



3 SAMRÅDSREDOGÖRELSE

3.1 SAMRÅD MED MYNDIGHETER, FÖRVALTNINGAR M FL.

Arbetet med förstudien har redovisats i en ledningsgrupp med representanter från Västra Götalandsregionen, länsstyrelsen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Banverket, Göteborgs Stad (Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen) samt Vägverket. Vid fem tillfällen har arbetet stämts av i en arbetsgrupp med representanter från samma myndigheter och förvaltningar som i ledningsgruppen. Dessutom har representanter från Fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling AB deltagit. Särskilda samrådsmöten om miljöfrågorna har även hållits med länsstyrelsen och Miljöförvaltningen vid två tillfällen. Vidare har samråd skett med Göteborgs hamn.

3.2 SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN

Den 27 februari 2008 ordnades Öppet hus och samrådsmöte i en lokal på Norra Älvstranden. Inbjudan skedde genom annonsering i dagspressen samt utskick till 5 500 hushåll och verksamheter i närområdet till Lundbyleden. En sammanfattning av de synpunkter som kom fram vid mötet redovisas i bilaga till förstudiens samrådshandling. Utställningsmaterial har också varit tillgängligt på Lundby Stadsdelsförvaltningen samt på stadens förvaltningskontor på Köpmansgatan. Informationen har dessutom varit tillgänglig på Vägverkets hemsida. I den mån det har varit möjligt har synpunkterna från samråden beaktats.

3.3 FÖRSTUDIE SAMRÅDSHANDLING

Inledning

En samrådshandling av förstudien, daterad 2008-06-17, har under perioden 2008-06-26 till 2008-11-15 varit på remiss hos berörda instanser, se sändlista nedan. Förstudien har också varit utställd på Lundby och Tuve Stadsdelsförvaltningar, på stadens förvaltningskontor på Köpmansgatan och på Vägverkets lokalkontor. Den har även varit tillgänglig på Vägverkets hemsida.

Remisshanteringen inom Göteborgs Stad har skett i flera led. Stadskansliet har inhämtat synpunkter från berörda fack- och stadsdelsnämnder. Dessa har legat till grund för det sammanvägda yttrandet som kommunstyrelsen översänt till Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR), som i sin tur lämnat ett kommunövergripande yttrande till Vägverket. Kommunens yttrande har även sänts till Vägverket för kännedom.

Inkomna remissyttranden

Förstudien har skickats på remiss till följande instanser:

Instans	Inkommet svar
Länsstyrelsen	Ja
Västra Götalandsregionen	Ja (Avstår från ytt-rande)
Göteborgsregionens Kommunalförbund	Ja
Göteborgs Stad	Ja (För kännedom)
Öckerö kommun	Ja
Banverket	Ja
Räddningstjänsten Storgöteborg	Ja
Sjöfartsverket	Ja
Försvarmakten	Ja
Västtrafik	Nej
Älvstranden Utvecklings AB	Ja 1)
Göteborgs Hamn	Ja 1)
Göteborg Energi	Ja
Göteborg Vatten	Ja
TeliaSonera	Ja 3)
Swedegas	Ja
GRYAAB	Ja
Business Region Göteborg	Ja 2)
Västsvenska industri och handelskammaren	Nej
Svenskt Näringsliv	Nej
Svensk Handel	Nej

Fastighetsägare Centrala Hisingen	Ja
Företagarföreningen Backaplan	Ja 4)
Volvo Group Real Estate AB	Nej
Naturskyddsföreningen i Göteborg	Ja
Sveriges Åkeriföretag	Ja
Lundby Bil AB	Nej
Mr Bygg AB	Ja

1) Likalydande svar genom Göteborgs kommunstyrelse

2) Svarat genom Göteborgs kommunstyrelse

3) Skanova

4) KF Fastigheter, SIBA/Remvassen och övriga fastighetsägare inom Backaplan delområde 2

3.4 SAMMANFATTNING AV REMISSVAR

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker fortsatt arbete enligt förstudierna för de utredningsalternativ som medverkar till ett miljöeffektivt transportsystem med minsta möjliga klimatpåverkan.

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen har lämnat ett gemensamt svar på de tre förstudierna Hisingsleden, Lundbyleden och Söder-Västerleden. Länsstyrelsens övergripande synpunkter kommenteras därför gemensamt i de tre förstudierna.

Länsstyrelsen efterlyser en långsiktig målbild för helheten i vägsystemet inför beslut om åtgärder på berörda vägsträckor.

VV kommentar: En målbild för helheten i vägsystemet är Göteborgs och Mölndals Stads översiktsplaner tillsammans med Vägverkets övergripande inriktning för utvecklingen av transportsystemet i Göteborgsområdet.

Länsstyrelsen framförde, i samband med att resultatet från de regionala systemanalyser som genomfördes under våren 2008 redovisades, att det nationella miljökvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan är grundläggande i arbetet med transportsystemet. Det fortsatta arbetet förutsätter ett tätt samarbete mellan Banverket och Vägverket.

VV kommentar: Den fysiska planeringen bör anpassas så att transportbehovet blir så litet som möjligt. För att minska utsläppen till miljön kan fördelningen av gods se annorlunda ut, genom att transporter sker på järnväg istället för på väg. Det fortsatta arbetet ska ske i samarbete med Banverket. För Lundbyleden och Hamnbanan planeras en gemensam utredning. Även en översyn av hastigheterna på vägarna kan ha en positiv effekt för luftmiljön.

Utifrån K2020 kan investeringar i biltrafiksystemet endast motiveras utifrån miljö, trafiksäkerhet och/eller sårbarhet, alternativt för att säkerställa sådana godsflöden som inte kan ske på järnväg. Förslag från K2020 måste beaktas i kommande utrednings/arbetsplaneskede. I arbetet med Söder-Västerleden förutsätter man dessutom att K2020 kommer att genomföras. Val av åtgärder i de olika vägprojekten måste därför ske i samklang med förslagen i K 2020.

VV kommentar: Vägverket vill medverka aktivt i samhällsplaneringen och har K2020-arbetet som förutsättning vid val av åtgärder i vägsystemet.

Målet om Göteborg som Nordens logistikcentrum förutsätter en god framkomlighet på väg och järnväg till/från Göteborgs hamn, fler godsförbindelser över Göta Älv och tillgång till befintliga och nya omlastningscentraller i Göteborgsregionen. Fyrstegsprincipen och behovet av klimatanpassning gör att i valsituationer bör i regel spårbundna transporter prioriteras. Det är därför angeläget att utveckla jämförelsen på systemnivå mellan

behovet av investeringar i vägsystemet med förbättringar i spårvägsystemet i det fortsatta arbetet. Bl. a. måste målbilden inkludera utbyggnad av dubbelspår på Hamnbanan. Även sjöfartens utvecklingspotential måste beaktas i fyrstegsprincipen.

VV kommentar: Vägverket förutsätter att Hamnbanan byggs ut till dubbelspår i erforderlig takt och att detta sker samordnat med Lundbyleden. Trots utbyggnaden kommer godstrafiken på väg att öka.

Länsstyrelsen förstår att tidsstyrning av trafiken är en relativt oprövad och svår metod för att uppnå en bättre framkomlighet i trafiken, men tycker ändå att effekterna av en tidsstyrning skulle vara så positiva att det bör belysas ytterligare i de fortsatta utredningarna.

Flera viktiga trafikleder kan komma byggas om parallellt vilket kan leda till störningar i trafiken. Samordning och god planering av genomförandet i byggskedet för de olika projekten är nödvändig för att minimera störningarna.

Sedan våren 2009 finns förslag på miljökvalitetsnormer (MKN) som är unika för respektive vattenförekomst. Förslaget är just nu under remissbehandling och normerna kommer att fastslås till hösten. Förslaget innebär att åtgärder inte får vidtas som innebär risk för att normerna överskrids. Föreligger en sådan risk, måste en samhällsekonomisk analys visa på nyttan av föreslagna åtgärder i relation till försämringen av vattenmiljön.

VV kommentar: Vägverkets ambition, när nya vägar byggs, är att omhänderta vägdragvatten och förorenad mark. Samtidigt finns ambitionen att om möjligt genomföra förbättringar för vattenlevande fauna och flora

Länsstyrelsens synpunkter - Lundbyleden

Länsstyrelsen framför att möjligheterna till stadsutveckling på Norra Älvstranden, Frihamnsområdet och Backaplan har hög prioritet. En viktig förutsättning är att eliminera/reducera den barriär, som leden tillsammans med Hamnbanan utgör. Tunnelalternativen förefaller ge störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö, men även tråg- och halvtunnelvarianter kan ge fördelar för markanvändningen.

VV kommentar: I arbetet med förstudien har stadsutvecklingsfrågorna haft stor tyngd, och Vägverket har för avsikt att fortsätta planeringen i nära samarbete med Göteborgs Stad för att finna lösningar, som upprätthåller ledens funktion som regional och nationell led samtidigt som stadens önskemål om lokala anslutningar och möjlighet att skapa en attraktiv stadsmiljö tillgodoses. Vägverket kommer att tillsammans med Banverket utreda sträckan mellan Eriksbergsmotet och Brantingmotet.

Lundbyleden är en viktig länk för godstransporter till Göteborgs hamn och industrierna på västra Hisingen. Länsstyrelsen skriver att hamnens transportmöjligheter för gods under alla omständigheter måste garanteras och Lundbyleden måste ha kvar sin nuvarande funktion så länge alternativa färdvägar

saknas. Åtgärder på Lundbyleden kan därför behöva föregås av åtgärder i andra delar av vägsystemet, t ex på Hisingsleden och Söder-Västerleden.

VV kommentar: Vägverket arbetar på ett övergripande plan med utvecklingen av stadens och regionens vägsystem. I kapitel 5.1 beskrivs den övergripande inriktningen för utvecklingen av transportsystemet i Göteborgsområdet och effekterna av denna, bl a ur miljösynpunkt.

Länsstyrelsen stödjer Vägverkets slutsats att det fortsatta arbetet bör ske i en samordnad väg- och järnvägsutredning på de sträckor där leden och Hamnbanan utgör en barriär. Man påpekar dock att eventuella åtgärdsförslag inte får medföra att Hamnbanans utbyggnad till dubbelspår försenas. Länsstyrelsen nämner även att hänsyn skall tas till eventuell utbyggnad av spårväg.

Länsstyrelsen avstyrker alternativet med heltunnel till Brunnsbo, då det påverkar Kvillebangården. Om ett sådant alternativ skall vara möjligt måste ett alternativ till Kvillebangården vara förverkligat. Planeringen av Kvillemotet måste utföras i nära samråd med Banverket.

I den östra delen anser länsstyrelsen att behovet av bra tillgänglighet för det lokala vägnätet måste vägas mot att lösningarna klarar att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmstunnel. Samordning skall ske med såväl stadens planering för Backaplan som Hamnbanans

och Bohusbanans framtida utveckling.

VV kommentar: Vägverket kommer att tillsammans med Banverket utreda sträckan väster om Brantingmotet. På den östra delen startar Vägverket en genomförbarhetsstudie för ombyggnad av Lundbyleden på sträckan Brantingmotet – Ringömotet, tillsammans med Göteborgs Stad. Målet är att utgående från förstudien och remissvaren enas om en lösning som är kopplad till utbyggnaden av Backaplan. Även på denna delen sker samråd med Banverket.

Det viktigt att vidta alla tänkbara mindre åtgärder för att minska trafikens miljö- och hälsopåverkan, då tråg- och tunnelloösningar troligen kommer att dröja. Kollektivtrafik, förbättringar vad gäller luft och buller, utsläpp av koldioxid, orienterbarhet och barriäreffekter är frågor som är viktiga att behandla i det fortsatta arbetet.

Sammantaget finner Länsstyrelsen svårigheter att uttala sig om vilken målbild som bör vara vägledande för det fortsatta arbetet med Lundbyleden på lång sikt. Trots det önskvärda i att i en framtid helt avlasta Lundbyleden från tung trafik, ifrågasätter Länsstyrelsen om detta kommer att vara möjligt med byggandet av Marieholmstunneln. Möjligheterna att förena en god stadsutveckling med en bibehållen god framkomlighet till hamnen får utredas närmare. Åtgärder på kort sikt (enligt steg 3) har karaktär av löpande förbättringsåtgärder, som borde kunna genomföras snarast.

VV kommentar: Vägverket har påbörjat pla-

neringen av åtgärder på kort och medellång sikt vilka kommer att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten.

Länsstyrelsen påtalar att samtliga alternativ innebär stora geotekniska konsekvenser och de geotekniska åtgärderna måste detaljstuderas i ett tidigt skede för att ta fram kostnadsbilder och val av lämpliga alternativ från geoteknisk synpunkt. Man menar att en geoteknisk problemanalys för de olika alternativen saknas i förstudien. Stabilitetsfrågor måste klarläggas i det fortsatta arbetet oavsett åtgärd eller målbild. Nedsänkningar och tunnelalternativ kan innebära grundvattensänkningar och måste detaljstuderas liksom förekomsten av markföroreningar då effekter av sådana kan vara alternativskiljande.

VV kommentar: I förstudien, som i första hand är ett inventeringsskede, beskrivs åtgärder endast översiktligt. I efterföljande skeden, då val av åtgärd eller målbild skall göras analyseras bl a byggnadstekniska förutsättningar, såsom geotekniska frågor detaljerat. I förstudiearbetet har hänsyn tagits till dessa frågeställningar.

Västra Götalandsregionen

Avstår från yttrande.

Göteborgsregionens kommunalförbund

(Svarar även för Göteborgs Stad.)

GR ser positivt på att Vägverket har arbetat med parallella förstudier för att studera möjligheterna att avlasta regionens kärna och flytta en del av de tunga transporterna till kringfartslederna. De refererar till mål- och strategidokumentet Uthållig tillväxt, där en av målsättningarna är att stärka regionkärnan, till vilken områdena längs den aktuella delen av Lundbyleden hör. En attraktiv och tillgänglig kärna är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Ett annat viktigt mål är att Hamnbanan skall vara utbyggd senast 2020. Man pekar även på att tillgängligheten till Göteborgs hamn och övriga industriområden är av största vikt för svensk ekonomi.

I GRs mål och strategier uttrycks en långsiktiga vision av Göteborg som en attraktiv, hållbar och växande region. Detta förutsätter en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik och man räknar med att den förväntade ökningen av persontransporter ska ske med kollektivtrafik. Investeringar i biltrafiksystemet kan endast motiveras utifrån miljö, trafiksäkerhet och/eller sårbarhet alternativt för att säkerställa godsflöden som inte kan ske på järnväg. För Lundbyleden kan sådana investeringar även motiveras utifrån behovet av upprustning och sådana åtgärder som stadsutvecklingen i området kan komma att

kräva. Åtgärderna bör studeras i samverkan med Göteborgs Stad.

VV kommentar: Avvägningen mellan Lundbyledens funktion som nationell och regional led och stadens önskemål om lokala anslutningar och möjlighet att skapa en attraktiv stadsmiljö har varit vägledande genom hela förstudiearbetet. Denna planering fortsätter i nästa steg tillsammans med Göteborgs Stad och Banverket.

I det korta perspektivet är det viktigt att ta fram åtgärder på Hisingsleden, som innebär en avlastning av Lundbyleden. I ett längre perspektiv menar GR att utbyggnaden av Hamnbanan kommer att ändra förutsättningarna för val av transportsätt för gods.

Lundbyledens utbyggnad är påverkad av Hamnbanan, vilka båda är barriärer och utgör starka inslag i stadsbilden. GR instämmer i Vägverkets slutsats att den fortsatta planeringen av väg och järnväg skall samordnas, men poängterar att samordningen inte får medföra att genomförandet av den prioriterade Hamnbanan försenas.

Avslutningsvis önskas ett helhetsgrepp för de parallella förstudierna för Hisingsleden, Lundbyleden och Söder/Västerleden, och att fortsatta studier inriktas på att balansera det överordnade biltrafiksystemet.

VV kommentar: I kapitel 5.1, Bakgrund till Vägverkets ställningstagande, beskrivs utgångspunkterna för hur stadens och regionens vägsystem skall utvecklas.

Göteborgs Stad

(Remissvar för kännedom)

Kommunstyrelsen

Stadskansliet har inhämtat synpunkter från berörda fack- och stadsdelsnämnder vilka återges nedan.

Kommunstyrelsen beslutade 2008-11-05 att sända yttrande enligt stadskansliets tjänsteutlåtande tillsammans med ett yrkande från mp, s och v till Göteborgsregionens förbundsstyrelse samt till Vägverket för kännedom.

Göteborgs Stad konstaterar att förstudien har ambitionen att förena behoven av en god stadsutveckling med transportbehoven på leden och att det är positivt att stadsutvecklingsfrågorna fått stor plats i förstudien. Staden betonar vikten av att bedömningarna inför de strategiska beslut, som skall fattas, görs med en helhetssyn, där såväl stadens utveckling som kraven från de olika trafikslagen finns med. Förnyelseområdena längs leden innehåller stora utvecklingsmöjligheter och samtidigt är tillgängligheten till Göteborgs hamnar och industriområden av största vikt för näringslivets utveckling. Det är angeläget att söka lösningar där båda dessa anspråk tillgodoses.

Det finns behov och önskemål om en trafiklösning som inte riskerar åstadkomma köbildning på Lundbyleden. För att skapa god tillgänglighet bör Lundbyleden ha stadsmotorvägsstandard med relativt många

trafikplatser. Det skall ställas mot de markanvändningsintressen som finns och behovet av att eliminera/reducera den barriär som leden tillsammans med Hamnbanan utgör.

Det är bra om Hisingsleden och Söder/Västerleden kan avlasta Lundbyleden tung trafik, men man påpekar att Lundbyleden fortfarande kommer att vara en viktig genomfartsled för trafiken i riktning E20 – Tingstadstunneln – Göteborgs hamn, även när Marieholmstunneln är klar.

Av de målbilder som redovisas i förstudien menar Göteborgs Stad att tunnelalternativen förefaller ha störst möjligheter att skapa en attraktiv stadsmiljö när barriäreffekt och störningar tas bort och stadsdelarna kan knytas ihop. Man anser dock att det är för tidigt att uttala sig om lämpligast målbilden. Bl a bör fortsatt utredning visa hur trafiken i tunnel kan anslutas till det lokala nätet, och om en heltunnel till Brunnsbo är möjlig med hänsyn till Hamnbanans anspråk på Kvillebangården. Olika varianter av tråg- och halvtunnellösningar kan också ge fördelar för markanvändningen, även om de inte tillgodoser direkta samband mellan Frihamnen och Kvillestaden.

Staden framhåller att endast steg 4-åtgärderna kan motsvara en önskvärd målbild och konstaterar att dessa är så kostnadskrävande att de löper stor risk att inte kunna genomföras före år 2020.

På den östra delen menar man att antalet trafikplatser hellre bör vara fem än tre, för att ge

större tillgänglighet till det lokala nätet. Ett alternativ med fyra trafikplatser, där Brunnsbomotet och Kvillemotet integreras nämns. Behovet av bra tillgänglighet för det lokala vägnätet måste dock vägas mot att leden klarar att ta emot den trafik som kommer från Tingstadstunneln och en ny Marieholmstunnel.

Göteborgs Stad menar att de åtgärder som beskrivs i förstudien bör behandlas i flera steg. I ett första steg bör frågor som berör en ny älvförbindelse och Hamnbanans koppling till exploatering på östra Eriksberg respektive Backaplan belysas. Man framför att en förutsättning för att en ny älvförbindelse vid Marieholm skall fungera väl är att Lundbyledens östra del får en genomgripande ombyggnad.

För de fortsatta studierna behöver den långsiktiga målbilden för helheten tas fram. Hänsyn skall även tas till kollektivtrafikens framtida utveckling. Göteborgs Stad stöder Vägverkets uppfattning att det fortsatta arbetet bör ske som en samordnad väg- och järnvägsutredning, då ledens framtida utformning hänger starkt samman med Hamnbanans. Nackdelen med en samordnad väg- och järnvägsutredning är att denna kommer att ta förhållandevis lång tid.

Göteborgs Stad framför vidare att Hamnbanan måste ges högsta prioritet. Samordningen mellan Lundbyleden och Hamnbanan är bra, men den får inte ske till priset att Hamnbanan fördröjs. De viktigaste prioriteringarna måste

vara att biltrafiken skall minska till förmån för kollektivtrafik och cykel samt att lyfta gods från väg till järnväg. Man menar att först i nästa steg bör man prioritera att gods flyttas från Lundbyleden till Hisingsleden. De energi- och miljövinster samt minskad bullerexponering som åstadkoms genom detta arbete är betydande, men mindre än vinsterna med en utbyggnad av Hamnbanan.

VV kommentar: I kapitel 5.1, Bakgrund till Vägverkets ställningstagande, beskrivs utgångspunkterna för hur stadens och regionens vägsystem skall utvecklas. I kommande planeringssteg kommer arbetet med att förena de nationella och regionala anspråken på Lundbyleden med stadens önskemål om lokala anslutningar och möjlighet att skapa en attraktiv stadsmiljö att fortsätta tillsammans med bl a Göteborgs Stad.

På västra delen kommer Vägverket att utreda framtida sträckningar för Lundbyleden och Hamnbanan på sträckan Eriksbergsmotet - Kvillebangården tillsammans med Banverket i samråd med kommunen. På östra delen, mellan Brantingmotet – Ringömotet, startar Vägverket en genomförbarhetsstudie tillsammans med Göteborgs Stad med syfte att ta fram en utformning som kan möta stadens krav för utvecklingen på Backaplan.

Nämnder

Byggnadsnämnden

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 genomgå Lundbyledens utformning i den fortsatta planeringen.

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

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden anser att åtgärder på Hisingaleden samt utbyggnad av Halvors länk kombinerat med informations och vägvisningsåtgärder kommer att påverka den tunga trafiken att välja Hisingaleden framför Lund-

byleden. 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 tunnelloösning på sikt är nödvändig. En samordning med Banverkets utredning om Hamnbanan bör prioriteras.

Miljönämnden

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 Hamnbansans framtid. Båda transportsträckorna måste lösas samordnat, och med målet att Hisingens södra delar ska vara en naturlig del av regionens

kärna, med stadskaraktär.

Utifrån ett miljöperspektiv är det angeläget att den tunga trafiken och genomfartstrafiken minskar på Lundbyleden. Ska området ingå i regionens kärna kan den inte samtidigt genomkorsas 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 verksamma
- Påverkan av en planerad Marieholmstunnel, ljudnivåer, luftkvalitet och barriäreffekter
- Förutsättningar för hållbara resmönster i trafikområdets omgivningar
- Livscykelperspektiv och analys av livscy-

kelkostnader för byggskede och installationer

- Behovet av bullerskydd

Trafiknämnden

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.

SDN Backa

SDN 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 försämrade 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

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 verksamhets lokaler. 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. Stadsdelenämnden tycker att förslaget med utbyggnad i tråg längs befintlig sträckning varken löser barriärer eller säkerhetsproblem. Heltunnel-förläggning 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.

Bolag

Business Region Göteborg

Business Region Göteborg (BRG) tillstyrker den rubricerade förstudien. Vägen har mycket stor betydelse för näringslivet i Göteborgsre-

gionen 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.

Älvstranden Utvecklings AB

Se sammanfattning under egen rubrik.

Göteborgs Hamn AB

Se sammanfattning under egen rubrik.

Öckerö kommun

Öckerö kommun finner att förstudien väl beskriver aktuella och framtida förhållanden och att tillgängligheten till Torslandaindustrierna och Göteborgs hamn är belysta på ett relevant sätt. Man framför att blivande förbindelser för såväl bilar som tåg och kollektivtrafik över eller under Göta älv bör få en mer framträdande plats i en kommande vägutredning.

VV kommentar: Pågående utredningar av nya älvförbindelser kommer att beaktas i den fortsatta planeringen i samarbete med Göteborgs Stad respektive Banverket.

Banverket

Banverket har nyligen påbörjat arbetet med fortsatt utredning av Hamnbanan efter förstudien som gjordes 2005. Man planerar stegvisa utbyggnader för att möta den förväntade

utvecklingen av gods till hamnen. På sikt behövs ett dubbelspår på hela sträckan från Olskroken till Ytterhamnarna.

De poängterar att utredning pågår om ytterligare järnvägsförbindelse över Göta älv vid Marieholm, lägen både uppströms och nedströms befintlig bro kommer att studeras. Detta måste beaktas i vidare arbete med Lundbyleden.

Banverket menar att det är viktigt att utredningsarbetet genomförs gemensamt med Vägverket på sträckan Eriksbergsmotet – Brantingmotet för att ta ett helhetsgrepp på sträckan. Åtgärder på Hamnbanan kommer att finnas med i långtidsplan 2010 – 2020.

Målbilderna ytalternativet och trågalternativet samt de olika varianterna av halvtunnelalternativ som redovisas i förstudien går helt i linje med det som Banverket har planerat utreda vidare för Hamnbanan.

VV kommentar: Vägverket har för avsikt att utreda framtida sträckningar för Lundbyleden och Hamnbanan på sträckan Eriksbergsmotet - Kvillebangården tillsammans med Banverket.

Däremot är man negativ till de två heltunnelalternativen, då delar av Kvillebangården tas i anspråk. Banverket anser att den är avgörande för att klara kapaciteten på Hamnbanan och Marieholmsbron.

Vid åtgärder på östra delen måste Hamnbanans och Bohusbanans framtida utveckling

beaktas. Kvillebangårdens funktion måste tas hänsyn till vid planering av korsande anslutningar till Frihamnen och Ringön.

Samråd med Banverket måste även ske vid planering av åtgärder på kort sikt.

VV kommentar: Vägverket startar omgående en genomförbarhetsstudie för delen Brantingmotet – Ringömotet tillsammans med Göteborgs Stad med syfte att ta fram en utformning som kan möta stadens krav för utvecklingen på Backaplan. Arbetet kommer att ske i samråd med Banverket.

Räddningstjänsten i Storgöteborg

Utryckningsvägen från Lundby brandstation på Herkulesgatan till stora delar av området stationen betjänar går via Inlandsgatan ut på Lundbyleden. Räddningstjänsten betonar att det även fortsättningsvis måste vara möjligt att köra ut på Lundbyleden i både västlig och östlig riktning, för att nå fram till olyckor på leden och för att snabbt nå områdena österut och västerut. Dessutom behövs en tvärförbindelse för att nå områdena söder om Lundbyleden.

Man menar att tunnelalternativet ställer stora krav på räddningstjänsten i samband med eventuell olycka i tunnlar. Fortsatt hamnverksamhet i Frihamnen är avgörande för möjligheterna att välja ett tunnelalternativ, då klassningen som farligt godsled för sträckan öster om Frihamnen är kopplat till denna verksamhet.

VV kommentar: Vägverket planerar för åtgärder på delen Eriksbergsmotet – Lindholmsmotet inom de närmaste åren. I nästa steg i planeringsprocessen, vilket kan variera för olika typer av åtgärder, kommer samråd att ske med Räddningstjänsten för att finna en lösning som tillgodoser såväl kraven på säkerhet och framkomlighet som på Räddningstjänstens krav på utryckningsvägar.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket nämner i sitt svar den beskrivning av riksintresset Göteborgs Hamn, som länsstyrelsen tagit fram tillsammans med Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket och NUTEK. I denna beskrivs statens samlade riksintressanspråk för kommunikationer och hamn- och sjöfartsberoende industriell produktion i och i anslutning till hamnen. Man pekar på att såväl Lundbyleden som Hamnbanan tillhör dessa och ser positivt på en samordnad planeringsprocess.

VV kommentar: Vägverket har tagit del av den nämnda beskrivningen under förstudiearbete och kommer tillsammans med Banverket att utreda sträckan mellan Eriksbergsmotet och Kvilebangården.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra mot förstudien.

Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden Utvecklings AB anser att det är anmärkningsvärt att inte väg/järnvägsför-

studierna bedrivits i samma projekt eftersom de är beroende av en gemensam lösning. För att väg och järnväg ska kunna byggas ut samtidigt på sträckan mellan Eriksbergsmotet och Kvillebäcken måste ett gemensamt utredningsarbete ske mellan Banverket och Vägverket

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.

Bland alternativen i steg 4 är alternativet med tunnel/tråg alternativt heltunnel det mest fördelaktiga bl a betydligt mindre utbredning av buller och mindre skyddszon för farligt gods. Detta alternativ är dock mycket kostnadskrävande och löper därmed stor risk att inte kunna genomföras före år 2020.

I ett första steg bör de frågor behandlas som kopplas till en ny älvförbindelse, till Hamnbanans första etapp och till de utvecklingar som kan komma inom Backaplan och Frihamnsområdet.

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.

Åtgärder på Hisingsleden och Söder/Västerle-

den för att avlasta Lundbyleden bör prioriteras men trots dessa åtgärder kommer Lundbyleden att utgöra en stor barriär.

VV kommentar: Förstudien är i huvudsak ett inventeringsskede, där förutsättningarna för den fortsatta planeringen skall klarläggas. Banverket ligger några år före i planeringsprocessen och presenterade i mars 2006 en Förstudie, förslagshandling för utbyggnad av hamnbanan. I januari 2009 beslutade Banverket att arbeta vidare med ny hamnbana uppdelad i etapper, där lämpliga delar samordnas med Vägverket på sträckan Eriksbergsmotet – Marieholm.

På sträckan väster om Brantingmotet utreds åtgärder på längre sikt tillsammans med Banverket. På den östra delen startas en genomförbarhetsstudie tillsammans med Göteborgs Stad för att ta fram en utformning av leden med hänsyn till utvecklingen av Backaplansområdet. På kort och medellång sikt planerar Vägverket för åtgärder vilka kommer att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten, se kapitel 5.2.

Göteborgs Hamn

Göteborgs Hamn AB (GHAB) poängterar att Lundbyleden är ett av de viktigaste gods-transportstråken 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 ser GHAB inga problem med att godstransporterna kan gå kvar på Lundbyleden. GHAB efterlyser en beskrivning av vilka konsekvenser för godstrafiken som blir följden av att Lundbyleden får en funktion, där leden är avlastad från tung trafik.

VV kommentar: Inriktningen vid utveckling av stadens och regionens vägsystem är vad gäller Lundbyleden, att erbjuda mer attraktiva alternativ, vilka får trafikanterna att föredra kringfartslederna. Se även kapitel 5.1.

GHAB avstyrker utformningsalternativet med en heltunnel fram till Brunnsbo så länge Kvillebangårdens användning på lång sikt inte är klarlagd. 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. Om något alternativ väljs som medför intrång på Kvillebangården får detta stora negativa konsekvenser för järnvägstransporter till och från hamnen. Dessutom kan det bli stor områdespåverkan utanför utredningsområdet, då det förutsätter en ny järnvägsbro som ersättning för Marieholmsbron. Banverket och GHAB utreder utvecklingen av godstransporter på järnväg, där tankar finns att Sävenäs är buffert med mötesspår vid nuvarande Kvillebangården.

VV kommentar: Vägverket startar omgående en genomförbarhetsstudie för delen Brantingmotet – Ringömotet tillsammans med Göteborgs Stad

med syfte att ta fram en utformning som kan möta stadens krav för utvecklingen på Backaplan. Arbetet kommer att ske i samråd med Banverket.

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 attraherat 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 en samordning av planeringen mellan Vägverket och Banverket avseende Lundbyleden och Hamnbanan är värdefull.

VV kommentar: I kapitel 5.1, Bakgrund till Vägverkets ställningstagande, beskrivs utgångspunkterna för hur stadens och regionens vägsystem skall utvecklas.

Göteborg Energi

Göteborg Energi informerar om att det finns fjärrvärmeledningar på den västra delen, i jämnhöjd med Lundby brandstation, som kan komma i konflikt med utbyggnad av nedsänkta alternativ och vid utbyggnad av Sannegårdsmotet.

VV kommentar: Vägverket har tagit del av Göteborgs Stads samlingskartverk, och tar i tidiga skeden hänsyn till befintliga ledningsstråk och anläggningar vid planeringen av om- och nybyggnader. I kommande skede sker samråd med ledningsägarna.

Göteborg Vatten

Göteborg Vatten meddelar att ett flertal omläggningar och förstärkningsåtgärder av befintligt VA-nät kommer att krävas vid ombyggnad av Lundbyleden. Konfliktpunkter har identifierats i Eriksbergsmotet, vid korsningen med Inlandsgatan, i Lindholmsmotet, vid förlängningen av Väderkvarnsgatan och i Brantingmotet. I yttrandet beskrivs hur sådana arbeten skall utredas och utföras.

Göteborg Vatten framför att en sänkning av vägbanan innebär risk för att avlopp som idag avleds med självfall måste pumpas, med mycket stora investerings- och driftkostnader som följd.

VV kommentar: Vägverket har tagit del av Göteborgs Stads samlingskartverk, och tar i tidiga skeden hänsyn till befintliga ledningsstråk och anläggningar vid planeringen av om- och nybyggnader. I kommande skede sker samråd med ledningsägarna.

TeliaSonera (Skanova)

Skanova framför att deras anläggningar kommer att påverkas oavsett vilket alternativ som väljs. Man menar att det kommer att bli fråga om kostsamma omläggningar i anslutning till trafikplatser och vid en eventuell sänkning av leden. Skanova uppmärksammar på att anmälningar om arbeten som påverkar deras anläggningar skall göras i god tid, tider för detta redovisas i skrivelsen.

VV kommentar: Vägverket har tagit del av Göteborgs Stads samlingskartverk, och tar i tidiga skeden hänsyn till befintliga ledningsstråk och anläggningar vid planeringen av om- och nybyggnader. I kommande skede sker samråd med ledningsägarna.

Swedegas

Swedegas meddelar att de inte berörs.

GRYAAB

GRYAAB informerar att det finns ett antal spillvattenledningar och spillvattentunnlar i området som förstudien behandlar. Dessa anläggningar ägs och förvaltas av Göteborg Vatten. GRYAAB poängterar att försiktighet skall

iakttas vid schakt- och sprängningsarbeten intill dessa anläggningar. För tunnlar har införts en säkerhetszon, inom vilken särskilda regler gäller.

VV kommentar: Vägverket har tagit del av Göteborgs Stads samlingskartverk, och tar i tidiga skeden hänsyn till befintliga ledningsstråk och anläggningar vid planeringen av om- och nybyggnader. I kommande skede sker samråd med ledningsägarna.

Fastighetsägare Centrala Hisingen

Fastighetsägare Centrala Hisingen (FCH) framför synpunkter på förstudie bl a utgående från de sex delmålen i det nationella transportpolitiska målet. När det gäller delmålet om tillgängligt transportsystem pekar FCH på att Lundbyleden är en viktig matarled till och från såväl bostäder som verksamheter, bl a Göteborgs hamn. Tillgängligheten för trafikanter utan bil är låg, leden utgör en kraftig barriär och kopplingar tvärs leden saknas. Man menar att det är viktigt att dirigera om den tunga trafiken till kringfartslederna.

Avseende delmålet om regional utveckling menar man att det idag är enklare att åka regionalt med bil på Lundbyleden än med kollektivtrafik, varför leden motverkar utnyttjandet av kollektivtrafiken för längre transporter. Leden försvårar möjligheterna till gång- och cykeltransporter till kollektivtrafiknoderna.

FCH framför i fråga om transportkvalitet att Lundbyleden är hårt belastad och köer van-

liga. Man saknar kollektivtrafikkörfält och det är svårt att orientera sig på leden. Många bilister använder Herkulesgatan som smitväg. Man efterlyser en lugn, stadslig och tydlig vägstruktur.

Angående miljömålet pekar de på att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid idag överskrids för många bostäder och verksamheter, bl a förskolor, i Kvillestaden. Man menar att en avlastning av tung trafik skulle betyda mycket för luftmiljön. Även riktvärden för buller överskrids i Kvillestaden och utgör en kraftig störning för de boende. Framtida ökade krav på ljudmiljön kan komma att innebära fler och högre bullerskärmar, vilket ytterligare förstärker ledens barriäreffekt.

Lundbyleden är olyckdrabbad och FCH menar att den dåliga transportkvaliteten och ledens otydliga gestaltning kan vara orsak till bristerna i trafiksäkerhet. Man pekar på att det är särskilt farligt för de oskyddade trafikanterna att färdas längs med och tvärs leden.

Lundbyleden förstärker brister i jämställdhet genom att vara en motorvägskoppling mot regionen utan att bidra till de lokala transporterna med cykel eller kollektivtrafik.

FCH anser att följande bör prioriteras:

- Överflyttning av tung trafik från Lundbyleden till kringfartslederna
- Leden skall uppfylla stadsdelens transportkrav som en del av Göteborgs centrum,

ökad tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

- Lundbyledens gestaltning skall bidra till att förändra den tidigare industristadsdelen till en del av Göteborgs innerstad.
- Leden skall utformas för en lugn och tydlig trafikmiljö som knyter ihop stadsdelens områden med varandra och med övriga innerstaden.
- Vägverket bör välja den långsiktigt mest ekonomiska, miljömässiga och socialt hållbara lösningen.

VV kommentar: Synpunkterna tas med in i nästa planeringsfas. Vägverket planerar åtgärder för den västra delen tillsammans med Banverket avseende åtgärder på lång sikt. På den östra delen planerar Vägverket tillsammans med Göteborgs Stad ombyggnad av leden kopplad till utvecklingen av Backaplansområdet. På kort och medellång sikt kommer trafiksäkerhetshöjande åtgärder och åtgärder för bättre framkomlighet att genomföras, se kapitel 5.2.

KF Fastigheter, SIBA/Remvassen och övriga fastighetsägare inom Backaplan delområde 2

KF Fastigheter, SIBA/Remvassen och övriga fastighetsägare inom Backaplan delområde 2 (S-invest/Blomsterlandet, Palmung Mellin Fastigheter och Buffin Real Estate Sweden AB/Biltema), nedan benämnda Fastighetsägarna, informerar om att den planerade utvecklingen

av delområde 2 kommer att innebära att handelsytorna ökar från 13 500 kvm till 70 000 kvm, vilket kommer att alstra ca 2 000 fordon per timme under en normal maxtimma, fredag em. Man menar att dessa fordon bör fördelas på ett flertal anslutningar till gator och leder.

Fastighetsägarna hävdar att Kvillemotet är nödvändigt för trafikförsörjningen av Backaplan och stadsdelarna på "inre Hisingen". Kvillemotet måste förläggas så nära Bohusbanan som möjligt och utformas med minst en anslutning i höjd med Biltema. Leråkersmotet måste även i framtiden utgöra en av huvudtillfarterna till Backaplan med av- och påfarter i både östlig och västlig riktning.

De redovisar ett förslag till utformning av Lundbyleden med två genomgående körfält i varje riktning (de befintliga) med av- och påfarter dimensionerade för 70 – 80 km/tim. På ömse sidor av dessa förslås ett nytt körfält på varje sida med relativt täta anslutningar utformade för 50-60 km/tim. Man framhåller vikten av att leden utformas så att god orienterbarhet och överskådlighet uppnås.

Då de hittills kända investeringsplanerna preliminärt pekar på en utbyggnad av Kvillemotet kring år 2015, menar fastighetsägarna att förbättringar och kompletteringar av det befintliga vägnätet kommer att bli nödvändiga innan utbyggnaden av Kvillemotet sker.

VV kommentar: Vägverket startar omgående, tillsammans med Göteborgs Stad, arbetet med en genomförbarhetsstudie för ombyggnad av Lund-

byleden på sträckan Brantingmotet – Ringömotet, bland annat för att bedöma kapacitetsfrågor.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Naturskyddsföreningen har förutom ett yttrande även översänt en separat skrivelse angående tillämpningen av fyrstegsprincipen.

Naturskyddsföreningen menar att en bredad och förbättrad väg genererar mer trafik vilket påverkar utsläppen av kvävedioxid. Man tycker att målet borde vara att reducera det totala utsläppet av kvävedioxid och är kritisk mot resonemanget att den förväntade trafikökningen på grund av den tekniska utvecklingen inte kommer att medföra en ökning av koldioxidutsläppen. Även effekterna av en eventuell ökning av marknära ozon bör studeras.

VV kommentar: I kapitel 5.1 beskrivs utgångspunkterna för hur stadens och regionens vägsystem ska utvecklas. Lundbyleden är en nationell och regional led av riksintresse men den pågående och planerade utvecklingen av älvstranden och Backaplansområdet gör 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. Trots att kollektivtrafikförsörjningen förstärks ytterligare kommer biltrafiken att öka kraftigt enligt kommunens prognoser, bl a från Backaplansområdet. När det gäller godstrafiken har en utbyggnad av en mer kapacitetsstark Hamnbana varit en förutsättning i förstudiearbetet. I den fortsatta planeringen kommer anspråken från den inom överskådlig tid viktiga övergripande

trafiken, kapacitet och orienterbarhet, att balanseras mot de växande anspråken från den lokala utvecklingen, bra anslutningar, minskad barriärverkan och mindre miljöpåverkan.

Ombyggnaden av Lundbyleden bör planeras så att anslutningarna till den planerade cykelbron över älven inte påverkas. Man anser att ombyggnaden måste gynna kollektivtrafiken genom särskilda körfält. Naturskyddsföreningen är positiv till trågalternativen, som möjliggör utbyggnad av gång- och cykelbroar och till heltunnel, som frigör ytor för förtätning av staden och för utbyggnad av kollektivtrafik. Föreningen efterlyser utredningar innan åtgärder i steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen kan avfärdas. Bl a nämns informationsinsatser och satsningar på kollektivtrafiken. Man menar att trängselskatt är ett verktyg för att effektivisera vägutnyttjandet och menar att avgifter bör utredas och effekterna av sådana redovisas. Naturskyddsföreningen anser att kombinationer av åtgärder i steg 1 och steg 2 bör analyseras innan Vägverket går vidare med planering av åtgärder i steg 4.

VV kommentar: Mer detaljerade studier av åtgärder kopplade till kollektivtrafiken liksom av gc-stråk görs i nästkommande planeringssteg. I förstudien redovisas åtgärder i steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen. När åtgärderna prövats har det konstaterats att enbart dessa inte är tillräckliga för att balansera den förväntade trafikökningen. Genomförandet av sådana åtgärder pågår dock i andra projekt, och trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt åtgärder för bättre framkomlighet att kommer att genomföras på

kort och medellång sikt, se kapitel 5.2.

Åtgärder på lång sikt studeras på västra delen tillsammans med Banverket och på den östra delen i samarbete med Göteborgs Stad avseende ombyggnad av leden i samband med utvecklingen av Backaplansområdet.

Vid fortsatt planering måste hänsyn tas till de naturvärden som finns i Kvillebäcken. Man skriver att en nedsänkning av leden kan medföra översvämning, vilket kan leda till nedsmutsning av Kvillebäcken. Man påpekar att en nedsänkt led ligger under de nivåer som riskerar att översvämmas vid höga vattennivåer.

Vid tunnelalternativen genom Ramberget finns risk att naturmark tas i anspråk, vilket bör kompenseras enligt den av Göteborgs Stad antagna motionen Sans och Balans.

Naturskyddsföreningen menar att åtgärder som motverkar möjligheterna att uppfylla nationella, regionala och lokala miljömål inte bör genomföras alternativt kopplas till tvingande kompensande åtgärder.

VV kommentar: Vägverkets ambition är att i möjligaste mån ta hänsyn till de naturvärde som kan komma att påverkas. I de miljökonsekvensbeskrivningar, som ingår i efterföljande planeringssteg, kommer sådana att identifieras och åtgärder beskrivas. Men redan i tidigare planering, t ex i de genomförbarhetsstudier Vägverket har för avsikt att genomföra, är det viktigt att ha med även denna typ av frågor, i synnerhet sådana riskfrågor kopplade till översvämning vid höga vattenstånd.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag prioriterar god framkomlighet och hög säkerhet i trafiken. Då de önskar en tidig utbyggnad förordas trågalternativet framför halv- eller heltunnel, vilka kan finnas möjlighet till på längre sikt. Man menar att de steg 3-åtgärder som beskrivs är av karaktären löpande förbättringsåtgärder, vilka inleds snarast.

VV kommentar: Vägverket kommer att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder och åtgärder för bättre framkomlighet inom de närmaste åren, se kapitel 5.2. För åtgärder på lång sikt kommer Vägverket i genomförbarhetsstudier att utreda vilka åtgärder som är tänkbara.

Mr Bygg AB

Mr Bygg AB protesterar mot en ombyggnad av Lundbyleden som innebär att stora delar av den fastighet som verksamheten bedrivs på tas i anspråk. Detta skulle innebära att verksamheten måste flytta eller läggas ner. Mr Bygg AB har år 2000 tvingats flytta pga en ombyggnad av Lundbyleden och man har nyligen investerat i nytt kontor, lager och verkstad.

Mr Bygg AB önskar att den planerade ombyggnaden av vägsträckan längs verksamheten ändras.

VV kommentar: Vägverket planerar för åtgärder på delen från Eriksbergsmotet till Lindholmsmotet inom de närmaste åren. De mer långsiktiga åtgärderna, som handlar om att lägga leden i tunnel eller tråg är översiktligt beskrivna i

Förstudien. I nästa skede kommer åtgärderna att studeras mer i detalj, och samråd sker bl a med fastighetsägare som kan komma att bli berörda.

Sammanfattning av synpunkter och Vägverkets allmänna kommentarer

Nedan kommenteras remissvaren ämnesvis. I det efterföljande kapitlet återfinns en övergripande beskrivning av Vägverkets inriktning för utvecklingen av transportsystemet i Göteborgsområdet, vilken kompletterar dessa kommentarer.

Stadsutveckling och Lundbyledens framtida funktion

Många remissinstanser, bl a Göteborgsregionens kommunalförbund, GR, betonar att möjligheterna att stärka regionkärnan är av stor vikt för Göteborgsregionens utveckling. Investeringar för att utveckla biltrafiksystemen kan motiveras med att stadsutvecklingen i området kring leden kräver åtgärder på Lundbyleden. Sådana åtgärder skall syfta till att avlasta leden tunga transporter och minska effekterna av de barriärer som leden tillsammans med Hamnbanan utgör. Det är viktigt att planeringen görs tillsammans med Göteborgs Stad. Flera instanser pekar på att tillgängligheten till Göteborgs hamn och övriga industriområden är av största betydelse och menar att detta skall ställas mot stadens anspråk på stadsutveckling.

VV kommentar: I arbetet med förstudie har stadsutvecklingsfrågorna haft stor tyngd, och Vägver-

ket har för avsikt att fortsätta planeringen i nära samarbete med Göteborgs Stad och Banverket för att finna lösningar, som upprätthåller ledens funktion som regional och nationell led samtidigt som stadens önskemål om lokala anslutningar och möjlighet att skapa en attraktiv stadsmiljö tillgodoses.

Föreslagna åtgärder

Ingen remissinstans har uttalat sig negativt om målbilderna Tråg och Halvtunnel, men farhågor finns att kostnaderna är så stora att genomförandet ligger långt bort i tiden. Länsstyrelsen, Banverket och Göteborgs Hamn, GHAB, avstyrker målbild Heltunnel med hänvisning till att Kvillebangården tas i anspråk. Göteborgs Stad menar att tunnelalternativen förefaller ge störst möjlighet att skapa en attraktiv stadsmiljö, men att det är för tidigt att uttala sig om lämpligaste målbild.

På den östra delen önskar flera instanser hellre fler än färre trafikplatser, men kommenterar att detta skall ställas mot ledens förmåga att ta emot genomfartstrafik. Kollektivtrafikkörfält, tydlig trafikmiljö, orienterbarhet och ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter är begrepp som återkommer i svaren.

VV kommentar: Vägverket kommer att tillsammans med Banverket utreda sträckan mellan Eriksbergsmotet och Kvillebangården, med stöd av remissvaren med inriktning mot målbilderna Tråg eller Halvtunnel. Detta innebär att målbild Heltunnel, som påverkar Kvillegården, inte är aktuell att utreda vidare. Detta motiveras även av att utvecklingen av Backaplan kräver kraftfulla

åtgärder snarast och att eventuella förändringar av Kvillebangården ligger långt fram i tiden. På sträckan Brantingmotet – Ringömotet startar Vägverket omgående, tillsammans med Göteborgs Stad, arbetet med en genomförbarhetsstudie för ombyggnad av Lundbyleden kopplad till utbyggnaden av Backaplan.

Strukturfrågor och miljöaspekter

Några instanser kommenterar kopplingar till åtgärder på de kringfartsleder som remissats samtidigt med Lundbyleden. GR menar att åtgärder på Hisingsleden, som medför avlastning på Lundbyleden, är viktiga på kort sikt men att kommande studier skall inriktas på att balansera det överordnade biltrafiksystemet. Göteborgs Stad pekar på att Lundbyleden trots avlastning kommer att vara en genomfartsled mellan E20 och hamnen. Älvstranden Utveckling AB vill prioritera åtgärder på dessa leder. GHAB efterlyser en beskrivning av vilka konsekvenser en avlastning får för godstrafiken, man önskar även få utrett varför inte kringfartslederna attraherar godstrafiken.

Att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids i Lundbyledens närhet påtalas av flera instanser. Naturskyddsföreningen menar att bättre vägar resulterar i mer biltrafik och vilket kan komma att påverka utsläppsmängden. Man menar att åtgärder som påverkar lokala miljömål inte skall genomföras såvida de inte kopplas till kompenserande åtgärder.

VV kommentar: Vägverket arbetar på ett övergripande plan med utvecklingen av stadens och

regionens vägsystem. I kapitel 5.1 beskrivs den övergripande inriktningen för utvecklingen av transportsystemet i Göteborgsområdet och effekterna av denna, bl a ur miljösynpunkt. Prioriteringen av åtgärder för transportinfrastrukturen görs i Åtgärdsplaneringen 2010 - 2021.

Planeringsprocessen

Ett flertal instanser instämmer med Vägverket att kommande steg på västra delen bör vara en samordnad utredning med Banverket för att gemensamt planera för Lundbyledens och Hamnbanans utbyggnad. GR framför att ett viktigt mål är att Hamnbanan skall vara utbyggd 2020 och att den samordnade planeringen inte får medföra att den prioriterade utbyggnaden av Hamnbanan försenas. Banverket skriver att samordning även skall ske på den östra delen med hänsyn till ny Marieholmsbro och Bohusbanans framtida utveckling.

Göteborgs Stad skriver att planeringen av sådana åtgärder som behandlas i förstudien bör ske i flera steg. I ett första steg åtgärder som berör en ny älvförbindelse, Hamnbanans koppling till exploateringen på Östra Eriksberg samt Backaplan. Naturskyddsföreningen framför att alternativen enligt de fyra stegen i Fyrstegsprincipen skall utredas. Företagarna i den nordöstra delen av Backaplansområdet menar att förbättringar och av befintligt vägnät krävs i avvaktan på att Kvillemotet byggs för att möta de ökade trafikmängderna från det utökade handelsområdet.

VV kommentar: Vägverket kommer att tillsammans med Banverket utreda sträckan väster om Brantingmotet och startar omgående en genomförandestudie tillsammans med Göteborgs Stad för den östra delen, se ovan. Även på den östra delen samråder Vägverket med Banverket. Vägverket har påbörjat planering och genomförande av åtgärder på sträckan för att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten, se kapitel 5.2.