

6 SAMRÅD

6.1 SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPKUNKTER

Genomförbarhetsstudie för Lundbyleden, väg E6.21, delen Brantingmotet – Ringömotet, koncept daterat 2010-01-07, har efter samrådsmöte 2009-12-21 översänts för synpunkter till berörda förvaltningar inom Göteborgs Stad och Älvstranden Utveckling AB, Banverket samt Länsstyrelsen. Svar har inkommit från Banverket, Göteborgs Stad Fastighetskontoret, Trafikkontoret, Miljöförvaltningen samt Älvstranden Utveckling AB.

Nedan följer en sammanställning av dessa synpunkter vilken avslutas med en tematisk indelning i kollektivtrafik, påverkan av K2020 och trängselskatt samt gång- och cykelvägnät.

Banverket

Banverket påpekar att förutsättningarna för genomförbarhetsstudien är att en eventuell utbyggnad av Hamnbanan, Bohusbanan och Kvillebangården inte påverkar projektet. Det ska finnas utrymme för dubbelspår på Bohusbanan där denna passerar Lundbyleden. Det ska även finnas utrymme för en pendelstation i Brunnsbo längs Bohusbanan. För att möjliggöra detta föreslår Banverket att Kvillemotets

yttersta avfart österifrån dras längre västerut. Kvillemotet bör även begränsas söderut så att mindre mark tas i anspråk mot Kvillebangården och Hamnbanan.

Redovisning av kollektivtrafikkörfält, bör framgå tydligare på ritningar samt i handlingen och fortsatt arbete med detta i angränsning till Hamnbanan och Kvillebangården bör ske i nära samarbete med Banverket.

Vidare anser Banverket att konsekvenser för gång- och cykelvägar bör belysas ytterligare, framför allt då cykelbanan längs Lundbyleden föreslås tas bort. Särskild vikt bör läggas på hur man rör sig till viktiga målpunkter i området.

Banverket förutsätter att effekterna från ett trängselskattsystem samt K2020-åtgärder tas med i arbetet.

VV kommentar: Den föreslagna utformningen av Lundbyleden är anpassad för att medge utbyggnad av Bohusbanan till dubbelspår. Avfarten i Kvillemotet från öster har flyttats längre västerut, vilket även ger en mer sammanhållen trafikplats. Kvillemotets slinga är utformad med låg standard för att ta minsta möjliga plats i anspråk. Avståndet i Kvillemotet mellan väg och närmaste spår på Kvillebangården avses uppfylla gällande

föreskrifter, någon form av barriär kan dock bli aktuell, avståndet mellan spårmittpunkt och väggkant är drygt 10 m. Väganläggningen ligger inom område planlagt för trafikändamål, dock delvis inom område avsett för trädplantering som avgränsning mot Kvillebangården. Se även VVs kommentarer med tematisk indelning.

Göteborgs Stad Fastighetskontoret

Fastighetskontoret välkomnar förslaget som innehåller en utbyggnad av Kvillemotet samt framhåller vikten av att åstadkomma separata busskörfält i samtliga trafikmot för bästa möjliga framkomlighet för kollektivtrafiken.

VV kommentar: Se VVs kommentarer med tematisk indelning.

Göteborgs Stad Trafikkontoret

Trafikkontoret ställer sig mycket positiva till föreslagen utbyggnad av Kvillemotet. Däremot bör kollektivtrafikens framkomlighet förbi området nordöst om Kvillemotet och förbi Marieholmstunnelns anslutningar studeras ytterligare för att hitta de bästa lösningarna.

VV kommentar: Se VVs kommentarer med tematisk indelning.

Göteborgs Stad Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen frågar sig hur föreslagen utformning relaterar till målen i temat förnyelseområden i Översiktsplan för Göteborg, där bl a gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras och det således ska finnas bra förutsättningar för kollektivtrafik samt goda kopplingar till omgivande stadsdelar över trafiksystem.

Miljöförvaltningen menar att barriäreffekten måste minimeras med bl a enkla, trygga och estetiska kopplingar för gång och cykel. Vidare bör kollektivtrafikkörfält prioriteras för att stärka den position Backaplan har i dag vad gäller hög kollektivtrafiknivå.

Hur påverkan av K2020 samt trängselskatt inverkar på förslaget verkar oklart i rapporten. Det beskrivs vidare dåligt vad Marieholmsförbindelsen kommer att innebära för förslaget.

Till sist önskas ett förtydligande hur transportbehov, miljö- och trafikbelastning hänger ihop.

VV kommentar: Rapportens effekt- och konsekvenskapitel har kompletterats med beskrivningar av hur den föreslagna utbyggnaden bidrar till utpekade egenskaper som ska känneteckna "Centrala Göteborg – förnyelseområden". Effekter av utbyggnaden med avseende på miljöfrågor har kompletterats och fått ett eget avsnitt. Se även VVs kommentarer med tematisk indelning.

Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden ser positivt på ett ombyggt Kvillemot, vilket kan ta trafik i samtliga riktningar. De påpekar dock att skyltproblematiken bör studeras ytterligare i syfte att öka orienterbarheten. Vidare bör det finnas möjlighet att förlänga det föreslagna kollektivtrafikkörfältet norrut med en breddning av bron i Ringömotet.

VV kommentar: Rapporten har kompletterats med en vägvisningsplan. Se även VVs kommentarer med tematisk indelning.

Tematisk indelning

Kollektivtrafik.

I alla inkomna synpunkter påpekas att kollektivtrafikkörfält bör prioriteras och arbetas vidare med. Det anses viktigt att försöka åstadkomma separata fält i samtliga trafikmot för bästa möjliga framkomlighet. Området nordost om Kvillemotet, förbi Marieholmstunnelns anslutningar samt bron i Ringömotet nämns särskilt i synpunkterna.

Det anses viktigt att prioritera detta för att stärka den position Backaplan har som kollektivtrafikpunkt och följa riktlinjer i Översiktsplan för Göteborg.

VV kommentar: Vägverket instämmer i att busskörfält är en prioriterad fråga. Möjligheten att anordna busskörfält har studerats ytterligare. I riktning västerut redovisas nu ett separat busskörfält på större delen av sträckan. I östlig riktning fanns sedan tidigare visat separat busskörfält från Kvillemotet mot E6N fram till anslutningen från Lundbyleden. Tillgänglig bredd under befintlig bro i Ringömotet utgör en begränsning. Frågan om hur detta ska lösas och busskörfält vidare norrut är föremål för en särskild utredning. Detta har markerats som särskilt utredningsområde på plankartan.

Påverkan av K2020 och trängselskatt

I de inkomna synpunkterna förutsätts att effekterna från trängselskatt samt K2020-åtgärder för utökad kollektivtrafik tas med i beräkningar och bedömningar. Det verkar oklart i rapporten.

VV kommentar: Förutsättningarna för trafikprognoser har förtydligats. Vägverkets trafikprognos för 2020 enligt den modell som använts i åtgärdsplaneringen 2010-2021 har använts som underlag för dimensioneringen. Den har kompletterats med Trafikkontorets prognos för alstring av trafik till och från Backaplan enligt den fördjupade översiktsplanen FÖP. Analyserna av hur biltrafikflödena påverkas av trängselskatter och en samtidig ökning av kollektivtrafiken pågår men är ännu inte slutförda.

Gång- och cykelvägnet

Översiktsplanen för Göteborg pekar på vikten av goda kopplingar till omgivande stadsdelar i centrala förnyelseområden, i vilken den aktuella delen av Lundbyleden ingår. Konsekvenser för gång- och cykelvägar bör belysas ytterligare, framför allt då cykelbanan längs den södra sidan av Lundbyleden föreslås tas bort. Särskild vikt bör läggas på hur man rör sig till viktiga målpunkter i området och barriärefekten måste minimeras med bl a enkla, trygga och estetiska kopplingar för gång och cykel. Hur tar man sig till exempel mellan de planerade bostäderna på Backaplan och Frihamnen är en fråga som ställs i synpunkterna.

VV kommentar: Att stråket mellan Brunnsbotorget och Hjalmar Brantingsgatan på södra sidan av Lundbyleden slopas är i överensstämmelse med den fördjupade översiktsplanen, se figur 3.6. Det befintliga stråket parallellt längs Backavägen blir en omväg i vissa relationer men har en högre standard vad gäller trygghet och trivsel.

I samband med utbyggnaden i Backaplansområdet förväntas standarden för de oskyddade trafikanterna höjas ytterligare. Befintliga och planerade cykelstråk redovisas nu på planskissen. Mellan Backaplan och Frihamnen finns utbyggda cykelvägar via Hjalmar Brantingsplatsen eller Frihamnsmotet. I en senare utbyggnad av Leråkersmotet, med koppling till Frihamnsområdet enligt den fördjupade översiktsplanen, kommer ytterligare en cykelförbindelse att skapas.

6.2. INKOMNA SYNPKTER

Inkomna synpunkter redovisas i sin helhet på följande uppslag.

Datum 2010-02-02 Ert datum
Diarienummer F 10-1282/SA30 Er beteckning

Knut Hermansson
Vägverket
405 33 GÖTEBORG

Banverket
Samhälle och Planering
Box 1014
SE-405 21 GÖTEBORG
Sweden
Besöksadress:
Stampgatan 34

Telefon 0774-44 50 50
Telefax 031-10 32 03
www.banverket.se

Kopla till:

U DSBU G I. Ranheim
LDV J. Hansson
LAV L. Karlsson
Diariet - avslut

Genomförbarhetsstudie - Lundbyleden, Väg E6.21, delen Brantingmotet - Ringömotet, Koncept 2010-01-07

Banverket har getts möjlighet att yttra sig i ovanstående ärende och vill framföra följande synpunkter.

Förutsättningarna för genomförbarhetsstudien är att en eventuell utbyggnad av Hamnbanan, Bohusbanan och Kvillebangården inte påverkar projektet.

I angränsning till Lundbyleden pågår för närvarande följande projekt och utredningar kring järnvägsanläggningarna.

- Utredning om Hamnbanan, Göteborg, som bla innefattar ny Marieholmsbro för järnväg
- Kapacitetsåtgärder, signalreglering på Kvillebangården
- Idéstudie för södra Bohusbanan, Göteborg-Uddevalla

Banverket vill klarlägga följande inför fortsatt arbete;

- Idéstudie för södra Bohusbanan syftar till att utreda ökad kapacitet på Bohusbanan. Det kan på lång sikt vara dubbelspår. I förslaget för Lundbyleden ska det därför finnas utrymme för dubbelspår på Bohusbanan.
- Ökad kapacitet på Södra Bohusbanan kan möjliggöra en ny pendeltågstation i Brunnsbo. Banverket föreslår därför att Kvillemotets yttersta avfart österifrån dras längre åt väster, närmare övriga körfält. Detta för att förbereda för en trevlig och attraktiv ute- och stationsmiljö vid en eventuell ny station.
- Även Kvillemotets utbredning mot Hamnbanan och Kvillebangården bör begränsas söderut, så att framtida utveckling av Hamnbanan inte begränsas. Öglan bör utformas så att mindre mark/yta tas i anspråk mot Hamnbanan och Kvillebangården.
- Föreslagen utformning redovisas på en planritning för hela projektet, Brantingmotet-Ringömotet, och på ritningen har ett kollektivtrafikkörfält skisserats. Enligt uppgift ingår inte kollektivtrafikkörfältet längs med Hamnbanan och Kvillebangården i studien, vilket bör framgå av handlingen. Även kartmaterialet bör förtydligas genom att kollektivtrafikkörfältet förklaras i en teckenförklaring på planritningen. Fortsatt arbete med förslag på kollektivtrafikåtgärder på Lundbyleden i

Handläggare:
Kerstin Boström
Tel. 031-10 49 69
Mobil 0703-64 49 69
kerstin.bostrom@
banverket.se

Datum 2010-02-02 Diarienummer
F 10-1282/SA30

angränsning till Hamnbanan och Kvillebangården behöver ske i nära samråd med Banverket.

- Generellt är det en otydlighet på planritningen om vad som är nya föreslagna körfält och ritningen behöver därför förtydligas visuellt och kompletteras med en teckenförklaring.
- När det gäller närhet till järnväg i övrigt förutsätter Banverket att erforderliga avstånd mellan väg-järnväg klaras.
- Konsekvenserna för gång- och cykelvägar i området bör belysas ytterligare, särskilt om befintligt cykelstråk längs Lundbyleden planeras att utgå. I det fortsatta arbetet är det viktigt att redovisa hur man planerar för att gång- och cykeltrafikanternas behov ska tillgodoses i området. Det gäller särskilt gång- och cykelvägar till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik samt andra målpunkter i närområdet för att stödja tanken om "Hela resan".
- I ett fortsatt utredningsarbete för Lundbyleden och behov från framtida exploatering på Backaplan förutsätter vi att effekterna från ett trängselskattsystem, K2020 åtgärder i form av utökad kollektivtrafik tas med i beräkningar och bedömningar.

Förutsatt att ovan synpunkter beaktas har Banverket i övrigt inget att erinra.

Med vänliga hälsningar



Ulla-Stina Ingemarsson
Sektionschef



Kerstin Boström
Miljö- och samhällsplanerare



Göteborgs Stad Fastighetskontoret

Inger Gennerud Björsander
031- 368 11 92

Datum Dnr
2010-02-02 0947/08

Vägverket

Lundbyleden - delen Brantingsmotet - Ringömotet. Genomförbarhetsstudie

Fastighetskontoret har tagit del av koncept till genomförbarhetsstudie daterad 2010-01-07 och har inget att erinra mot rapporten.

Kontoret välkomnar förslaget som innehåller en utbyggnad av Kvillemotet. Kontoret framhåller vikten av att åstadkomma separata busskörfält i samtliga trafikmot så att kollektivtrafiken får bästa möjliga framkomlighet.

Vänliga hälsningar

GÖTEBORGS FASTIGHETSKONTOR
Markavdelningen
Näringslivs och förhandlingsenheten

Inger Gennerud Björsander



Göteborgs Stad Miljö

Handläggare: Ann-Marie Ramnerö
Tfn 031/36 83 865
E-post ann-marie.ramnero@miljo.goteborg.se

Vägverket Region Väst
Knut Hermansson
knut.hermansson@vv.se

100126
Dnr 0700/10

Hej!

Här kommer våra synpunkter på genomförandestudien. Joa Ivarsson som har haft planremisserna runt Backaplan och Martin Knape som deltar i Vägverkets diskussioner kring andra avsnitt av Lundbyleden har tittat på handlingarna tillsammans med mig.

- **Barriäreffekten:** Barriäreffekten måste minimeras. Kanske fler underfarter, trygga gång- och cykeltunnlar osv. Hur får man t ex en tydlig koppling (gång och cykel) mellan de planerade bostäderna vid Backaplan mm och Frihammen?
- **Trafikprognoser:** Det är ju en tydlig brist att det inte tagits hänsyn till K2020 eller trängselavgifter vid trafikanalyserna. Det borde vara lika självklart att ha med dessa påverkansfaktorer som en färdigbyggd Marieholmstunnel. Om man bedömer att det inte påverkar resultatet kan man väl skriva det i klartext, så att frågan är avklarad.
- **Marieholmstunneln:** Det anges att presenterade åtgärder troligen inte kommer att räcka och att det också behövs en avlastning av leden. Det beskrivs dock dåligt vad Marieholmstunneln egentligen kommer att innebära för trafikflödena i staden och om det överhuvudtaget är möjligt att avlasta Lundbyleden och samtidigt öka framkomligheten genom ytterligare en älvförbindelse.
- **Kollektivtrafik:** Kollektivtrafiken skall prioriteras före biltrafik. Backaplan ligger redan idag på en hög kollektivtrafinivå (40%). Det är därför viktigt att ytterligare stärka denna position snarare än öka biltrafikens konkurrenskraft. Backaplan bör alltså orienteras mot ett minskat bilberoende snarare än tvärtom. Därför bör kollektivtrafikfält prioriteras.
- **Gång och cykeltrafik:** Förutom tidigare nämnd minimering av barriäreffekt bör en storsatsning också ske vad gäller orienterbarhet, trivsel och mysfaktor för gång- och cykeltrafik.
- **ÖP:** I studien tas upp att den aktuella delen av Lundbyleden ingår inom område som i ÖP utpekats som "Centrala Göteborg- förnyelseområden". Utmärkande för dessa skall bland annat vara "god regional tillgänglighet genom bra förutsättningar för kollektivtrafiken", "goda kopplingar till omgivande stadsdelar över trafiksystemen och över älven", "prioritera gång, cykel och kollektivtrafik". Det bör kommenteras hur dessa faktorer uppfylls med föreslagen utformning
- **Transportbehovet:** Det sägs i studien att skillnader mellan olika utformningar inte påverkar transportbehovet och därför har miljöaspekterna av olika alternativ inte belysts. Det är möjligt att utformningen inte påverkar transportbehovet men det kan ju definitivt påverka hur detta kan tillfredsställas. Om man t ex utför särskilda busskörfält eller särskilda samåkningsfält innebär ju det att transportbehovet kan tillfredsställas samtidigt som man minskar miljöbelastningen men även trafikbelastningen på leden.

hälsningar Ann-Marie Ramnerö, avdelningschef



Göteborgs Stad Trafikkontoret

2010-02-01

Dnr 0845/08

Handläggare: Max Falk

Tel. 031-368 25 43

Lundbyleden genomförbarhetsstudie, Väg E6.21 delen Brantingsmotet – Ringömotet Koncept för synpunkter 2010-01-07

Vi har fått konceptrapport från Vägverket daterad 2010-01-07. Rapporten redovisades vid ett möte på Vägverket 2009-12-21. Eventuella synpunkter skall lämnas senast 2010-02-01.

Bakgrund

Under 2008 tog Vägverket fram en förstudie för Lundbyleden på sträckan Eriksbergsmotet – Ringömotet. Studien beskrev åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Pågående planeringar gör att det är angeläget att finna lösningar som upprätthåller funktionen som övergripande led samtidigt som den skall tillgodose stadens behov av lokala anslutningar.

Föreliggande genomförbarhetsstudie beskriver åtgärder som kan genomföras på relativt kort sikt och behandlar endast sträckan Brantingsmotet – Ringömotet. Trafikkontoret har deltagit i arbetet med genomförbarhetsstudien och vill passa på att tacka för ett bra samarbete.

Idag finns det periodvis stora framkomlighetsproblem och trafikleden upplevs av många som svåröverskådlig. Det kan uppfattas svårt att orientera sig mellan trafikplatsernas av- och påfarter.

Förslag

Utbyggnad av det så kallade Kvillemotet mellan Leråkersmotet och Brunnsbomotet, där det i dag endast finns en avfart från öster. I övrigt har avsikten varit att tillgodose de funktionella anspråken och samtidigt behålla så mycket som möjligt av befintlig infrastruktur.

Leråkersmotet föreslås byggas om påfarten mot väster något för att få bättre linjeföring och sikt. Öster om detta föreslås den nya trafikplatsen, Kvillemotet. I Kvillemotet föreslås en avfartsramp från öster närmast mitten som syftar till att avlasta korsvisa vävningar mellan trafik från Tingstadstunneln och trafik från E6 norr.

Göteborgs Stad
Trafikkontoret

2010-02-01

2

Trafikkontorets synpunkter

Vi ser det som mycket positivt och nödvändigt att Kvillemotet byggs i enlighet med förslaget. Samtidigt ser vi att vi har en del frågor kvar att lösa där kollektivtrafikens framkomlighet förbi området nordöst om Kvillemotet och förbi Marieholmstunnelns anslutningar måste studeras ytterligare. Det har inte kunnat inrymmas i genomförbarhetsstudien men vi anser ändå att det är så viktigt att vi ser det som absolut nödvändigt att vi hittar bra lösningar för kollektivtrafikens framkomlighet.

Genomförbarhetsstudien har drivits i mycket positiv anda och alla synpunkter och idéer har kunnat prövas utifrån dess olika förutsättningar. Vi känner nu att vi har samsyn och har ett fungerande förslag framme och ser fram emot fortsatt arbete.

Hälsningar,

Max Falk

Strategisk trafikplanerare
Trafikkontoret i Göteborg

Lundbyleden Väg E6.21 delen Brantingsmotet – Ringömotet Remiss från Vägverket angående Genomförbarhetsstudie

Vi har fått konceptrapport från Vägverket daterad 2010-01-07. Rapporten redovisades vid möte på Vägverket 2009-12-21.

Bakgrund

Vägverket tog under 2008 fram en förstudie på Lundbyleden sträckan Eriksbergsmotet – Ringömotet. Studien beskrev åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Pågående planeringar gör att det är angeläget att finna lösningar som upprätthåller funktionen som övergripande led samtidigt som den skall tillgodose stadens behov lokala anslutningar.

Föreliggande rapport beskriver åtgärder som kan genomföras på relativt kort sikt och behandlar sträckan Brantingsmotet – Ringömotet.

Vägverket fattade i juni 2009 beslut om hur den kommande planeringsprocessen för Lundbyleden skall se ut. För den östra delen, mellan Brantingsmotet och Ringömotet beslutades att upprätta en arbetsplan och att arbetet skulle inledas med en genomförbarhetsstudie i samarbete med Göteborgs Stad. Föreliggande rapport är resultatet av detta arbete.

På aktuell sträcka finns idag periodvis stora framkomlighetsproblem och trafikleden upplevs av många som svåröverskådlig och har svårt att hinna orientera sig mellan trafikplatsernas av- och påfarter.

Lösning

Utbyggnad av det så kallade Kvillemotet mellan Leråkersmotet och Brunnsbomotet, där det i dag endast finns en avfart från öster. I övrigt har avsikten varit att tillgodose de funktionella anspråken och samtidigt behålla så mycket som möjligt av befintlig infrastruktur

I Leråkersmotet byggs påfarten mot väster om något för att få bättre linjeföring och sikt. Öster om detta föreslås den nya trafikplatsen, Kvillemotet. Motet är av sk trumpettypp, vilket medför att trafikströmmarna ansluter och avgrenas utan att behöva korsas varandra. I motet föreslås en avfartsramp från öster närmast mitten.


I Brunnsbomotet föreslås tre av fyra ramper behållas. Det är den i dag signalreglerade påfarten mot väster som föreslås utgå. På denna sträcka byggs också de genomgående körfälten ihop för att öka möjligheterna till körfältsbyten. Körvägarna omstruktureras mot Ringömotet för den genomgående trafiken.

Synpunkter

- Vi ser det positivt att denna delsträcka av Lundbyleden bryts ut och behandlas separat så att åtgärder kan komma till stånd inom en nära framtid.
- Vi välkomnar lösningen med ett ombyggt Kvillemot som kan ta trafik i samtliga riktningar.
- Vävsträckorna med skyltproblematiken bör studeras ytterligare i syfte att öka orienterbarheten och underlätta för körfältsval.
- Det kan vara nödvändigt att förlänga det föreslagna busskörfältet norrut med en erforderlig breddning av bron i Ringömotet.

I övrigt tillstyrker vi föreslagna utformningar och ser det angeläget att snabbt kunna gå vidare med arbetsplan för att möjliggöra byggstart så snart ekonomiska förutsättningar föreligger.

Olle Lindkvist



Vägverket
Region Väst
405 33 Göteborg
Besöksadress: Kruthusgatan 17
www.vv.se vagverket.got@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Telefax: 031-63 52 70.

