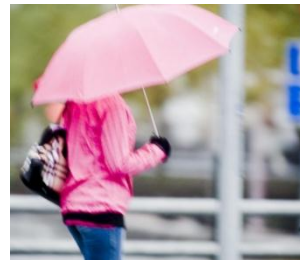


E6.21 Lundbyleden,
delen
Brantingmotet –
Ringömotet

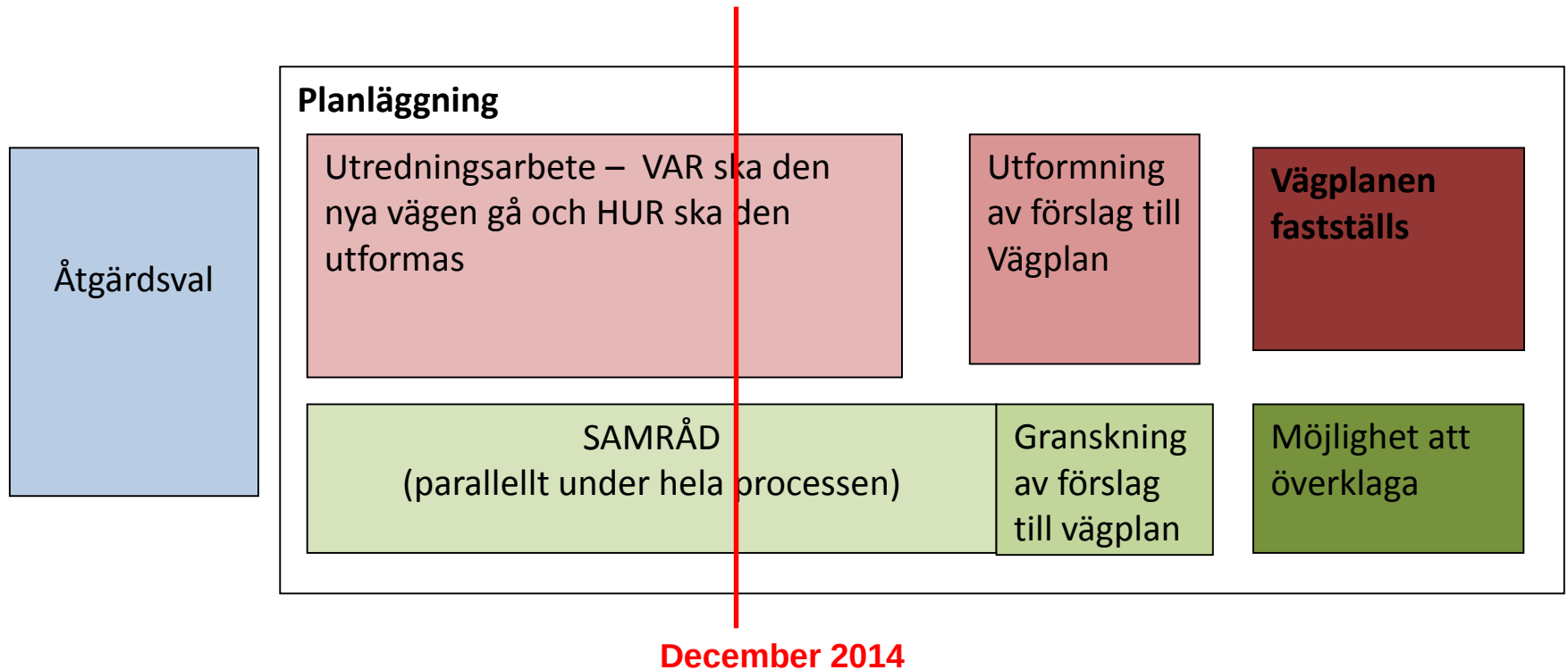
Samråd
December 2014 –
januari 2015



TRAFIKVERKET



Vägplan ger markåtkomst för vägen



Vägplanens handläggning

samrådsprocessen sker kontinuerligt under hela planskedet

- Typ av åtgärd fastställs
- Samrådsmöte
- Vägplanen färdigställs
- Vägplanen ställs ut för allmänheten
- Trafikverket bemöter eventuella inkomna yttranden
- Länsstyrelsen lämnar sitt yttrande över planen och MKB
- Trafikverket kommunicerar
- Trafikverket fastställer
- Eventuella besvär
- Detaljprojektering och byggstart

Den färdiga vägplanen innehåller

Planbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning

Kartor och ritningar i plan

Bilagor från de olika teknikområden

Kostnadsbedömning

Protokoll från samråd

Fastighetsförteckning

Yttranden

Projektmål

Att förena transportbehoven med stadsutvecklingsbehoven

Att åstadkomma en utformning av väganläggningen som ger överskådlighet och god orienterbarhet i trafikmiljön.

Att minimera risken för störningar av den genomgående trafiken.

Förutsättningar

Göteborgs Stad arbetar med detaljplan för Östra Backa, Kvilleleden som bland annat innebär att Backaområdet byggs ut med nya vägar och en ny Kvilleled. För att ansluta nya Kvilleleden med Lundbyleden förutsätts att ett nytt mot byggs - Kvillemotet.

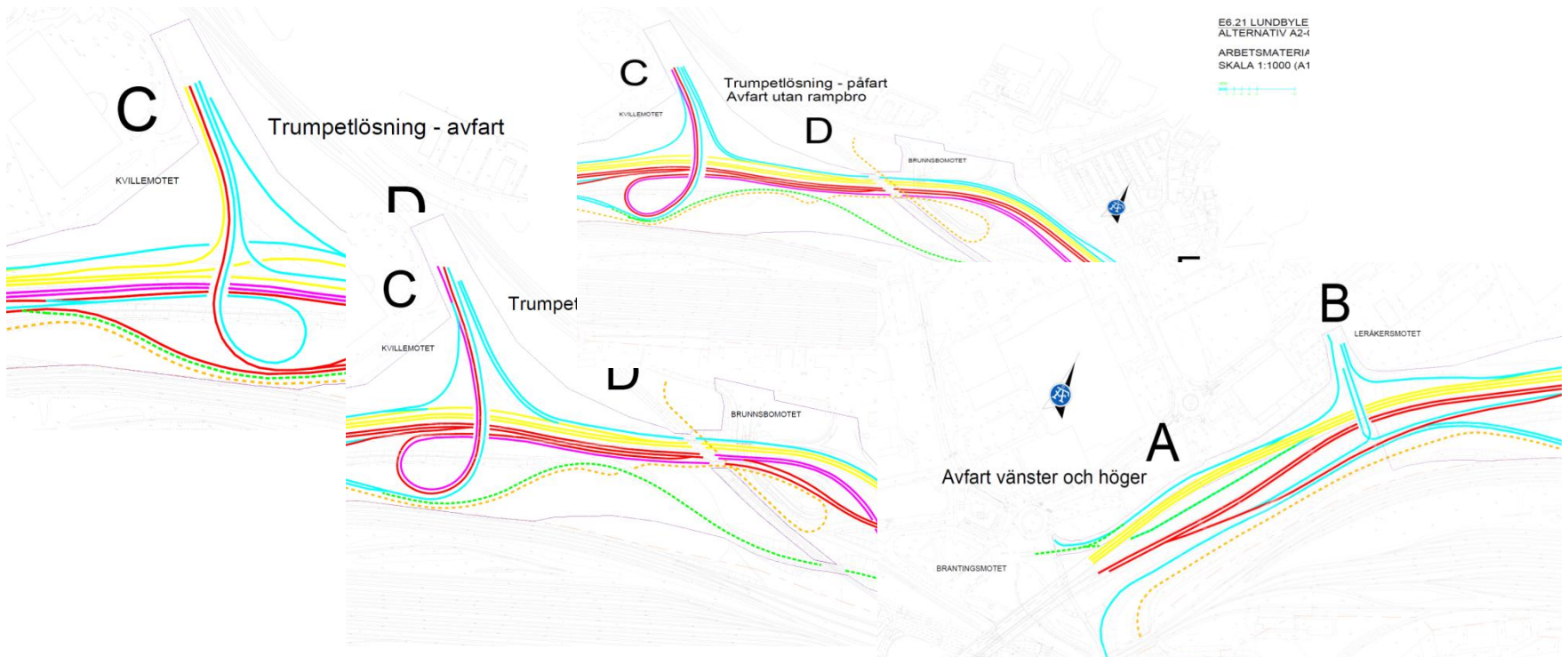
I samband med anläggande av Marieholmsförbindelsen tillkommer nya trafikströmmar på Lundbyleden. Detta bidrar till att Brunnsbomotet behöver rivas för att öka orienterbarheten, överskådligheten och framkomligheten för den genomgående trafiken.

Att upprätthålla en god pendeltrafik för gång- och cykeltrafikanter.

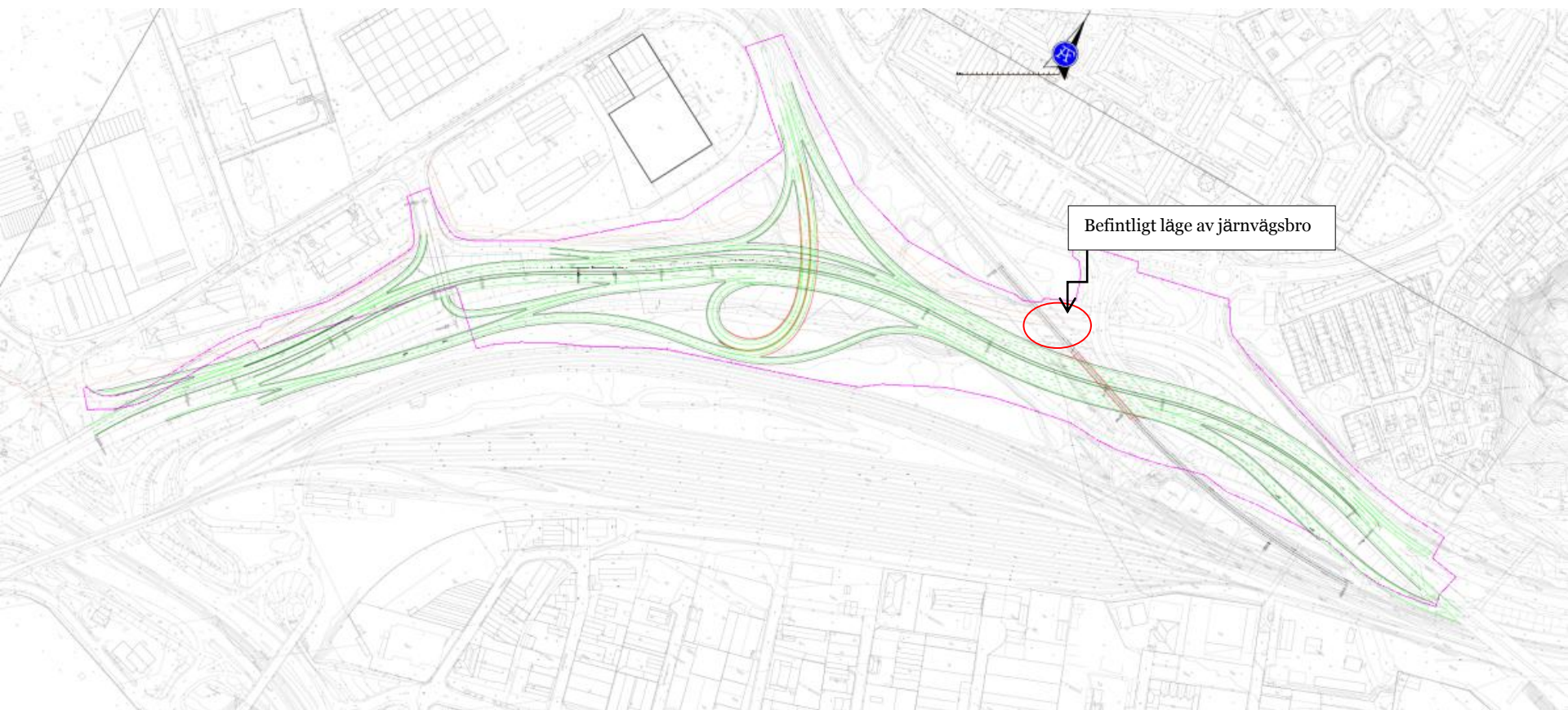
Med hänsyn till att Lundbyleden är av riksintresse prioriteras framkomligheten för den genomgående trafiken på Lundbyleden framför kapaciteten för påfartstrafiken längs vägsträckningen.

Lokalisering och alternativ

Flera alternativ har studerats i tidigare skede



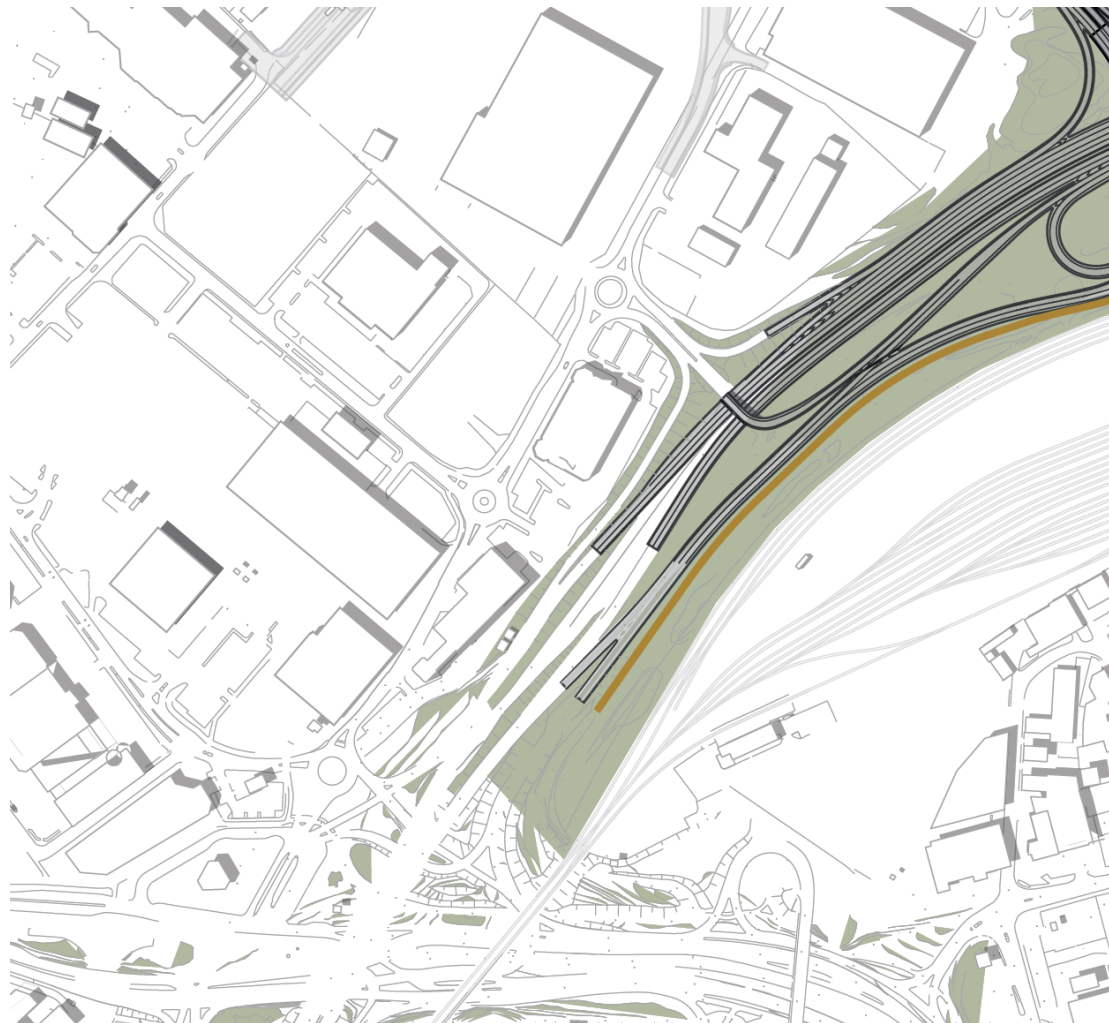
Nytt läge på leden



Förslag till utformning

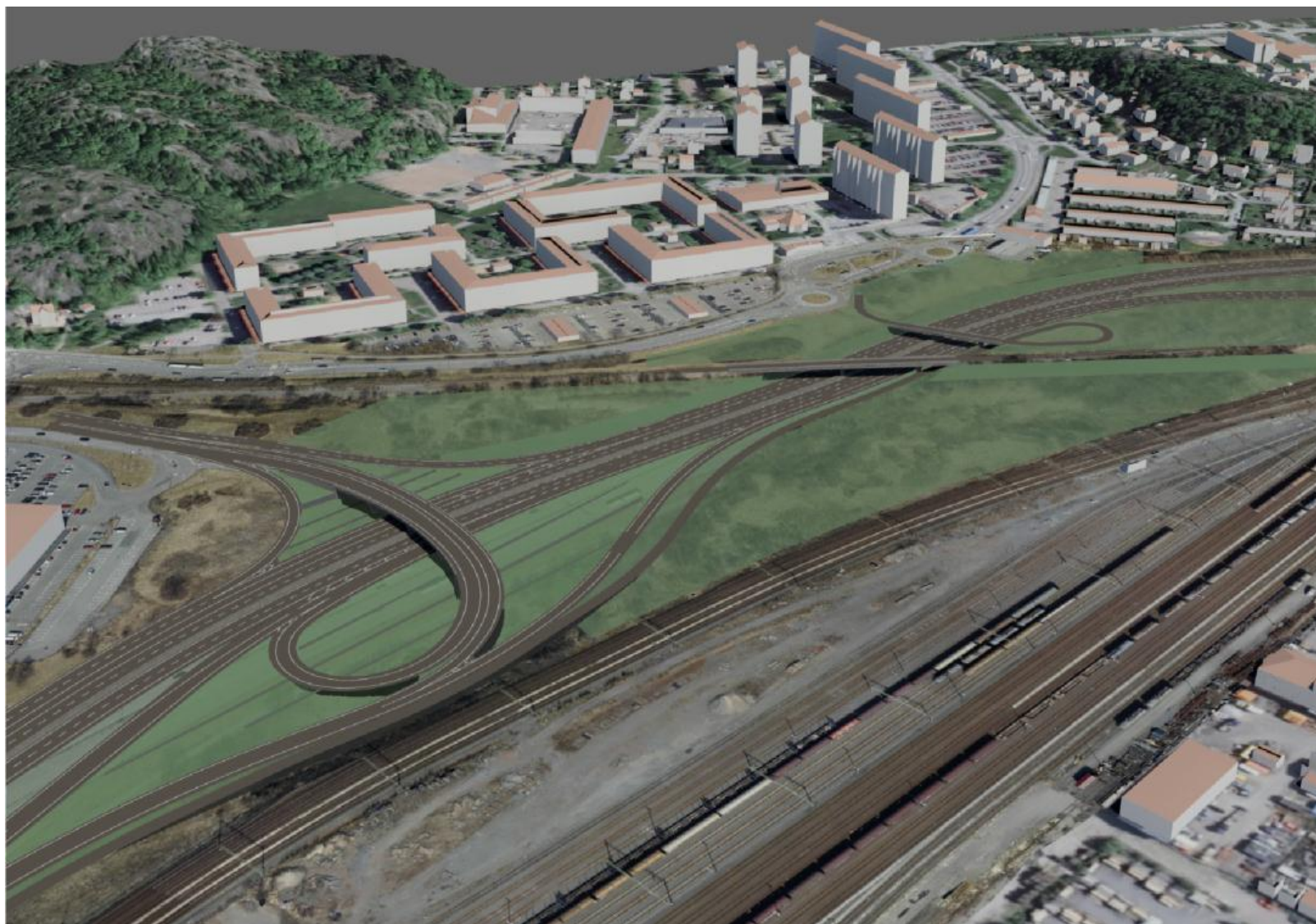


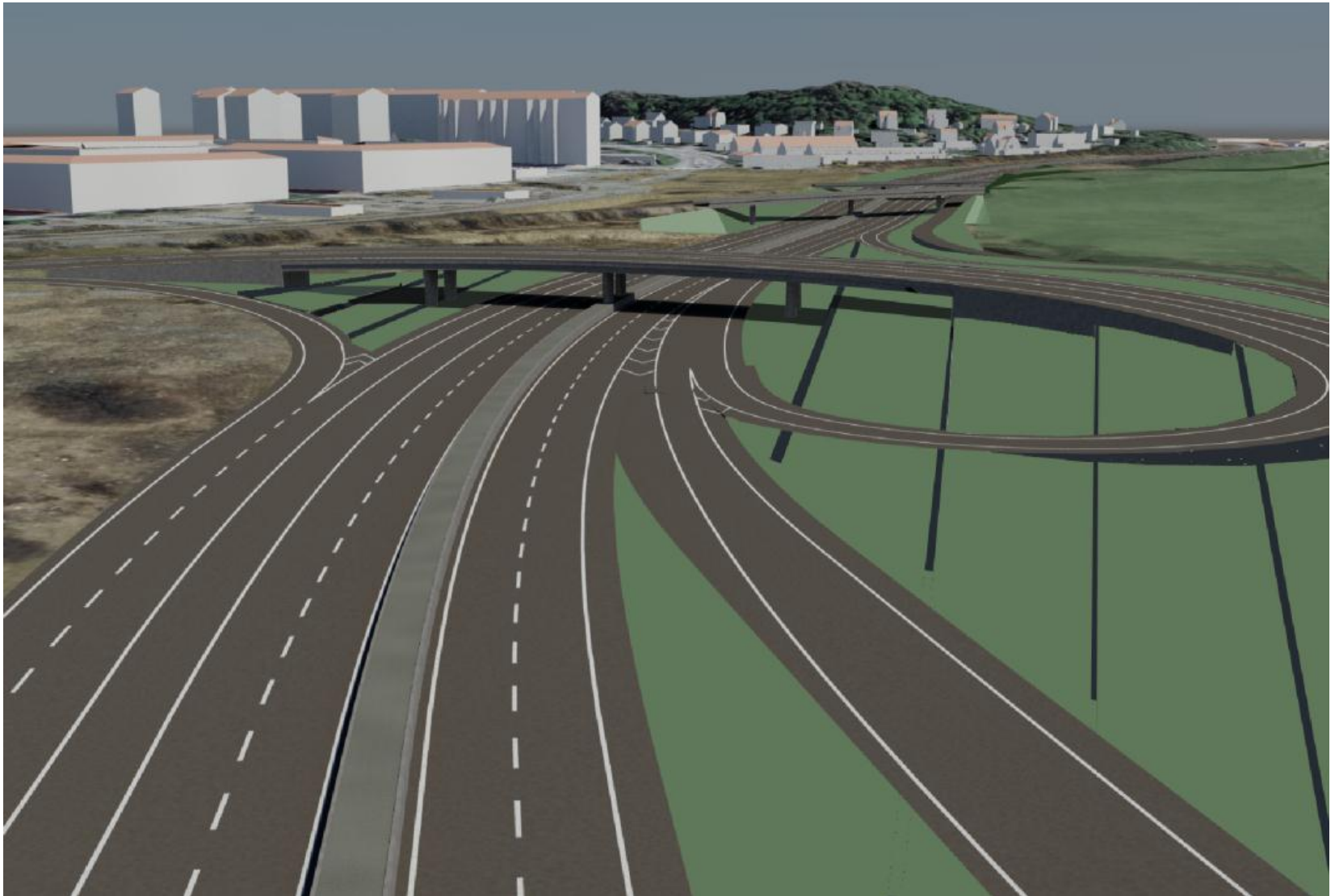
Brantingsmotet & Leråkersmotet



Kvillemotet

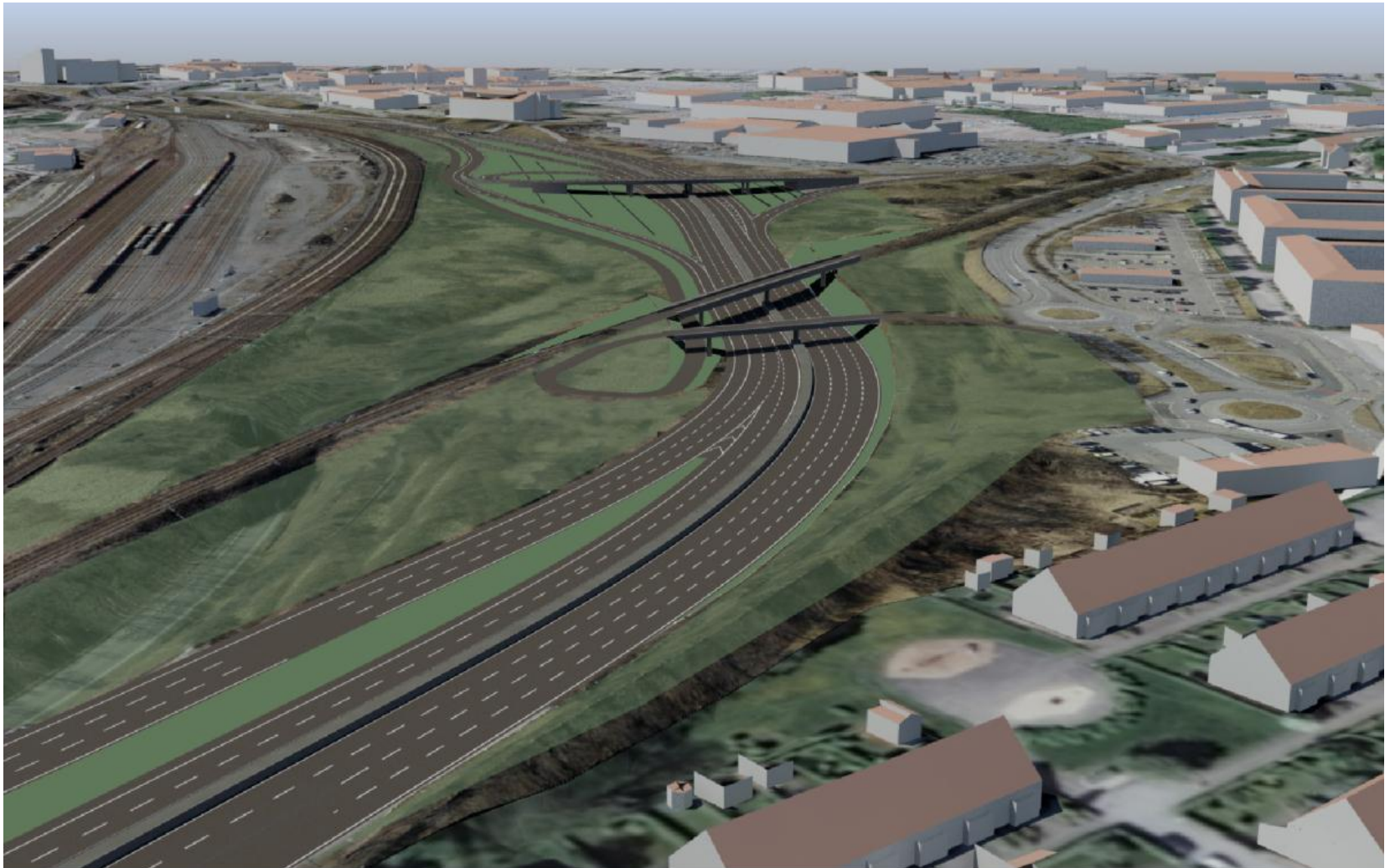






Järnvägsbro för Bohusbanan





Brunnsbomotet stängs och rivs



Ny gång- och cykelväg



Trafikprognos

Trafikmängderna på Lundbyleden varierar idag mellan cirka 50 000 fordon per vardagsdygn väster om Brantingsmotet och drygt 70 000 på delen närmast Ringömotet. Andelen tung trafik är hög och utgör 7 000 - 8 000 fordon per vardagsdygn.

Prognosår 2020

Den förväntade ökningen, med nuläget som utgångspunkt, innebär en ökning på 15 - 30 procent på olika sträckor på leden. Trafiken ökar med 13-15 procent mellan Brantingsmotet och Leråkersmotet och 28-30 procent på sträckan öster om järnvägsbron.

Miljökonsekvensbeskrivning

Syfte

- Process för att miljöanpassa projektet
- Möjlighet att påverka genom samråd
- Möjliggöra en samlad bedömning av vägplanens inverkan på miljön, människors hälsa och hushållningen med mark, vatten och andra resurser

Inte bara ett beslutsunderlag för länsstyrelsen, utan även ett sätt att ge alla berörda och intresserade en samlad bild av vägplanens konsekvenser för människors hälsa och miljö



Miljökonsekvensbeskrivning

MKB innehåller

- Befintliga miljöförutsättningar i det område som kan komma att påverkas
- Förändringar i miljökvalitet som projektet kan medföra (*effekter*)
- Vad förändringarna bedöms innebära för människors hälsa och miljön (*konsekvenser*)
- *Åtgärder* för att reducera eller minimera konsekvenserna för människors hälsa och miljön



Miljökonsekvensbeskrivning

Aspekter som bedöms

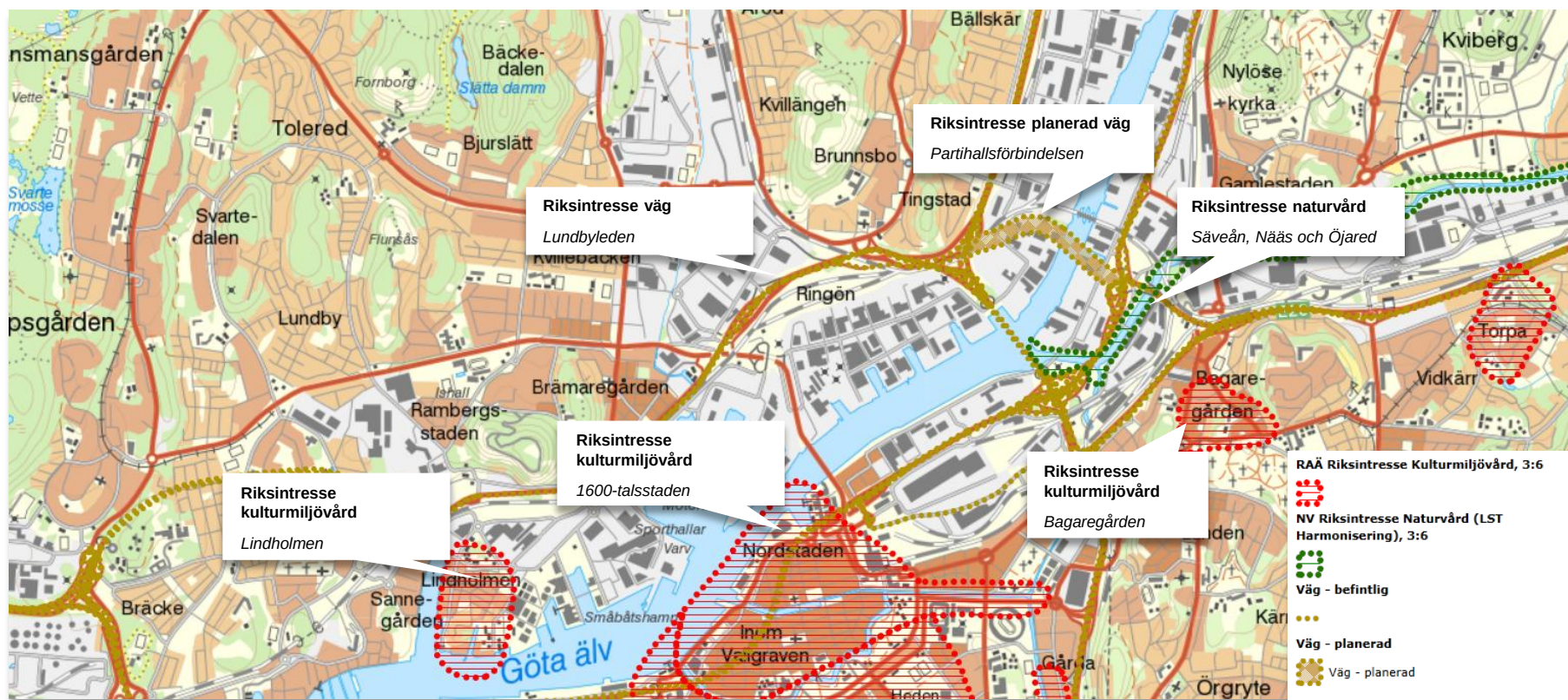
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Landskap
- Vatten
- Luftkvalitet
- Ljud- och vibrationer
- Farligt gods
- Förorenad mark
- Klimat



Miljökonsekvenser

Riksintressen

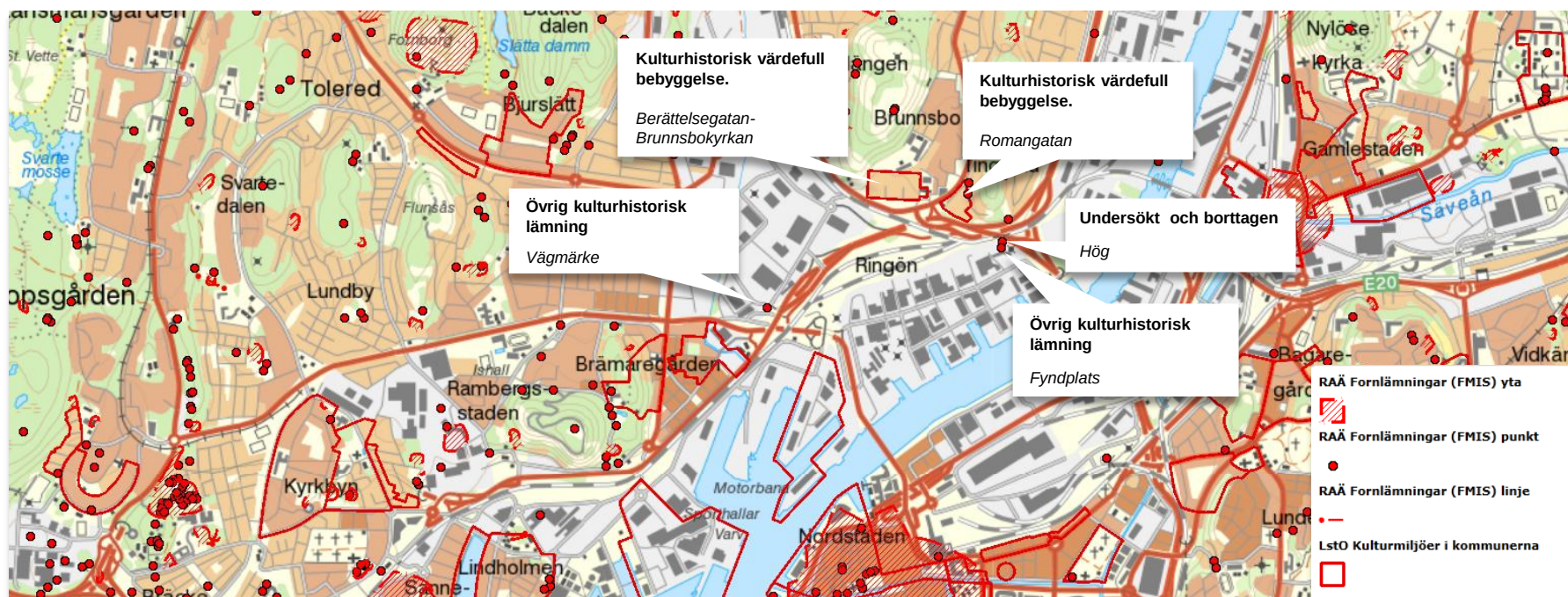
- Den planerade ombyggnationen av Lundbyleden berör inga områden av riksintresse för natur- eller kulturmiljövård enligt miljöbalkens 3 kapitel 6 §



Miljökonsekvenser

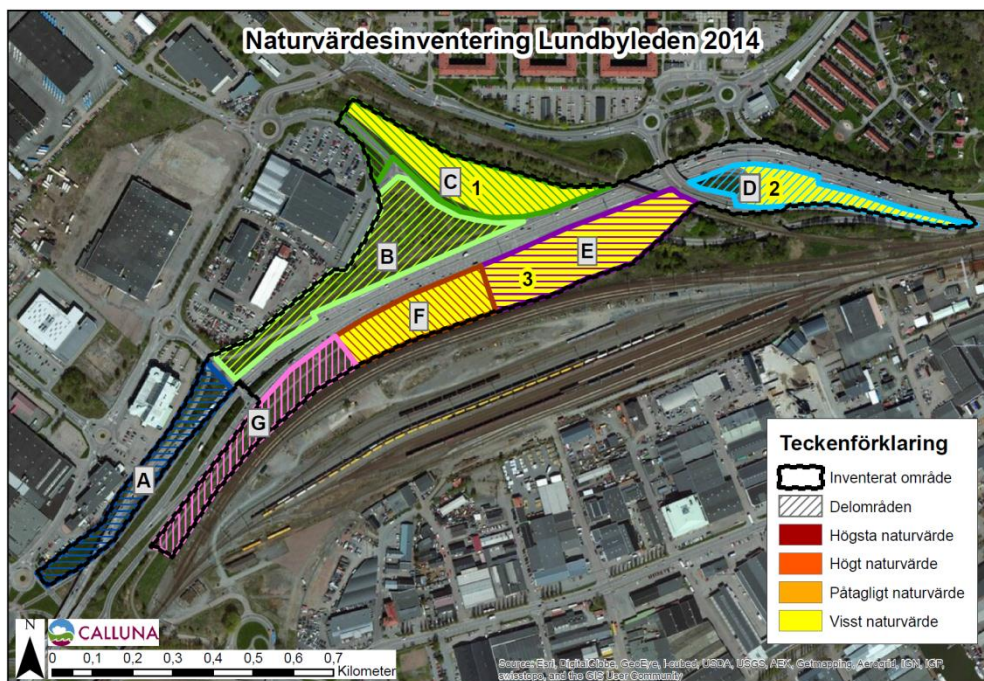
Kultur

- Inga kända forn- eller kulturhistoriska lämningar finns inom området för vägplanen.
- Påverkan på kulturhistorisk värdefull bebyggelse bedöms inte uppstå till följd av ombyggnationen.



Miljökonsekvenser

Naturmiljö



Förutsättningar

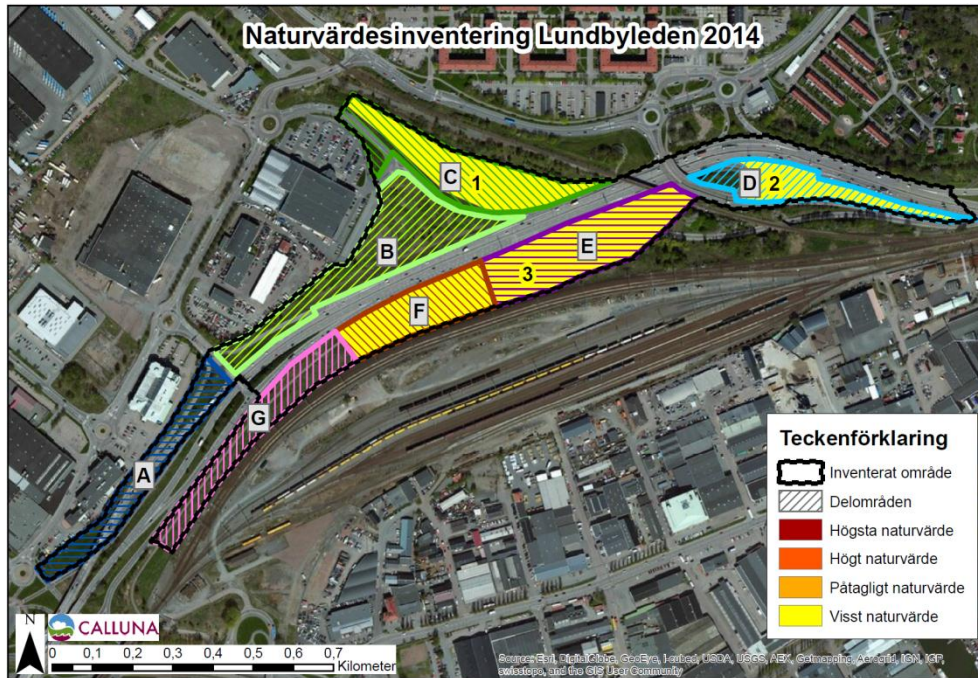
Restområden: gräsytor, dungar, buskage

Tre objekt med visst biotopvärde: småvatten (C), dunge (D) och buskage (E-F)

Samtliga biotopvärden har lägsta naturvärdesklass, klass 4

Miljökonsekvenser

Naturmiljö



Påverkan?

Inga högre naturvärden

Endast små ytor tas i anspråk

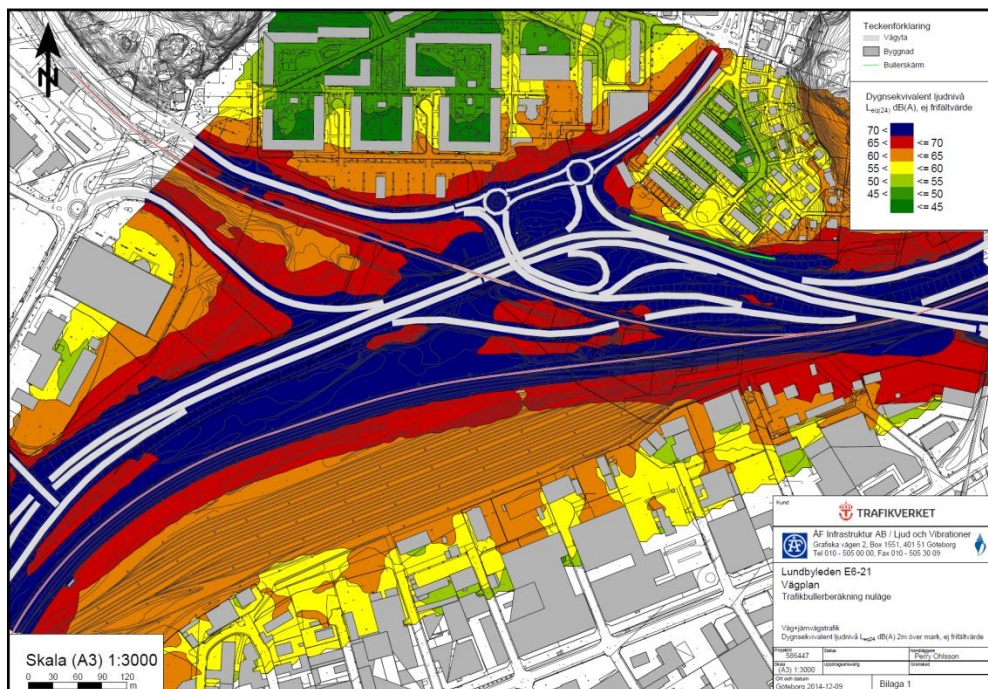
Tidigare hårdgjord yta kan omvandlas till vegetationsyta

Bedömning: Mycket små konsekvenser för naturmiljön

Utformning av grönytor och eventuell återplantering utreds vidare i vägplan

Miljökonsekvenser

Buller



Förutsättningar

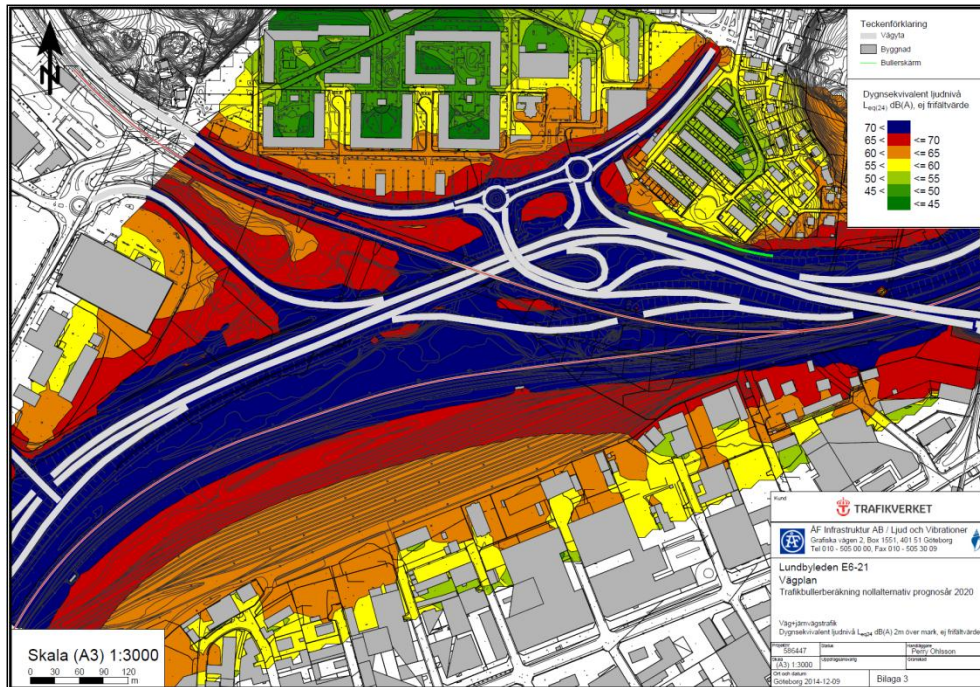
Området utsätts för buller från både väg- och järnvägstrafik

Av riksdagen antaget riktvärde för bostäder: 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå *utomhus* vid fasad.

Flera fastigheter är idag utsatta för bullernivåer som överskrider riktvärdet. Beräknad ekvivalent ljudnivå *utomhus* vid fasad vid bostäderna närmast leden är i intervallet 60-68 dB(A)

Ljudpåverkan från vägtrafiken dominerar. Med hänsyn enbart tagen till buller från vägtrafiken beräknas den ekvivalenta ljudnivån vid bostadshusen i Brunnsbo till 59-67 dB(A).

Miljökonsekvenser



Om vi inte gör något

Ökade trafikflöden (Marieholmstunneln) beräknas resultera i en ökning av ljudpåverkan med 1-2 dB(A) i Brunnsbos östra delar

Planerad utbyggnad av Hamnbanan och Bohusbanan beräknas resultera i en ökning av ljudpåverkan i framtiden

= *ljudpåverkan vid utsatt bostadsbebyggelse ökar*

Miljökonsekvenser

Buller



Efter ombyggnation

Bullerkällorna likvärdiga som i alternativet "om vi inte gör något" men

Rivning av Brunnsbomotet beräknas resultera i en minskning av påverkan med 1-2 dB(A) vid Brunnsbo och

Ombyggnationen ger möjligheter att reducera påverkan från buller genom skyddsåtgärder såsom vallar, skärmar, ljuddämpande material eller en kombination av dessa

Utformningen av bullerskydd samordnas med angränsande projekt

Miljökonsekvenser

Vibrationer

Stora delar av Lundbyleden går på mark som är känslig ur vibrationsspridningssynpunkt (djup lera med inblandning av organiskt material)

För att undvika störning och olägenhet i samband med byggnation och drift utförs vibrationsmätningar i området

Miljökonsekvenser

Luftkvalitet

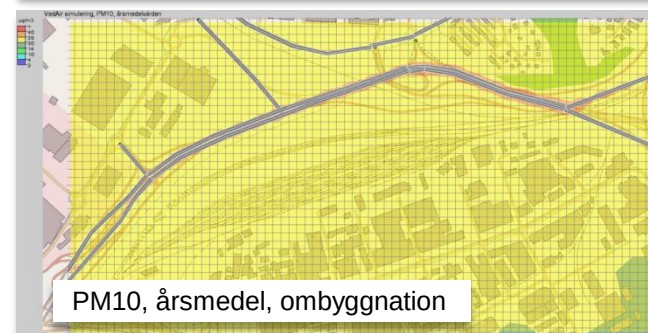
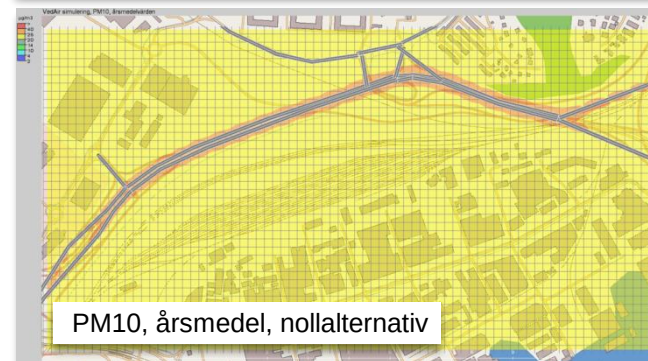
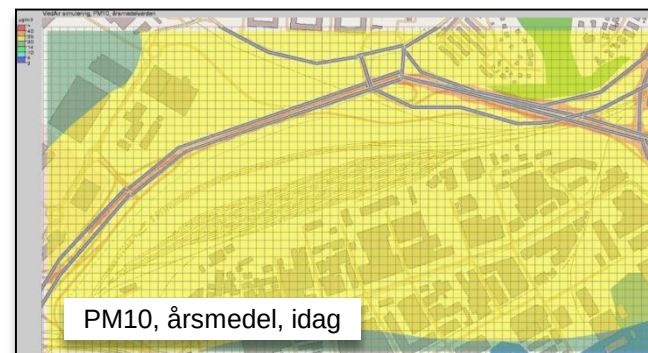
Spridningsberäkningar genomförts för partiklar (PM10 och PM2,5) samt för kvävedioxid

Beräkningarna redovisas för *nuläge*, *nollalternativ* och efter *ombyggnation*

Miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid bedöms inte överskridas vare sig som års- eller dygnsmedelvärde för något alternativ

De lokala miljömålen har inte klarats för kvävedioxid och PM10 i Göteborg. Lundbyleden utgör inget undantag.

Möjligheterna att reducera halterna av kvävedioxid och partiklar genom plantering eller avskärmning utreds vidare inom ramen för vägplanen och tillhörande MKB



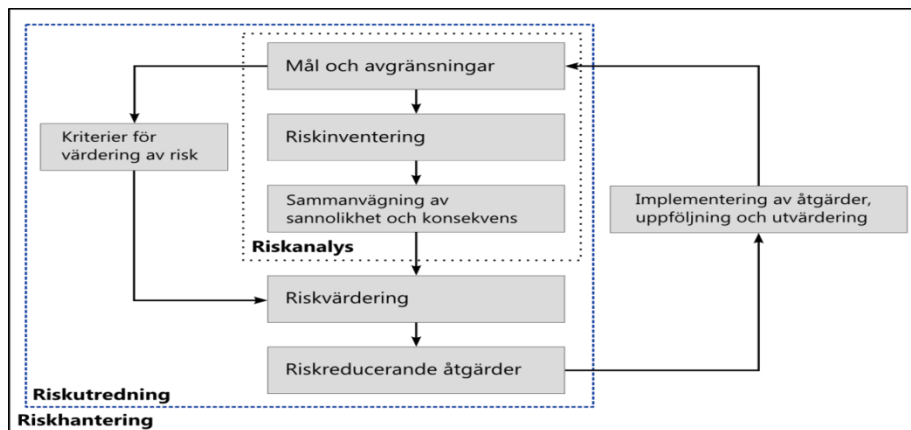
Miljökonsekvenser

Farligt gods

Tre större banor och leder där farligt gods transporteras: Lundbyleden, Hamnbanan och Bohusbanan

Riskenivån (individerisk) kvantifieras, värderas och redovisas för nollalternativet och ombyggnadsalternativet

Behovet av åtgärder för att eliminera eller minimera riskerna kopplade till transporter av farligt gods utreds och beskrivs



Miljökonsekvenser

Klimat

De största hoten för den aktuella vägsträckan bedöms vara vattenrelaterade. Med ökade nederbördsmängder ökar risken för att vägen översvämmas, eroderas eller spolas bort. Samma sak gäller vid en höjning av vattennivån.

Utgångspunkter vid projekteringen:

Vägens dagvattenhantering ska utformas på ett sådant sätt att de förväntade framtida nederbördsmängderna kan omhändertas

- Vägens lokalisering medför emellertid att tillfälliga översvämningar inte kan uteslutas. Vägen ska därför ha en utformning som gör att dess funktion efter perioder av höga vattenstånd kan säkerställas.

Bildkälla: Regional handlingsplan
för klimatanpassning,
Länsstyrelsen i Västra Götalands
län, rapport 2014:40



Miljökonsekvenser

Fortsatta studier inom ramen för MKB

Fördjupade bullerberäkningar

Beräkningar av luftkvalitet

Vibrationsmätningar

Dagvattenhantering

Marktekniska undersökningar

Masshantering

Grundvatten

Risikkvantifiering (farligt gods)



Kontaktpersoner

Trafikverket

Lennart Olsson

Projektledare

lennart.olsson@trafikverket.se

Linda Melin

Markförhandlare

linda.melin@trafikverket.se