.

Frågor som behöver lösas i ett första skede

Trafikkontoret har i tidigare i remissvar, bl a rörande en ny älvförbindelse, framfört att en förutsättning för att en ny älvförbindelse vid Marieholm skall fungera väl är att Lundbyledens östra del får en genomgripande ombyggnad. De trånga vägportarna vid Brunnsmotet har inte de bredder som Trafikkontoret anser behövs. därför borde den östra delen av Lundbyleden behandlas tillsammans med älvförbindelsen. Men Vägverket har valt att låta dessa frågor lösas i en egen utredning (förstudie) för Lundbyleden.

Nu är en utbyggnad av en ny älvförbindelse högaktuell. Med Partihallsförbindelsen och Marieholmtunnel ingår Lundbyleden i ett öst-västligt stråk mellan E20 och hamnen som kan attrahera betydande trafikströmmar. Lundbyledens roll som primärled förstärks. Samtidigt måste Lundbyleden också klara framtida tillgänglighet till alla områden som håller på att utvecklas på ömse sidor om leden.

Från trafiksynpunkt finns behov av och önskemål om att få en trafiklösning som inte åstadkommer flaskhalsar och därmed risker för köbildning på Lundbyleden. Detta står mer eller mindre i konflikt med de markanvändningsintressen som finns och behov av att eliminera/reducera den barriär som leden tillsammans med Hamnbanan utgör.

Trafikkontoret anser att man i ett första steg, före år 2020, måste behandla frågor som berör en ny älvförbindelse och Hamnbanans först etapp kopplat till exploatering på västra Eriksberg respektive Backaplan. Det gäller antal och utformning av trafikplatserna mellan Ringömotet och Hjalmar Brantingsplatsen och nödvändiga åtgärder vid trafikplatserna mellan Lundbytunneln och Hjalmar Brantingsplatsen för att säkra tillgängligheten till Norra Älvstranden.

Trafikkontoret anser att Lundbyleden bör ha stadsmotorvägsstandard med flera trafikplatser för att skapa god tillgänglighet. I den östra delen måste behovet av bra tillgänglighet vägas mot att lösningarna klarar av att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmtunnel. Här behövs detaljerade studier genomföras. Det arbetet bör förslagsvis ingå i det fortsatta arbetet med en ny älvförbindelse.



Göteborgs Stad Backa

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2008-09-15
Diarienummer 0323/08

Avdelning

Per Hjalmarsson
Telefon 031-3669014,
Fax 031-3669052
E-post:
formamn.eftermamn@backa.goteborg.se

TU över Vägverkets utredning beträffande Lundbyleden

Ärendet

Byggnadsnämnden har begärt SDN Backas yttrande om den framtida utformningen av Lundbyleden. Förslaget utgör en betydelsefull del i arbetet med översiktsplanen för Göteborg. Föreliggande studieområde innefattar Lundbyleden mellan Lundbyledens mynning i Eriksbergsmotet till Tingstadstunnelns mynning i Ringömotet samt den planerade Marieholmstunneln mot E6 norrut.

Sammanfattning

Lundbyleden är idag en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. Den länkar samman E6, E20 och E45 med väg 155 till bland annat Göteborgs hamn, bostäder och industrier i Torslanda samt Öckerö. Leden har under åren byggts ut i etapper och i tider då leden hade andra funktioner än idag och är därför inte anpassad till dagens förhållanden. Det gäller exempelvis i fråga om otillräckliga kopplingar till det lokala vägnätet vad gäller lokalisering och utformning.

I östra delen ligger trafikplatserna tätt, vilket kan medföra svårigheter för trafikanterna att orientera sig.

För den lokala trafiken, liksom gång- och cykeltrafiken, utgör Lundbyleden tillsammans med Hamnbanan en stor barriär. Den tilltagande biltrafiken medför också långa köer i rusningstid.

Trafiksäkerheten är också otillfredsställande på delar av sträckan och behöver här kompletteras med mittbarriärer och planskilda korsningar för att förbättra trafiksäkerheten.

Det finns ett nationellt intresse av en god transportfunktion mellan hamnen och det nationella vägsystemet. På Lundbyleden fraktas stora godsvolymer till och från Göteborgs hamn samt industrier och annan logistikverksamhet på Torslanda.

Trafikmängden uppgår till cirka 50000 fordon per dygn väster om Brantingmotet och 70000 på delen närmast Ringömotet. Andelen tung trafik uppgår till 7-8000 fordon per vardagsdygn.

Parallellt med leden går Hamnbanan, som är en viktigt länk för transporter till och från Göteborgs hamn och industrier. Planering pågår för att öka banans kapacitet till dubbelspår genom befintlig eller ny sträckning under eller ovan jord.

Trots att en kraftigt förväntad ökning av transporter på järnväg beräknas även godstrafiken på väg öka avsevärt.

Det finns också planer på att öka andelen kollektivresenärer, vilket bland annat innefattar planer för en ny spårvagnslänk på Norra Älvstranden.

Detsamma gäller även för att förbättra gång och cykelvägnätet med en planerad gång- och cykelbro över älven.

Under de senaste decennierna har områdena längs Lundbyleden utvecklats från hamn- och industriområden till områden med bostäder, kontor, utbildningscentra och handel. Bebyggelsen förväntas fortgå under överskådlig tid och med den kommer också trafiken öka i omfattning.

För närvarande arbetar Göteborgs stad på en fördjupad översiktsplan för Backaplansområdet, som kommer att få karaktären av blandstad med ett stort inslag av bostäder.

Trafiklösningar, störnings- och barriäreffekter är därför viktiga frågor i Backaplansarbetet med fokus på bra tillgänglighet med kollektivtrafik och cykel, hållbar stadsutveckling och utveckling av regionkärnan.

Planering pågår också för andra områden i ledens närhet, bland annat Norra Älvstranden där planering för bostäder, handel och kontor fortgår.

Leden utgör en barriär av bullerskärmar och vallar, barriärer som behöver överbryggas med broar och skiktlinjer.

På leden och Hamnbanan transporteras farligt gods.

Utbyggnaden är tänkt att ske i fyra steg där man successivt bygger ut kollektivtrafikens kapacitet, förbättrar befintliga körfält, bygger ut gång- och cykelbanor och upprättar bullerskydd samt bygger ut hamnbanan.

I förstudien lägger man fram tre huvudalternativ, där leden och hamnbanan är nedsänkt i marken och helt eller delvis går i tunnel. Utöver detta presenteras ett yalternativ, vilket innebär att Lundbyleden ligger kvar i markplan.

Alternativet heltunnel till Brunnsbo innebär att leden, och Hamnbanan om den ligger kvar i området, går i tunnel från Lundbytunneln till Brunnsbomotet under såväl Kvillebäcken som Hjalmar Brantingsgatan.

Förslag till beslut

Förvaltningen ställer sig positiv till att kapaciteten på Lundbyleden förbättras. Samtidigt är det viktigt att detta utformas på ett sätt som är till förmåga för tillgängligheten, och inte medför försämrad livsmiljö för de näroboende.

Från förvaltningens sida framhåller vi vikten av att Lundbyleden så långt det är möjligt går i heltunnel, från Lundbytunneln till Brunnsbomotet, alltså samma sträckning vi i tidigare utlåtanden föreslagit att den nya sträckningen för hamnbanan skall ta. Mellan Ringömotet och Brantingmotet är leden en primär transportväg för farligt gods och det finns bostäder i Brunnsbo som ligger inom påverkansområdet för en farlig godsolycka.

Detta också för att motverka den barriäreffekt för samtliga trafikslag som den nuvarande Lundbyleden och Hamnbanan har på bostads- och arbetsplatsområdena som de skär igenom. Det blir därigenom också lättare att underlätta för olika vägalternativ ovan jord som syftar till att förbättra förbindelserna mellan industriområdena söder om leden med de som ligger norr om leden.

Genom exempelvis färre trafikplatser vid Brunnsbo men fler lokalator som, exempelvis en direktförbindele mot Göta älvbron och området vid Ringön, kan man

både förbättra framkomligheten och tillgängligheten samtidigt som barriäreffekterna begränsas. Med färre trafikplatser ökar också möjligheten att orientera sig för bilisterna.

En eventuell stängning av Brunnsmotet skulle också ha en positiv inverkan på stadsmiljön i Brunnbo. Ramperna skulle kunna tas bort och skydd mot buller och farligt gods sättas upp mellan leden och bebyggelsen. Brunnbotorget skulle också kunna få en mer positiv gestaltning.

Bullereffekterna skulle också minska med ett tunnelalternativ jämfört med om trafiken går ovan jord.

I detta sammanhang är det viktigt att betona planerna för att bygga ut spårväg/bussförbindelse genom Backaplans nya utformning och upprättande av en pendeltågstation i Brunnboområdet.

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden

- 1) godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande
- 2) översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande i ärendet

GÖTEBORGS STAD

Backa

Klas Forsberg

Stadsdelschef

/ Kent Turnefelt

Chef



Protokollsutdrag

Lundby stadsdelsnämnd

Sammanträdesdatum 2008-10-07

§ 157 Förstudie för Lundbyleden - yttrande till kommunstyrelsen dnr 75.379/08

Ärendet

Handlingar

Tjänsteutlåtande daterat 2008-09-16.

Skrivelse från (v) med protokollsanteckning.

Yrkande

(s), (m), (fp) och (kd) yrkar bifall till förvaltningens förslag med tillägget: "Andra frågor som aktualiserats den senaste tiden är hur en tunnel vid Marieholm påverkar vägutformningen i Lundbyledens östra delar. Det är angeläget att en god stadsutveckling i Lundbyledens omgivning är en av utgångspunkterna i den fortsatta planeringen."

Beslut

1. Stadsdelsnämnden skickar tjänsteutlåtandet med tillägget från (s), (m), (fp) och (kd) som sitt yttrande till kommunstyrelsen över förstudien Lundbyleden.
2. Stadsdelsnämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Protokollsbilaga

Protokollsanteckning från (v).

Vid protokollet

Lars Lindskog

Rätt utdraget intygas i tjänsten:

Lars Lindskog



PROTOKOLLSANTECKNING

Stadsdelsnämnden Lundby 2008-10-07

Ärende 9.

Förstudie om Lundbyleden - yttrande till kommunstyrelsen

Det är svårt att göra en bedömning av förslaget utan att se på helhetslösningen för trafiksituationen i Lundby med närliggande stadsdelar.

Vänsterpartiet ser också svårigheter att i nuläget ta ställning för en trafiklösning som grundar sig på den omdiskuterade men ännu ej politiskt beslutade Marieholmstunneln. Framtida beslut om älvförbindelser påverkar trafiklösningen för Lundbyleden. T.ex. kan Brunnabomotet få en annan framtida utformning.

Som grund för yttrande och ställningstaganden över trafiklösningar måste SDN Lundbys prioriterade miljömål finnas: Transporter av personer och varor som skapar en negativ miljöpåverkan ska minska.

Det finns också kommunala miljömål innebärande att biltrafiken ska minska i förhållande till miljövänliga transportmedel.

För vänsterpartiet


Elise Norberg Pilhem



Göteborgs Stad Lundby

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2008-09-16

Diarienummer 75.379/08

Avdelning Information, Fritid, Kultur

Lars Lindskog/Lundby/Göteborgs
Kommun

Telefon 36 670 29

E-post:

lars.lindskog@lundby.goteborg.se

Förstudie om Lundbyleden - yttrande till kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden skickar tjänsteutlåtandet som eget yttrande till kommunstyrelsen över förstudien Lundbyleden.
2. Stadsdelsnämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Lundbyleden är i dag en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborgs övergripande vägnät. Den länkar samman E6, E20 och E45 med väg 155 till bland annat Göteborgs hamn, bostäder och industrier i Torslanda samt Öckerö. Leden är utbyggd i omgångar under tider då staden kring leden hade andra funktioner än idag och har brister i flera avseenden. Bland annat är kopplingarna till det lokala vägnätet bristfälliga både vad gäller lokalisering och utformning. För den lokala trafiken inklusive cykel- och gångtrafikanter utgör Lundbyleden tillsammans med Hamnbanan en stor barriär. Den snabbt ökande biltrafiken har medfört att köer bildas under de mest belastade timmarna morgon och kväll.

Även trafiksäkerheten är otillfredsställande på delar av sträckan. Det är angeläget med trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mittbarriär och planskilda korsningar.

Det finns ett nationellt intresse att upprätthålla en god transportfunktion mellan bland annat hamnen och det nationella vägsystemet. Lundbyleden förmedlar stora godsvolymer till och från Göteborgs hamn samt industrier och annan logistikverksamhet i Torslanda. Trafikmängden på Lundbyleden varierar mellan cirka 50 000 fordon per vardagsdygn väster om Brantingmotet och drygt 70 000 på delen närmast Ringömotet. Andelen tung trafik är hög och utgör 7 - 8 000 fordon per vardagsdygn. Trots den förväntade mycket kraftiga ökningen på järnväg beräknas även godstrafiken på väg öka betydligt. Parallellt med leden går Hamnbanan, vilken är en viktig länk för transporter till och från Göteborgs hamn och industrier. Planering pågår för utbyggnad av hamnbanan till dubbelspår i befintlig eller ny sträckning. Planering pågår även för att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer i regionen, vilket bland annat innefattar en ny spårvägslink på Norra Älvstranden. Det finns även utbyggnadsplaner för gång- och cykelvägnätet, bland annat planeras en gång- och cykelbro över älven.

Regional utveckling

Med Västra Götalandsregionens vision som utgångspunkt har Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur. Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. För att klara näringslivets behov av transporter tillsammans med utvecklingen av mer 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 särskilt angeläget att fördela om lastbilstrafiken från de hårt belastade lederna i centrala staden till de mer trafiktåliga lederna längre ut.

Under de senaste decennierna har områdena längs Lundbyleden utvecklats från hamn- och industriområden till områden med bostäder, kontor, utbildningscentra och handel. En fortsatt utveckling planeras i dessa områden.

Ärendet

Kommunstyrelsen har gett stadsdelsnämnden tillfälle att yttra sig senast den 10 oktober 2008 över förstudien om Lundbyleden. Förstudien redovisar bakgrund och befintliga förhållanden, analyserar transportsystemet och ger en sammanfattande problembeskrivning. Förstudien presenterar tänkbara åtgärder och målbilder för både Lundbyleden och Hamnbanan.

Steg 1 - åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsystem.

Steg 2 - åtgärder som effektivare utnyttjar befintligt vägnät.

Steg 3 - vägförbättringsåtgärder.

Steg 4 - nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Målbilderna är:

Ytalternativ - Lundbyleden och järnvägen ligger kvar i princip i nuvarande sträckning.

Tråg - Lundbyleden och järnvägen sänks ner i betongtråg.

Halvtunnel - Lundbyleden och järnvägen ligger i betongtråg väster om Kvillebäcken för att väster om Lindholmsmotet gå in i Ramberget.

Betongtunnel/tråg - Lundbyleden och järnvägen ligger i princip i nuvarande sträckning men sänks ner så att de kan överdäckas.

Heltunnel - tunnel som sträcker sig till Kvillebäcken alternativt till Brunsbo.

Förvaltningens övervägande

Vi tycker att det är bra och nödvändigt att förstudien tydligt lyfter fram sambandet mellan Lundbyleden och Hamnbanan. Därför borde arbetet samordnas mellan Vägverket och Banverket. Hur dessa leder ska placeras och utformas påverkar i mycket hög grad stora delar av stadsdelen Lundby. Vi ser också ett starkt samband mellan utformningen av Lundbyleden, Hamnbanan och framtida val av trafiklösningar över älven, som påverkar både planeringen av Backaplansområdet och Frihamnen. För att kunna bygga ut stadskärnan på det sätt som översiktsplanen anger är det nödvändigt med stora ändringar av de trafikstrukturer som Lundbyleden och Hamnbanan utgör. I nuläget passerar man ett "ingenmansland" av trafikstrukturer, magasin och verksamhetslokaler. Om dessa delar av Lundby i framtiden ska vara en del av city måste bland annat Lundbyledens och Hamnbanans barriäreffekter och deras påverkan med luft och buller minska avsevärt/försvinna. Det är viktigt med åtgärder på Hisingleden respektive Söder/Västerleden för att styra bort trafik från Lundbyleden. Även om sådana åtgärder genomförs kvarstår Lundbyleden som en stor barriär i staden.

Kortsiktiga åtgärder behövs

Förvaltningen är positiv till kortsiktiga åtgärder för att öka trafiksäkerheten och göra bättre kopplingar till det lokala vägnätet enligt steg 1-3, men det är viktigt att dessa åtgärder inte försvårar eller hindrar den omfattande ombyggnad av leden som behövs. Lundbyleden bör ha en standard med flera trafikplatser för att skapa god tillgänglighet och kopplingar till det lokala vägnätet, så att inte genomfartstrafik utnyttjar detta, t.ex. vid Herkulesgatan genom Kvillestaden.

Heltunnel behövs på lång sikt

Lundbyleden och Hamnbanan skapar stora barriärer, begränsar markanvändningen och skapar risker genom transporterna av farligt gods. Vi tycker inte att det är rimligt att den framtida sträckningen av Hamnbanan ska gå igenom områden, som redan idag utgör en del av stadskärnan i Göteborg, och som i framtiden kommer att vara en ännu viktigare del för Göteborg och regionen.

Om Hamnbanan förläggs i tunnel hela sträckan minskar barriären i nästan hela området mellan Älvsborgsbron till Tingstadstunneln, se illustration sidan 42. Det ger även förutsättningar att minska Lundbyledens barriäreffekt genom att denna kan grävas ner/förläggas i tunnel.

Då kan stadskärnan utvecklas på Hisingssidan och växa ihop med nuvarande bebyggelse och verksamheter på centrala Hisingen. Det ger även möjlighet att kunna använda mark för att klara den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafik.

Frågan om lokaliseringen av Hamnbanan är mycket viktig för de cirka 12 000 Lundbybor som bor längs nuvarande Hamnbana i Kvillestaden, Lindholmen, Sannegårdshamnen, Eriksberg och Kyrkbyn. Under de kommande tio åren beräknas ytterligare cirka 10 000 personer bosätta sig i dessa och intilliggande områden.

Vi tycker att förslaget med utbyggnad i tråg längs befintlig sträckning varken löser barriärer eller säkerhetsproblem. Detta alternativ skulle medföra att delar av Eriksberg, Kyrkbyn, Kvillestaden samt stora delar av utvecklingsområdena kring Backaplan, Frihamnen och Ringön påverkas även fortsättningsvis med begränsade möjligheter för staden att utveckla stad i dessa områden.

På sidorna 76-77 finns ett schema över hur väl de olika projektmålen uppfylls. Heltunnelförläggning är det alternativ som bäst förenar de olika målen.

Christer Samuelsson

stadsdelschef

Bente Greve

verksamhetschef

Expedieras till:

Stadskansliet/Stadskansliet,

Hans Linderstad/Stadskansliet