

Remissyttrande

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

BAKGRUND

Vägverket Region Väst har upprättat en förstudie för Lundbyleden. Utgåvan är en samrådshandling och Älvstranden Utveckling AB har fått förstudien med begäran om remissyttrande.

Förstudien har framarbetats i bred samverkan och vi har tillsammans med övriga aktörer beretts tillfälle att delta i projektets arbetsgrupp.

Lundbyleden har tidigare varit föremål för utredningar och olika form av studier.

Lundbytunneln med tillhörande trafikplatser färdigställdes 1998. Sedan dess har inga avgörande förbättringar skett på Lundbyleden.

Trafikutvecklingen har varit stark och inte minst genom Hamnens tillväxt och Älvstrandens fortsatta utveckling ökar trafikbelastningen. All trafik från de stora lederna med mål på västra Hisingen, Hamnarna och mot Öckerö från norr och söder på väg E 6 och E 45, trafiken från öster väg E 20 och rv 40 passerar Lundbyleden på aktuell sträcka.

De alternativa vägarna från norr och söder, norrleden och söder/västerleden, har delvis förbättrats men i huvudsak går trafiken via Lundbyleden eftersom väglängden oftast är avgörande för vägval, speciellt för den tunga trafiken. De senaste hjälpmedlen i form av digitala kartor och GPS-styrda navigatörer visar också denna väg.

I den ekonomiska planeringen finns år 2004 – 2015 drygt 400 miljoner kronor avsatta för bl a ombyggnad av Lindholmshotet. Efter detaljprojekteringen av Lindholmshotet uppgick den projekterade lösningen till större belopp, dessutom ifrågasattes den tekniska lösningen i vissa delar varför Vägverket ej kunde starta projektet.

Parallellt med denna förstudie fortsätter Banverket sitt arbete med hamnbanans framtida utbyggnad till dubbelspår. Banverkets förstudie har tidigare remissbehandlats.

FÖRSTUDIEN

Förstudien redovisar utförligt bakgrund och befintliga förhållanden och analyserar transportsystemet och ger en sammanfattande problembeskrivning varefter tänkbara åtgärder och målbilder presenteras.

Tänkbara åtgärder redovisas enligt Vägverkets fyrstegsprincip.

Steg 1 i fyrstegsprincipen, 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.

Under steg 4 redovisas följande målbilder.

YTALTERNATIVET där Lundbyleden och järnvägen ligger kvar i princip i nuvarande sträckning.

TRÅG där Lundbyleden och järnvägen sänks ner i betongtråg.

HALVTUNNEL där Lundbyleden och järnvägen ligger i betongtråg väster om Kvillebäcken för att väster om Lindholmshotet gå in i Ramberget.

BETONGTUNNEL/TRÅG där Lundbyleden och järnvägen ligger i princip i nuvarande sträckning men sänks så mycket att de kan överdäckas.

HELTUNNEL där tunneln sträcker sig till Kvillebäcken alternativt till Brunnbo.

Utförligare beskrivning finns i förstudien.

SYNUNKTER

Förstudien är till sin natur övergripande. Eftersom viktiga beslut skall tas bl a vid jämförelse av de olika tunnel/trågalternativen hade det varit önskvärt med någon fördjupning där genomförbarheten studerats – speciellt med djupa schakter för väg/järnväg med trafik på de nuvarande sträckorna.

Det är anmärkningsvärt att inte Väg/järnvägsförstudierna bedrivits i samma projekt eftersom de är så beroende av en gemensam lösning. För att väg och järnväg ska kunna byggas ut samtidigt på sträckan mellan Eriksbergshotet och Kvillebäcken 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 genom bl a betydligt mindre utbredning av buller och mindre skyddszon för farligt gods. Den största fördelen med detta alternativ är också den minskade barriäreffekt som det innebär.

Detta alternativ är dock mycket kostnadskrävande och löper därmed stor risk att ej kunna genomföras före år 2020 varför man i ett första steg bör behandla de frågor som kopplas till en ny älvförbindelse, till Hamnbanans första etapp och till de utvecklingar som kan komma inom Backaplan och Frihamnsområdet.

I förstudien som förutsätter en Marieholmstunnel måste man komplettera de studier som gjorts för de komplicerade lösningar som blir nödvändiga för att samtliga körfält inkl ev busskörfält som kommer från Tingstadstunneln, från Marieholmstunneln och från E 6 norrifrån skall vävas in till Lundbyledens nuvarande körfält. Det är mycket angeläget att dessa lösningar detaljstuderas omgående och kan omfattas av

”Marieholmstunnelprojektet”. Sker inte en samtidig ombyggnad med anledning av Marieholmsprojektet så är det en mycket stor risk att vi får framkomlighetsproblem som får konsekvenser för trafiken både i Tingstadstunneln och Marieholmstunneln.

Åtgärder på Norrleden som gör att trafik norrifrån inte behöver trafikera Lundbyleden och åtgärder på söder/västerleden som gör att trafik söderifrån inte behöver trafikera Lundbyleden är viktiga och avlastar delvis Lundbyleden och bör prioriteras. Oavsett denna avlastning kvarstår huvudproblemet med Lundbyleden som en stor barriär i staden.

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 Marieholmstunnel. Här behövs detaljerade studier genomföras. Det arbetet bör förslagsvis ingå och finansieras i det fortsatta arbetet med en ny Marieholmstunnel.

Göteborg 2008-09-17

ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB

Mats Andersson

VD

Bilaga 9 Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Kommunstyrelse
404 82 Göteborg

REMISSVAR ang

Lundbyleden (E6.21), delen Eriksbergsmotet – Ringömotet

Handlingar

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

- Förstudie, Samrådshandling daterad 2008-06-17
- Följebrev daterat 2008-08-14

Synpunkter

Övergripande

Lundbyleden är ett av de viktigaste godstransportstråken till Göteborgs hamn. Det är viktigt för godstransporterna till och från hamnen att Lundbyleden har hög framkomlighet. GHAB är därför positiva till att framkomligheten på Lundbyleden förbättras. GHAB anser vidare att en samordning av planeringen mellan Vägverket och Banverket avseende Lundbyleden och Hamnbanan är värdefull.

Lundbyledens transportfunktion

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. Antalet godstransporter som kan lyftas bort från Lundbyleden utgör endast en liten del av den totala trafikmängden. Väljer Vägverket att Lundbyleden i framtiden kommer ha en funktion där leden är avlastad från tung genomfartstrafik är det viktigt att beskriva vilka konsekvenser det får för godstrafiken. GHAB anser att förstudien saknar en sådan beskrivning.

Utformningsalternativ

GHAB tycker det är bra att förstudien presenterar en mängd olika utformningsalternativ på hur leden kan utvecklas. GHAB avstyrker utformningsalternativet med en heltunnel fram till Brunnbo då alternativet får stor påverkan på Kvillebangården. Kvillebangården är idag en viktig länk i Hamnbanan för att maximera kapacitet (avgång/ankomst) såväl på Hamnbanan/Riksspårnätet som på spåren i Ytterhamnsområdet. Därför vore det mycket olämpligt om spår måste tas bort som äventyrar funktion och kapacitet på järnvägsnätet. Samtliga spår behövs bland annat med tanke på övergripande mål att flytta över godstransporter från väg till järnväg. Dessutom har godstransporter på järnväg haft och kommer att ha en mycket positiv utvecklingskurva både var det gäller antalet godsenheter och att ta andelar från väg. Om Vägverket går vidare med alternativ som gör intrång på Kvillebangården är det viktigt att konsekvenserna av detta för godstransporterna på Hamnbanan tydligt framgår. Bland annat bör det under ”Konsekvenser” framgå att alternativet heltunnel till Brunnbo är negativt för järnvägstransporter till och från hamnen eftersom Kvillebangården påverkas. Det bör även framgå att det kan bli stor områdespåverkan utanför

utredningsområdet eftersom alternativet förutsätter en ny järnvägsbro som ersättning för den befintliga Marieholmsbron, vilket troligen innebär påverkan på omlandet runt om kring den nya bron.

Banverket utreder tillsammans med GHAB hur godstransporterna på järnväg på lång sikt ska kunna utvecklas. Tanken är därvid att Sävenäs ska fungera som buffert och att det ska finnas mötesspår vid nuvarande Kvillebangården. Utredningen är inte färdig och därför är det för tidigt att dra några slutsatser om hur Kvillebangården kan användas på lång sikt. GHAB avstyrker utformningsalternativet med en heltunnel fram till Brunnbo så länge utredningen inte är färdig och kan visa att Kvillebangården på sikt inte behövs eller om en alternativ bangård till Kvillebangården kan erbjudas.

Utveckling av regionkärnan

Lundbyleden går tvärs igenom det område som kallas för regionkärnan, där ytterligare cirka 30 000 bostäder och 40 000 arbetsplatser ska tillskapas fram till år 2020. Det innebär bland annat en kraftfull exploatering med nya bostäder, verksamheter och handel i närområdet till Lundbyleden som naturligtvis kommer att få konsekvenser för trafiken på leden. 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.

Avlastning av tung trafik på Lundbyleden

GHAB tycker det är bra att Vägverket nu samordnar utredningar för några av de stora godslederna för att se över möjligheterna att attrahera en större andel av den tunga trafiken till kringfartsledningarna. GHAB anser att det är viktigt att det utreds varför kringlederna inte attraherat godstrafiken i önskvärd grad. Om vägarna inte är tillräckligt attraktiva kommer den tunga trafiken med stor sannolikhet bryta mot eventuella förbud eller restriktioner.

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

Övrigt

Detta svar är inte styrelsebehandlat.

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

Med vänliga hälsningar

GÖTEBORGS HAMN AB
Port Planning

Jan Inganäs

Fredrik Andersson

Bilaga 10 Business Region Göteborgs yttrande

Göteborg 2008-10-03

Ert dnr:0738/08

Vårt dnr: 0261/08

Till Göteborgs Kommunstyrelse

Vägverkets förstudie Lundbyleden. Väg E6.21 Eriksbergsmotet - Ringömotet, Göteborg.

BRG tillstyrker den rubricerade förstudien, som studerar den aktuella vägsträckan ur ett helhetsperspektiv. Vägen har mycket stor betydelse för näringslivet i Göteborgsregionen bl a för godstransporter till/från Göteborgs Hamn och industrierna på Hisingen samt för anställdas resor. Vägen går genom områden som har stor betydelse för stadsutvecklingen och därmed också för näringslivet.

Den trängsel och de trafikstockningar som vägen nu har ger förluster inom ekonomi och miljö för människor och företag. BRG anser att vägen kontinuerligt skall ha sådan kapacitet och kvalitet att dessa förluster inte uppstår. Förslagsvis bör vägen göras om till stadsmotorväg. Med hänsyn till de stora förändringar som kommer att ske i det område där vägen går och beträffande älvförbindelserna är det nödvändigt att vägen har tillräcklig funktion även under den långa tid förändringarna pågår.

Business Region Göteborg

Logistik och Transport

Bengt Wennerberg

Bilaga 11 Förslag till yttrande

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 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.

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 exploatörerna 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. 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 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 Lindholmshotet 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 Kvillebacken då de medför större tillgänglighet till det lokala vägnätet. Kanske bör ett alternativ med fyra platser, där Brunnshuset 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 starkt 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- Lindholm motet behöver studeras för att optimala lösningar ska erhållas.

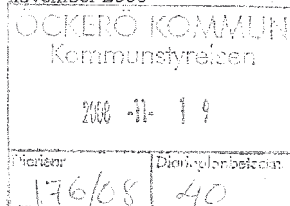
Nu är en utbyggnad av en ny älvförbindelse högaktuell. Med Partihallsförbindelsens och Marieholmstunnelns trafik förstärks Lundbyledens roll som primärled. Samtidigt måste Lundbyleden också klara framtida tillgänglighet till alla områden som håller på att utvecklas på ömse sidor om leden.

Förutsättning för att en ny älvförbindelse vid Marieholm 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 Marieholmstunnel. Här behöver detaljerade studier skyndsamt genomföras.

För Göteborgs kommunstyrelse



Vägarverket
Region Väst
Box 14033
400 20 Göteborg

Yttrande över förstudie Lundbyleden

Härmed överlämnas yttrande från Öckerö kommun. Yttrandet skall slutligen tas av kommunstyrelsen den 25 november. För det fall det blir några förändringar återkommer vi med kompletteringar efter detta datum.

Med vänliga hälsningar

Lars G Andersson
Lars G Andersson
Kommunsekreterare

GP 20-A 2008: 436910
436910

J.H. 2008-11-25
[Signature]

Samhällsbyggnadsnämnden 2008-09-26 7
Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott 2008-09-09 4

Sbn § 152
Au § 154

Dnr 0657/06

Förstudie Lundbyleden

Samhällsbyggnadschef Bo Hultskär informerade i ärendet. Vägarverket har 2008-07-08 överlämnat förstudie över Lundbyleden (E&.21) för yttrande, delen Eriksbergsmotet - Ringömotet med objektnummer 85436910.

Beslut

Arbetsutskottets förslag till samhällsbyggnadsnämnden:

Samhällsbyggnadsnämnden tillstyrker förstudien.

Sbn § 152

Samhällsbyggnadschef Bo Hultskär informerade i ärendet. I ärendet föreligger skrivelse från samhällsbyggnadsförvaltningen daterad 2008-07-09.

Beslut

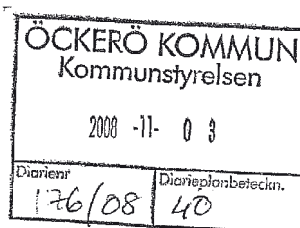
Samhällsbyggnadsnämnden tillstyrker förstudien och föreslår kommunstyrelsen att godkänna beslutet och överlämna det till Vägarverket.



ÖCKERÖ
KOMMUN

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Transportenheten

Handläggare: Stig Odlöw
Datum: 2008-07-09
Dnr: 0657/06



Samhällsbyggnadsnämnden

Förstudie Lundbyleden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar tillstyrka förstudien och föreslår kommunstyrelsen att göra detsamma.

Information

Vägverket har 2008-07-08, för yttrande, översänt förstudie över Lundbyleden (E&21) delen Eriksbergsmotet-Ringömotet med objektnummer 85436910. **Yttrande skall vara Vägverket tillhanda senast 2008-11-15.**

Samhällsbyggnadsförvaltningen har granskat förstudien och funnit att den väl beskriver de förhållanden som aktuella nu och framledes. Tillgängligheten till Torslandaindustrierna och riksintresset Göteborgs hamn har belysts på ett relevant sätt. Samhällsbyggnadsförvaltningen har ingen erinran mot förstudien annat än att blivande förbindelser över eller under Göta älv bör få en mer framträdande roll i en kommande vägutredning. Detta gäller såväl för bilar som för tåg och kollektivtrafik.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Stig Odlöw
Tf. samhällsbyggnadschef

ÖCKERÖ KOMMUN

PROTOKOLL
Sammanträdesdatum

Sida

Kommunstyrelsens arbetsutskott

2008-11-11

11

Au § 166

Dnr 176/08 40

Yttrande över förstudie för Lundbyleden

Vägverket, som upprättat en förstudie för Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, har till Öckerö kommun översänt en samrådshandling på remiss. Skrivelse den 26 juni 2008.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har i ärendet upprättat ett yttrande vari föreslås att förstudien tillstyrks.

Samhällsbyggnadsnämnden har tillstyrkt förstudien och föreslår kommunstyrelsen att godkänna densamma. Beslut Sbn § 152/08.

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen:

Förstudien över Lundbytunneln tillstyrks i enlighet med föreliggande yttrande från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
Box 1035	Sockenvägen 13	031-97 62 00 (växel)	031-96 72 68	stig.odlow@ockero.se
430 90 ÖCKERÖ	ÖCKERÖ	031-97 62 46 (direkt)	031-96 91 87	

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
Kommunstyrelsens arbetsutskott2008-11-25
2008-11-11

ÖCKERÖ KOMMUN Kommunstyrelsen	
2008-12-09	9
	11
Diarienummer	Dnr
176/08	40

Ks § 130
Au § 166

Dnr 176/08 40

Yttrande över förstudie för Lundbyleden

Vägverket, som upprättat en förstudie för Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet, har till Öckerö kommun översänt en samrådshandling på remiss. Skrivelse den 26 juni 2008.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har i ärendet upprättat ett yttrande vari föreslås att förstudien tillstyrks.

Samhällsbyggnadsnämnden har tillstyrkt förstudien och föreslår kommunstyrelsen att godkänna densamma. Beslut Sbn § 152/08.

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen:

Förstudien över Lundbyleden tillstyrks i enlighet med föreliggande yttrande från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Ks § 130

Beslut

Förstudien över Lundbyleden tillstyrks i enlighet med föreliggande yttrande från samhällsbyggnadsförvaltningen.

Vägverket	
Region Väst	Lokalkontor (031 62 62 00)
	176/08 40
2008-12-12	

PP 20-A 2008: 436910 ✓
436910

Handläggare: Stig Odlov
Datum: 2008-07-09
Dnr: 0657/06

ÖCKERÖ KOMMUN Kommunstyrelsen	
2008-11-03	
Diarienummer	Diarienummerbeteckn.
176/08	40

Samhällsbyggnadsnämnden

Förstudie Lundbyleden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar tillstyrka förstudien och föreslår kommunstyrelsen att göra detsamma.

Information

Vägverket har 2008-07-08, för yttrande, översänt förstudie över Lundbyleden (E&.21) delen Eriksbergsmotet-Ringömotet med objektnummer 85436910. **Yttrande skall vara Vägverket tillhanda senast 2008-11-15.**

Samhällsbyggnadsförvaltningen har granskat förstudien och funnit att den väl beskriver de förhållanden som aktuella nu och framledes. Tillgängligheten till Torslandaindustrierna och riksintresset Göteborgs hamn har belysts på ett relevant sätt.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har ingen erinran mot förstudien annat än att blivande förbindelser över eller under Göta älv bör få en mer framträdande roll i en kommande vägutredning. Detta gäller såväl för bilar som för tåg och kollektivtrafik.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Stig Odlov
Tf. samhällsbyggnadschef

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
Box 1035	Sockenvägen 13	031-97 62 00 (växel)	031-96 72 68	stig.odlov@ockero.se
430 90 ÖCKERÖ	ÖCKERÖ	031-97 62 46 (direkt)	031-96 91 87	

Utskriftens sign

76

Utdragsbestyrkande