



4 LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Länsstyrelsen har meddelat beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4§ miljöbalken för Lundbyleden väg E6.21, delen Eriksbergsmotet – Ringömotet refererande till Förstudie daterad 2008-06-17.

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

De åtgärder som föreslås på kortare sikt (upp till steg 3-åtgärder) bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen motiverar beslutet med att de föreslagna åtgärderna på kort sikt innebär att en befintlig väg byggs om och till för att möta dagens behov. Miljön i området är redan påverkad till stor grad och den ytterligare påverkan som tillkommer är inte av den graden att den kan anses vara betydande.

När det gäller föreslagna åtgärder på längre sikt bedömer länsstyrelsen med stöd av förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, att åtgärderna är så omfattande med en stor omdaning av omgivningen att de kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens beslut återfinns som en bilaga till beslutshandlingen.

5 VÄGVERKETETS STÄLLNINGSTAGANDE

5.1 BAKGRUND

Målbild för vägstrukturen

Utgångspunkten för hur stadens och regionens vägsystem ska utvecklas är de behov av tillgänglighet som följer av samhällets utveckling i stort. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har antagit en strukturbild som innebär en utveckling med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. Den lokala arbetsmarknaden ska ökas från nuvarande 950 000 till 1,5 miljoner invånare och regionens kärna ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende. En långsiktigt hållbar infrastruktur med en kraftigt ökad andel kollektivresande ska utvecklas.

Även med en stor ökning av det kollektiva resandet och en utbyggnad av järnvägen som medger såväl mer personresor som godstransporter på tåg, leder regionens tillväxt också till mer biltrafik. Transporter är en förutsättning för näringslivet i sig och för människors möjligheter att nå sina arbetsplatser. Det är därför viktigt att utforma vägsystemet så att trafikens negativa effekter minimeras. I dag går mycket stora bilflöden genom centrala delar av staden. Det gäller även den tunga



Förslag till ny vägstruktur som visar möjlig utveckling av kringfartslederna

1. Hamnbanan
2. Västlänken
3. Marieholmsförbindelsen
4. Fler älvförbindelser
5. Avlastande centrumlänk

trafiken. Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrider i närheten av vissa leder.

Vägverket har som underlag för dialog skisserat en målbild som innehåller såväl utbyggnader i väg-, spårvägs- och järnvägsnätet. En kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken enligt K2020 är en av förutsättningarna för planeringen.

Söder- Västerleden och Hisingsleden är strategiska delar i denna struktur. Lundbyleden har funktionellt starka kopplingar till dessa och andra övergripande leder i staden. I det följande sammanfattas förutsättningarna och behoven så som det framkommit i förstudier- nas analyser.

Söder- Västerleden är redan idag mycket hårt trafikbelastad, vilket medför problem för godstrafiken till och från Hisingen liksom för arbetspendlingen. Den sneda riktningsfördelningen på trafiken morgon och kväll innebär att belastningen är högre än vad dygnsflödet antyder. Pågående utbyggnad av handel och bostäder vid Frölunda Torg samt planerade utbyggnader i bland annat Fässbergsdalen gör att trafiken beräknas växa kraftigt. Det finns dessutom ett stort behov av att öka framkomligheten för busstrafik, framförallt på Söderleden. Behoven handlar således främst om att höja kapaciteten för godstrafik, arbetspendling med bil och kollektivtrafik samt att i vissa punkter förbättra tillgängligheten till omgivande verksamhetsområden.

För **Hisingsleden** är förutsättningarna gan-

ska annorlunda. Vägen går mestadels skild från bebyggelsen, är tvåfältig på större delen av sträckan och med plankorsningar utom i ändpunkterna. Trafikflödet är också betydligt lägre, den tunga trafiken från norr föredrar E6 och Lundbyleden för att undvika stopp i ett antal signalkorsningar. Stråket tål mer trafik (när cykeltrafiken separerats) och det är särskilt angeläget att attrahera lastbilstrafik och bilpendlare från norr och nordost genom att avlasta Lundbyleden. För att åstadkomma det behöver i första hand plankorsningarna ersättas av planskilda trafikplatser, och anslutningarna förbättras såväl mot E6 och E45 i norr som mot Göteborgs hamn i söder (beslutat objekt Halvors länk). Det är också viktigt att kunna ha god framkomlighet så att restiden inte skiljer för mycket mot alternativa färdvägar.

Lundbyleden är i dag den primära leden mot hamnen, industriområdena på Torslanda och Öckerö. Med hänsyn till den pågående och planerade förtätningen med bostäder, handel och andra verksamheter längs älvstranden och Backaplan är det angeläget att successivt omvandla leden från ett huvudstråk för den tunga trafiken till en led med större tonvikt på den regionala och lokala funktionen. Enbart utvecklingen av Backaplansområdet enligt den fördjupade översiktsplanen medför enligt kommunens prognos en ökad biltrafik om drygt 30 000 fordon per dygn till och från området, trots att kollektivtrafikförsörjningen förstärks ytterligare.

I förstudien konstateras att Hamnbanan kan ta en större del av det tillkommande containerbaserade godset till och från hamnen men att andra typer av gods även framöver främst måste fraktas på bil, liksom containers till och från platser som inte rationellt kan betjänas av tåg. Analyserna i förstudien har skett i kontinuerlig samverkan med Banverket. Avstämningar har skett med Göteborgs Hamn beträffande transporterens utveckling. För närvarande håller prognoserna på att ses över men den senast tillgängliga bedömningen pekar mot att tågtransporterna till och från hamnen ökar med 70 - 80 % fram till år 2020 och lastbilstransporterna med 10 - 20 %. En utbyggnad av en mer kapacitetsstark Hamn- bana har varit en förutsättning för planeringen av Lundbyleden.

En omfördelning av gods till båttrafik kräver sannolikt en uppbyggnad av ett nytt transportsystem på Göta älv. I dag sker inget nämnvärt utbyte av Vänertrafikens gods i Göteborgs hamn. Det pågår dock utredningar för att analysera förutsättningarna såväl för detta som för andra framtida scenarier.

Att föra över lastbilstrafik inom vägnätet kan som nämnts ovan i första hand göras genom att trafik som är riktad mot E6 och E45 flyttas. På kort eller medellång sikt är det knappast tänkbart för trafik mot E20 eller väg 40. Det finns också stora flöden till och från terminaler och verksamheter i närområdet och Bäckebo där det även kan vara olämpligt att styra om trafiken. Inriktningen för Lundbyle-

dens framtida funktion bör vara att balansera anspråken från den inom överskådlig tid viktiga övergripande trafiken med de växande anspråken från den lokala utvecklingen. Det förstnämnda handlar främst om kapacitet och orienterbarhet för genomgående trafik och det senare främst om bra anslutningar, minskad barriärverkan och mindre miljöpåverkan.

De samlade effekterna av den framtida övergripande vägstrukturen innebär att framkomligheten för näringslivets transporter ska kunna vidmakthållas, biltrafiken omfördelas till mer trafiktåliga leder och de centrala delarna av staden avlastas. Detta medför att sårbarheten samt påverkan i form av luftföroreningar och buller minskar jämfört med dagens situation. Det bidrar även till att möjliggöra förtätning med ökat boende i kärnan och utrymme för mer kollektivtrafik på infartslederna.

Analyser av vilken omfördelning som kan åstadkommas genom utbyggnader enligt målbilden visar att 2 – 3000 lastbilar per dygn flyttas från Lundbyleden och E6 till Hisingsleden. På motsvarande sätt skulle Söder-Västerleden kunna attrahera ytterligare cirka 1000 lastbilar per dygn om vägsystemet utvecklas enligt målbilden.

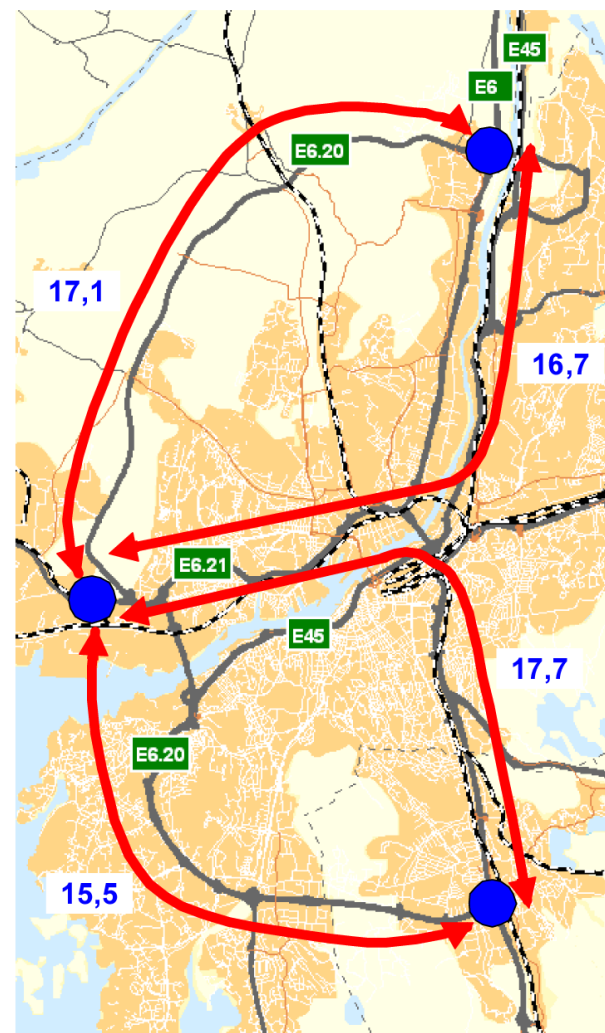
Att beräkna effekten vad gäller utsläpp av koldioxid är relativt komplicerat. Beroende på start- och målpunkt påverkas fordon i olika grad. Hastighet och körmönster är olika etc. Om man gör en mycket överslagsmässig

beräkning och antar att den trafik som påverkas endast är den som passerar Klarebergsmotet respektive Åbromotet och Oljevägsmotet (Halvors länk förutsätts utbyggd), så blir färdvägen något längre via Hisingsleden och något kortare via Söder-Västerleden än via E6.

För den lastbilstrafik som flyttas över innebär det sammantaget att trafikarbetet minskar med cirka 1200 fordonskilometer per dygn, vilket motsvarar en storleksordning av 330 ton mindre koldioxid per år. Personbilar som ändrar färdväg enligt detta ger ytterligare minskning men det finns som sagt även trafik som omfördelas på ett mindre gynnsamt sätt vad gäller vägsträcka.

Störst betydelse för att minska de klimatpåverkande utsläppen har dock den planerade regionstrukturen. Detta har också varit styrande för utformningen av den föreslagna vägstrukturen. En av grundtankarna med att förtäta kärnan är att relativt sett minska behovet av bilresor, det vill säga att en större andel av befolkningen kan utnyttja kollektivtrafiken, alternativt gå eller cykla.

Strukturen är i hög grad formad utifrån en önskad fördelning av bostads- och arbetsplatsutbyggnaden i regionen. Lokalt medför samtidigt förtätningen ett ökat antal resor av alla slag, även med bil. Därför är det viktigt, inte minst från miljösynpunkt, att anpassa trafiksystemen efter detta. Ett medel bland flera är att leda om trafik som inte har start- eller målpunkt i de centrala delarna av staden till stråk där omgivningspåverkan blir mindre.



Väglängder (km), alternativa färdvägar

5.2 FORTSATT ARBETE

Med utgångspunkt från förslagen i förstudien samrådshandling och med stöd av remissvaren prioriterar Vägverket följande åtgärder på Lundbyleden.

Åtgärder på kort och medellång sikt.

- Utföra kövarningssystem på delen Ättestupan – Leråkersmotet. Kräver ingen arbetsplan.
- Utföra mittbarriär på delen Inlandsgatan – Ättestupan. Kräver ingen arbetsplan.
- Bygga om Lindholmsmotet. Arbetsplan upprättas och samordnas med kommunens detaljplanearbete.
- Bygga genomgående mittbarriär och slopa signalanläggning vid Inlandsgatan. Åtgärden innebär att ny lokalväg mellan Eriksbergsmotet och Herkulesgatan måste byggas och att kommunen upprättar ny detaljplan. Även arbetsplan kan krävas för ändrade av- och påfartsramper på norra sidan.
- Bygga om leden på delen Brantingmotet – Ringömotet. Arbetet inleds med genomförbarhetsstudier i samarbete med kommunen. Därefter upprättas arbetsplan.

Åtgärder på lång sikt

- I ett långsiktigt perspektiv klarlägga framtida målbilder för sträckan där Lund-

byleden och Hamnbanan tillsammans utgör barriär för framtida stadsutveckling. Arbetet föreslås göras tillsammans med Banverket och Göteborgs Stad i en genomförbarhetsstudie. I denna utreds möjligheterna att förlägga både Lundbyleden och Hamnbanan i tunnel eller tråg på delen Eriksbergsmotet – Kvillebangården.

5.3 BESLUT

Vägverket Region Väst beslutar att gå vidare i planeringsprocessen enligt följande:

På kort och medellång sikt

Upprätta arbetsplan för ombyggnad av Lindholmsmotet.

Upprätta arbetsplan för åtgärder vid Inlandsgatan om utrymme behöver tas i anspråk utanför befintligt vägområde. Kan utbyggnaden ske inom vägområdet krävs ingen ytterligare formell handläggning.

Upprätta arbetsplan för ombyggnad av Lundbyleden på delen Brantingmotet – Ringömotet. Arbetet inleds med en genomförbarhetsstudie i samarbete med Göteborgs Stad.

På lång sikt

Utreda framtida sträckningar för Lundbyleden och Hamnbanan, delen Eriksbergsmotet – Kvillebangården i en genomförbarhetsstudie tillsammans med Banverket och Göteborgs Stad.

Jörgen Einarsson

Enhetschef Samhällsutveckling