

FÖRSTUDIE

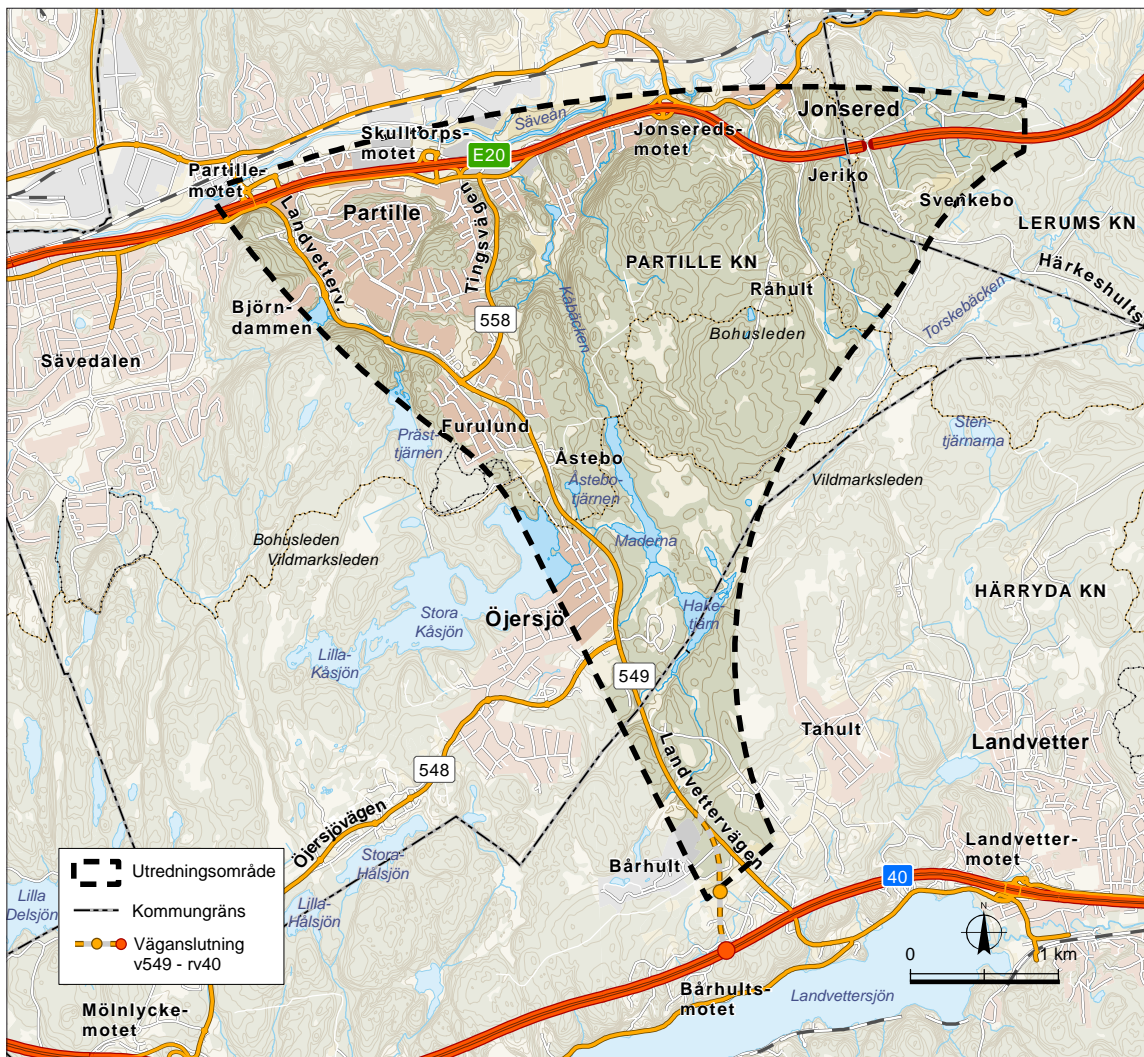
Väg 549, tvärförbindelse E 20 – väg 40

Härryda, Partille och Lerums kommuner, Västra Götalands län

Beslutshandling 2012-09-20

Objekt: 85 43 75 50





Figur: Utredningsområde för förstudie

Beställare:

Trafikverket Region Väst, tel 0771-921 921

Objektnummer: 85 43 75 50

Projektledare: Anders Sternhufvud

Bitr projektledare: Kjell Mårtensson

Trafikverket Samhälle: Sören Hall

Konsult:

Ramböll Sverige AB, Göteborg, 010-6156000

Uppdragsnummer: 61440830035

Uppdragsledare: Harald Lundström

Rapport: Staffan Sandberg

Markfoto: Ramböll, där ej annat anges

Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20–väg 40 Härryda, Partille och Lerums kommuner, Västra Götalands län Beslutshandling 2012-09-20

INNEHÅLL

- 1. Sammanfattning**
 - 1.1 Bakgrund
 - 1.2 Projekt mål
 - 1.3 Fyrstegsprincipen i projektet och tänkbara åtgärder
- 2. Handläggning och samråd**
- 3. Remiss av Förstudie Förslagshandling**
- 4. Remissyttranden**
 - a. Yttrande från Länsstyrelsen Västra Götalands län
 - b. Yttrande från Västra Götalandsregionen
 - c. Yttrande från direkt berörda kommuner
 - d. Yttrande från Göteborgs Stad
 - e. Yttrande från Mölndals Stad
 - f. Yttrande från Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
 - g. Övriga remissyttranden
- 5. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan**
- 6. Finansiering och aktualitet**
 - 6.1 Åtgärdsplaner
 - 6.2 Fortsatt arbete
- 7. Beslut**

Bilagor:

Bilaga 1 Länsstyrelsens yttrande över Förstudie Förslagshandling

Bilaga 2 Västra Götalandsregionens yttrande

Bilaga 3 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Bilaga 4 Förstudie Förslagshandling 2011-11-30

Bilaga 5 Samrådsredogörelse

Underbilagor till samrådsredogörelse (erhålls från Trafikverket på förfrågan, tel 0771-921 921):

- 5.1 Samrådsyttranden över Förstudie Samrådshandling**
 - 5.11 Sammanställning av samrådsyttranden med Trafikverkets kommentarer
 - 5.12 Sändlista för yttranden över Förstudie Samrådshandling
 - 5.13 Skriftliga samrådsyttranden
- 5.2 Förstudie Samrådshandling 2010-01-28**
- 5.3 Remissyttranden över Förstudie Förslagshandling**
 - 5.31 Sammanställning av remissyttranden med Trafikverkets kommentarer*
 - 5.32 Sändlista för remissyttranden över Förstudie Förslagshandling
 - 5.32 Remissyttranden över Förstudie Förslagshandling

* Också redovisad i bilaga 5, sid 18–29



Skapat av Kjell Mårtensson	Beteckning TRV2010/7950	Version 1
Fastställt av Jörgen Einarsson	Dokumentdatum 2012-09-20	Vägnummer 549
Projektnummer 85437550	Projektnamn Väg 549, Tvärförbindelse E20-väg 40	
Skede Förstudie		Version 1
Ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss samt BESLUT		

1. Sammanfattning

1.1 Bakgrund

I Göteborgsregionen planeras förtätning av bebyggelsen för att skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur. Kommunalförbundet GR har i ett måldokument "Uthållig tillväxt", beslutat att regionen ska formas kring en attraktiv kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. Ökat antal arbetsplatser och boende i såväl regionkärnan som i övriga regiondelar innebär ökat resande och transportbehov. Av miljö- och utrymmesskäl ska en större andel av resorna göras med kollektivtrafik. I programmet K2020 redovisas målsättningen att resandet med kollektivtrafik ska fördubblas. Det innebär att utrymme och förbättrad framkomlighet för bl.a. bussar och spårvagnar måste skapas.

Trängselskatt införs i centrala Göteborg från den 1 januari 2013. Det väntas minska bilresandet men innebär också att trafik flyttar till vägar utanför zonen med trängselskatt. Regionutvecklingen och trängselskatten ökar efterfrågan på tvärförbindelser mellan de befintliga motorvägarna som radiellt angör regionkärnan.

I ett arbetsmaterial "Förslag till nytt transportsystem inom Göteborgsområdet" som tagits fram av Trafikverket visas behovet av kringleder runt Göteborgs centrala delar. En fortsatt systemanalys behöver genomföras för att utbyggnader och andra åtgärder i trafiksystemet ska få en långsiktigt hållbar utformning. Trafikverkets inriktning för den övergripande vägstrukturen är att den tunga gods-trafiken, som inte har start eller mål i centrum, så långt som möjligt ska gå på kringfartsleder. En tvärförbindelse med god framkomlighet mellan väg 40 och E20 är en del av denna strategi.

Alternativa korridorer till en tvärförbindelse mellan väg 40 och E20 i östra Göteborgsregionen behandlades i en vägutredning som genomfördes 1995 och 1997. Vägverket Region Väst beslutade att väg 549 var lämpligast att utveckla för att uppnå målen med en förbättrad tvärförbindelse, vilket bekräftades i den då gällande regionala väghållningsplanen. Den första etappen var ombyggnad för att öka framkomligheten i Partillemotet och utbyggnad av Slambymotet för anslutning till väg 40. Det skulle också finnas beredskap att senare välja mellan alternativet A1 Slambymotet-Åstebo-Partillemotet eller alternativet A2 Slambymotet-Åstebo-Jeriko.

Ombyggnad av Partillemotet var genomförd 2006 och byggande av Slambymotet (som enligt önskemål från Härryda kommun ska heta Bårhultsmotet) kommer att inledas under 2012.

Vägverket Region Väst beslutade 2008, i samband med upprättande av åtgärdsplan för perioden 2010-2021 att i en ny förstudie pröva återstående åtgärder enligt beslutet 1997 och redovisa projektet i förhållande till nu gällande nationella och regionala mål för transportsystemet.

Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

Objektet finns i regional väghållningsplan för åren 2010-2021, men den under perioden avsatta finansieringen är inte tillräcklig för full utbyggnad. En revidering av såväl nationell som regional plan kommer att påbörjas under 2012-2013.

Partille och Lerums kommuner har redovisat planprogram för att utveckla ett område söder om Jonsered med en ny anslutning till E20. Det har aktualiserat frågan om en komplettering av tvärförbindelsen mellan väg 40 och E20 med länken Åstebo-Jeriko.

Partille har fortsatt utbyggnaden av bostäder i Furulund och Öjersjö. I Partille centrum har Allum, ett stort köpcentrum, öppnats under 2008. I Partillemotet finns trots ombyggnaden kapacitetsproblem under högtrafik vilket hindrar bussarnas framkomlighet. Med en planerad utveckling av Partille östra centrum riskeras överbelastning av Partillemotet under allt längre tider.

I Härryda kommun planeras utökad verksamhet i Bårhults företagspark. Ett stort verksamhetsområde, Airport city, planeras i anslutning till Landvetter flygplats.

1.2 Projekt mål

Målen för utvecklingen av vägsystemet som behandlas i förstudien är att:

- *förbindelsen ska bidra till att uppnå en positiv regional utveckling*
- *skapa en trafiksäker och kapacitetsstark förbindelse mellan väg 40 och E20 som attraherar tung trafik som annars väljer huvudvägnätet i centrala Göteborg eller på miljömässigt olämpliga lokala/kommunala vägar*
- *förbindelsen ska även vara attraktiv för personbilstrafik som annars belastar centrala Göteborg*
- *förbättra för regional och lokal kollektivtrafik*
- *öka tillgängligheten till Landvetter flygplats för regiondelarna i norr och öster*
- *avlasta Härskogsvägen från tung trafik*
- *miljöbelastningar av trafikbuller och luftemissioner, där vägen går genom tätbebyggelse, inte ska vara skadliga*
- *erbjuda lokal tillgänglighet för planerade områden i Jeriko och Råhult*

En förbättrad tvärförbindelse mellan väg 40 och E20 ska vara förenlig med nationella och regionala mål för transportsystemet och miljö kvaliteten. En bedömning av i vilken omfattning det behandlade vägsystemet stöder uppställda mål finns i Förstudie Förslagshandling daterad 2011-11-30.

1.3 Fyrstegsprincipen i projektet och tänkbara åtgärder

Fyrstegsprincipen innebär betoning av en helhetssyn på transportsystemet, effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och att välja andra åtgärder som alternativ eller komplement till utökning av vägnätet.

Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

Steg 1 innebär att påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

Utökat kollektivtrafikresande bl. a med buss enligt K 2020 och trängselskatten påverkar val av trafikslag i hela Göteborgsregionen och medför minskad bilpendling på väg 549.

Trängselskatten gör dock att det blir attraktivare att välja tvärförbindelser utanför trängselzonen. Väg 549 mellan E20 och väg 40 beräknas få viss trafikökning.

Steg 2 innebär effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.

Trängselskattens utformning med differentierad taxa väntas innebära att trafiktopparna minskar. För Partillemotet innebär det minskade kapacitetsproblem.

Steg 3 innebär begränsade utbyggnadsåtgärder.

Väl utformade bytes- och knutpunkter, samt hållplatser, gång- och cykelvägar med eget utrymme och planskilda gångförbindelser samt åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet föreslås som en integrerad del av förslagen i förstudien. Initiala åtgärder i VP-paketet finansierar många av dessa objekt. Väg 549 är viktig för bussar i KomFort-trafik som är en del av K2020, programmet för utveckling av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Framkomligheten för bussarna kan säkras genom begränsad utbyggnad av busskörfält och ombyggnad av trafiksignaler.

Steg 4 innebär mera omfattande ombyggnad och/eller nybyggnad.

Enligt tidigare beslut ska tvärförbindelsen förbättras inom befintlig korridor för väg 549 med möjlighet att även bygga en ny förbindelse mellan Åstebo och E20 vid Jeriko. Vägsystemet som behandlas i förstudien innehåller därför tre tydliga länkar med olika funktion, effekter och konsekvenser.

Länken A0, Bårhult-Åstebo, ansluter till vägobjektet Slambymotet som ger en trafiksäker och kapacitetsstark anslutning till väg 40. För utbyggnad norrut mot Åstebo finns endast en möjlig korridor. Den följer i princip befintlig väg 549. Om en ny väg byggs öster om befintlig väg, men väster om Åstebotjärnen, kan intrång i Natura 2000-området Maderna-Haketjärn undvikas och befintlig väg utnyttjas som lokalväg och för gång- och cykeltrafik. Utbyggnaden bedöms inte innebära någon allvarlig konflikt med övergripande miljömål och stöder projektmålen.

Länken A1, Åstebo-Partillemotet, innebär ombyggnad av befintlig väg i huvudsak inom befintligt vägområde. Ombyggnaden ska i första hand säkra framkomligheten för kollektivtrafiken. Vägen går genom bostadsområden i Furulund och Björndammen med ca 3600 lägenheter inom 400 meter från vägen varav 370 lägenheter inom 100 m från vägen. Vid köbildning på väg 549 på grund av bl.a. bristande kapacitet i Partillemotet och trafiksignaler i anslutning till motet ökar belastningen på Tingsvägen som går igenom bostadsområde med ca 400 lägenheter inom 100 m från vägen.

Ökad belastning av tung trafik på länken A1 innebär konflikt med det övergripande miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö". Trafikbuller och luftemissioner ökar i områden med tät bostadsbebyggelse.

Länken A1 attraherar trafik som söker alternativ väg utanför zonen med trängselavgifter. Det innebär avlastning av trafikleder i centrala Göteborg men också målkonflikt med behovet av hög framkomlighet för kollektivtrafiken. De befintliga signalreglerade korsningarna och fyra cirkulationsplatser gör vägen mindre lämplig för genomgående tung trafik. Den kraftiga profilstigningen söderut i kombination med korsningarna förstärker problemen med tung trafik på länken.

Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

Även med ökad framkomlighet är det tveksamt om länken bidrar till att öka tillgängligheten till Landvetter flygplats för de nordöstra regiondelarna.

Länken bidrar inte till att avlasta Härskogsvägen från tung trafik.

Länken A1 erbjuder inte lokal tillgänglighet för nya bostads- och verksamhetsområden i Råhult och Jeriko.

Länken A2, Åstebo-E20 vid Jeriko, innebär en ny vägförbindelse i skogsmark med värdefulla natur- och rekreationsområden. Anslutning till E20 sker i Jerikomotet som är en ny trafikplats öster om Jerikotunneln. Länken A2 är kontroversiell i förhållande till övergripande miljömål genom att vägen delvis går i riksintresse för friluftslivet i Härskogen. Trafikbuller påverkar riksintresset för friluftsliv.

Länken bidrar till projektmålen genom att tung trafik kan ledas mellan nordöstra regiondelarna och väg 40 utan att belasta bostadsområden i Partille.

Länken ger tillgänglighet till de i Partilles och Lerums översiktsplaner redovisade utbyggnadsområdena i Råhult och Jeriko.

För trafik mellan Landvetter flygplats och E20 erbjuder länken en förbättrad framkomlighet jämfört med alternativen över Partillemotet/Landvettervägen eller över Skulltorpsmotet/Tingsvägen.

2. Handläggning och samråd

Förstudien har genomförts enligt väglagen § 14a. Härryda, Partille och Lerums kommuner har medverkat i arbetsgrupper och deltagit i projektmöten. Tidigt samråd enligt 6 kap. miljöbalken har genomförts. Förstudie Samrådshandling daterad 2010-01-28 sändes ut för samrådsyttrande till myndigheter, organisationer och kommuner. Allmänheten informerades om samrådsbehandlingen genom annonser och inbjöds att lämna synpunkter. Yttranden redovisas i Samrådsredogörelse Bilaga 5, Underbilagorna 5.11 och 5.13.

3. Remiss av Förstudie Förslagshandling

Efter inkomna samrådsyttranden har förstudien kompletterats med konsekvenserna av trängselskatt och förslag till fortsatt arbete samt beslut beträffande förstudien.

Förstudie Förslagshandling daterad 2011-11-30 sändes ut till myndigheter, kommuner, organisationer m.fl. (sändlista finns i Bilaga 5, Underbilaga 5.32) med begäran om yttrande senast 2012-03-30. Annonsering om att Förstudie Förslagshandling upprättats och fanns tillgänglig hos Trafikverket och Härryda, Partille och Lerums kommuner gjordes den 14 december i Göteborgsposten, Härrydaposten, Partille Tidning och Lerums Tidning. Förstudie Förslagshandling har också varit tillgänglig på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se

Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

Samrådsredogörelsen (Bilaga 5) innehåller en redovisning av samtliga remissyttranden med trafikverkets kommentarer. Samtliga yttranden finns i Underbilaga 5.33.

4. Remissyttranden

a. Yttrande från Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen hänvisar, i yttrande daterat 2012-03-26, till samrådsyttrande som är daterat 2010-06-04 och gör bedömningen att en vägförbindelse mellan E20 och väg 40 är viktig, men att förbättringar kan tillgodoses och utvecklas med nuvarande väg 549 som utgångspunkt. Länsstyrelsen befarar att en ny förbindelse (A2) mellan E20 och väg 40 påtagligt kommer att skada höga natur-, kultur- och friluftsvärden i området. Den föreslagna tvärleden försvårar också möjligheterna att nå miljömålen.

Planeringen för åtgärder på nuvarande väg 549 enligt A0 och A1 kräver också omfattande hänsyn till natur- och kulturvärden i området. Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att trafikplats Åstebo alternativ 2 inte är möjlig på grund av sannolik påverkan på våtmarkerna inom Natura 2000-området.

För att förbättra förbindelserna mellan E20 och väg 40 tillstyrker Länsstyrelsen nu, liksom 2010-06-04, att Trafikverket går vidare med A1 och A0 (alternativ 1 vid Åstebo trafikplats).

Vad gäller trafikverkets förslag till beslut har Länsstyrelsen ingen erinran. Det är rimligt att dela upp arbetet i tre olika vägobjekt. Den systemanalys som föreslås välkomnas, precis som den trafikstudie av Partillemotet som också föreslås. Vad gäller systemanalysen är det viktigt att samtliga berörda aktörer ges möjlighet att delta i arbetet.

b. Yttrande från Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen, Regionstyrelsen, framhåller i yttrande att frågan om hur behovet av en tvärförbindelse mellan E20 och väg 40 ska kunna tillgodoses är komplex och behöver belysas ytterligare i det fortsatta arbetet. Åtgärderna som studeras måste rymmas inom den ekonomiska ram som finns tillgänglig för objektet i nu gällande regional infrastrukturplan.

Västra Götalandsregionen, Regionstyrelsen, tillstyrker Trafikverkets ambition att sätta in tvärförbindelsen i ett övergripande perspektiv genom att arbeta fram en systemanalys. Om tvärförbindelsen även har en framtida funktion av nationell strategisk betydelse behöver tydliggöras. Dessa funktionella krav kan ställa speciella krav på den framtida utformningen. Enligt Regionstyrelsens bedömning bör detta inte innebära något hinder att ändå samtidigt påbörja arbetet med en arbetsplan för etappen A0.

Förbindelsen mellan Partillemotet och Slambymotet har inom arbetet med K2020 pekats ut som en viktig länk i KomFort-systemet och kollektivtrafikens krav på framkomlighet och tillgänglighet måste säkras. Det är viktigt att skapa förutsättningar för att stärka det regionala kollektivtrafiksystemet och

Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

planera för att kunna möta en eventuell överflyttning av trafikströmmar kopplade till införandet av trängselskatten.

Västra Götalandsregionen, Regionstyrelsen, stödjer Trafikverkets avsikt att studera förbättringspotentialen beträffande kapacitet och framkomlighet för busstrafiken i Partillemotet.

Tvärförbindelsen kan innebära intrång i riksintressen för naturvård och friluftsliv. Beroende på vägsträckning inom utredningsområdet kan våtmarker och Natura 2000-området komma att påverkas i olika omfattning. Regionstyrelsen understryker vikten av vägkorridoren planeras med hänsyn till miljödimensionen som utgör en viktig del i en fortsatt hållbar utveckling för regionen.

c. Yttranden från direkt berörda kommuner

Kommunerna Härryda, Partille och Lerum som är direkt berörda tillstyrker i sina remissyttrande Trafikverkets förslag till fortsatt arbete och förslag till beslut beträffande förstudien.

Partille kommun anser att det finns starka skäl att prioritera utbyggnad av länkarna A0 och A2. Partille kommun anser också att det finns motiv för att delfinansiera tvärförbindelsen i den nationella planen eftersom en del av trafiken från E6/E20 förs över till Landvettervägen vid införande av trängselskatten.

Lerums kommun anser det alltmer tydligt att en tvärförbindelse mellan E20 och väg 40 även har en nationell betydelse till följd av de stora godsflöden som har målpunkt i de stora logistik- och verksamhetsområden som planeras vid Landvetter flygplats och Bårhult.

Lerum anser att länken A1 inte är ett hållbart alternativ för tvärförbindelse i ett längre tidsperspektiv. Den går genom de mest tätbefolkade områdena i Partille kommun och bör prioriteras för utbyggd kollektivtrafik i stället för stora mängder godstrafik.

Lerum anser liksom Partille att finansiering av tvärförbindelsen såväl i den nationella som i den regionala planen bör aktualiseras vid kommande revidering av investeringsplanerna för transportsystemet.

d. Yttrande från Göteborgs Stad

Göteborgs Stad är tveksam till länken A2 som skulle generera ny trafik som får negativa effekter på natur och friluftsliv. Ekodukten vid Jeriko måste även fortsättningsvis vara kvar. Göteborg är positiv till att en systemstudie ska tas fram under 2012 för trafiken inom Göteborgsområdet med fokus i nordost och omfatta hur trafiken till en framtida Mellbyled/Mellbymot kan utformas. Det är positivt med en förbindelse som avlastar E6, E20 och väg 40 från trafik som inte har start eller mål i Göteborg. Förbindelsen mellan E20 och väg 40 är mycket viktig för tung trafik med destination invid båda trafiklederna. Ur Göteborgs synpunkt har förbindelsen större nytta ju närmare Göteborg den ligger. Av yttrandet framgår att Göteborg godtar Trafikverkets förslag till beslut beträffande förstudien men påpekar att i systemanalysen bör prövas alla diskuterade utformningar av A1-stråket.

Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

e. Yttrande från Mölndals stad

Mölndals stad ser positivt på föreslagna om- och tillbyggnader i vägnätet och bedömer dem som nödvändiga kompletteringar i huvudvägnätet i regionen. Spridning av trafik från tvärförbindelsen och omfördelning av trafik på grund av trängselskatten fortplantar sig på vägnätet i östra Mölndal utanför förstudiens utredningsområde. Problemen behandlas inte i förstudien. Mölndals stad anser därför att en förstudie för vägnätet i östra Mölndal måste starta omgående.

f. Yttrande från Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

att prioritera de regionala tvärförbindelserna ligger väl i linje med GR:s mål- och strategidokument "Uthållig tillväxt". I det fortsatta arbetet behöver tvärförbindelsens funktion av nationell strategisk betydelse tydliggöras vilket också kan ställa krav på utformningen.

GR stödjer Trafikverkets förslag till inriktning av fortsatt arbete och beslut. GR framhåller att behovet av kollektivtrafikens framkomlighet mellan Partillemotet och Slambymotet bör prioriteras eftersom det är viktigt för KomFort-systemet.

g. Övriga remissyttranden

Yttranden som i huvudsak tillstyrker Trafikverkets förslag till inriktning av fortsatt arbete har utöver de ovan nämnda lämnats av *Försvarsmakten, Swedavia AB Göteborg Landvetter Airport, Västtrafik och Partille Ridklubb & Ridskola.*

Yttranden som avstyrker väglänk A2 Åstebo-Jeriko har utöver *Länsstyrelsen i Västra Götalands län* lämnats av *Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum, Mossens stugförening, Sävedalens AIK, Intressegruppen för Jerikoområdets utveckling, Familjen Backlund/Kärhag, Perdita Hildebrand Vestas och Familjen Ove Smideland.*

I remissyttrandena finns en rad synpunkter på planeringen och det fortsatta arbetet. Dessa är sammanställda i samrådsredogörelsen (Bilaga 5).

5. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har, 2012-03-26, beslutat att var och en av väglänkarna A0 Bårhult-Åstebo, A1 Åstebo-Partillemotet och A2 Åstebo-Jeriko kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

6. Finansiering och aktualitet

6.1 Åtgärdsplaner

Västra Götalandsregionen har ansvaret för den regionala planen för transportinfrastrukturen. Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021 anger prioriterade vägåtgärder inom en total kostnadsram på 4 105 milj. kr. (2010 års kostnadsläge). För "E20/40 Tvärförbindelse inklusive Jerikolänk" är avsatt 196 milj. kr i planen. Partille och Lerums kommuner har utfäst sig att delfinansiera 100 milj. kr. Av planen framgår: "Förslag om ny tvärförbindelse mellan E20 och väg 40 i delvis ny sträckning. Preliminär prioritering. Inriktning, kostnader och finansiering av objektet ska utredas inför nästa revidering av regional plan. Partille och Lerums kommuner har beslutat att finansiera en ny trafikplats på E20 vid Jeriko. Det återstår en diskussion om den kommunala medfinansieringen för en utbyggnad från Jeriko via Åstebo till Slamby"



Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

För en full utbyggnad finns inte tillräcklig finansiering i den gällande planen. En uppskattning av kostnaden för hela tvärförbindelsen, grundad på erfarenhetsvärden för liknande projekt, hamnar i intervallet 540 -750 miljoner kronor varav länken A2 inklusive Åstebomotet och Jerikomotet bedöms kosta 310-420 miljoner kronor. Kostnaden för utbyggnad av länken A0 bedöms ligga mellan 155 och 220 miljoner kronor beroende på om utbyggnaden sker till 3-fältsväg med anslutning av väg 549 i en cirkulationsplats eller utbyggnad till 4-fältsväg med anslutning av väg 548 i en trafikplats. Det behövs därför ytterligare 270-480 miljoner kronor utöver vad som finns i nu gällande regional plan och utlovad kommunal delfinansiering för hela projektet. Möjliga etapputbyggnader behöver övervägas i det fortsatta arbetet.

Underlag för revidering av investeringsplanerna kommer att tas fram under 2012-2013. I samband med detta får bedömas om det finns motiv för att delfinansiera projektet vad avser trafikplats Jeriko även i den nationella planen såsom framförs i remissyttrande från Partille och Lerums kommuner.

6.2 Fortsatt arbete

I en övervägande del av remissvaren tillstyrks att tvärförbindelsen mellan E20 och väg 40 i det fortsatta arbetet ska behandlas som tre objekt.

Systemstudier av vägnätet i östra Göteborgsregionen

Systemanalys/studier av vägsystemet tillstyrks i remissvaren innan beslut fattas beträffande länkarna som ansluter till E20. En strategisk fråga är om vägnätet i Göteborgsområdet ska kunna utvecklas till en ringled med tvärförbindelsen mellan E20 och väg 40 som en deletapp.

En ny trafikplats, Mellbymotet, öster om Partillemotet har diskuterats. I Mellbymotet kan kopplas en länk mot E6/E45 via Angered. Om Mellbymotet ska kunna vara effektivt för tung trafik från väg 40 behövs en koppling åt söder som inte belastar bostadsområdena Björndammen, Furulund och Öjersjöområdet i Partille.

Det behövs en strategi för utveckling av trafiksystemet i ett längre tidsperspektiv och ett ställningstagande till prioritetsordning av deletapper. Arbetsmaterialet "*Förslag till nytt transportsystem inom Göteborgsområdet*" som tagits fram av Trafikverket kan ligga till grund för den fortsatta systemanalysen. Ett utredningsarbete behöver starta under 2012 och resultatet ska påverka det fortsatta arbetet med länkarna A1 och A2.

Länken A0 Bårhult-Åstebo

För länken A0 Bårhult-Åstebo är endast en korridor möjlig och arbetsplan kan därför upprättas utan vägutredning enligt § 14 b väglagen. Vägsträckningen ska dras väster om Åstebotjärnen för att påverka av Natura 2000-området Maderna-Haketjärn ska minimeras. I en inledande skissfas bör vägens detaljerade utformning bestämmas i samråd med Härryda och Partille kommuner. Det gäller även anslutning till befintlig väg i Åstebo/ Furulund. Det är en fördel om arbetsplanen redovisar ett utförande vid Åstebo som medger framtida utbyggnad av trafikplats Åstebomotet och en vidare utbyggnad mot Råhult/Jeriko. För att bli en effektiv del av trafiksystemet är det av betydelse att länken utformas med hög framkomlighet vilket innebär fyra körfält och hastighet i huvudsak 80 km/h. Anslutningen av väg 548 (Öjersjövägen) bör planeras som en trafikplats. En cirkulationsplats i plan kan eventuellt vara tillräcklig i en första utbyggnadsetapp om den utformas med hög kapacitet. Trafikprognosen visar att en trafikplats behövs redan inom en 20-årsperiod. En utredning med

Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

kostnadsbedömning behöver därför göras som visar hur ombyggnad från cirkulationsplats till trafikplats kan genomföras i ett senare skede. En kalkyl bör visa om det är samhällsekonomiskt lönsamt att i en första etapp utföra anslutningen som en cirkulationsplats. Inga anslutningar utöver anslutning av Öjersjövägen bör tillåtas på delsträckan A0. Gång och cykeltrafiken ska ha eget utrymme separerat från biltrafiken och behovet av viltpassager ska tillgodoses.

När Slambymotet (Bårhultsmotet) med ny anslutning av väg 549 till väg 40 har öppnats för trafik under hösten 2013 kommer nuvarande väg 549 norrut mot Åstebo att ha påtagliga brister vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. En arbetsplan för länken A0 bör därför påbörjas snarast. Det är då möjligt att börja utbyggnaden under 2015. Byggnadstiden bedöms till 1,5-2 år .

Länken A1 Åstebo-Partillemotet

En påtaglig trafikökning väntas när trängselskatt införs i Göteborg eftersom vägen blir ett alternativ utanför trängselzonen.

Enligt remissyttrande från bl.a. GR och Västtrafik AB bör framkomligheten för kollektivtrafiken på länken A1 garanteras genom att busskörfält byggs ut.

Enligt länsstyrelsen är det olämpligt att peka ut förbindelsen A0+A1 som rekommenderad transportled för farligt gods och Räddningstjänsten i Storgöteborg anser i remissvaret att det är direkt olämpligt att leda farligt godstransporter via Partille centrum.

En ökad trafikbelastning i Partillemotet medför trafikstockningar som hindrar busstrafiken vid trafiktopparna. En utredning av möjligheten att säkra busstrafikens framkomlighet i Partillemotet behöver göras omgående för att åtgärder ska kunna genomföras i anslutning till införandet av trängselskatten.

Länken A1 går genom bostadsområdena Furulund, Timmerslätt och Björndammen. Den branta profilen innebär att tunga fordon får låg hastighet och hindrar framkomligheten för övrig trafik. Utrymme för ytterligare ett eller två körfält kan till stor del skapas inom befintligt vägområde genom att öppna diken läggs igen. Arbetsplan behövs för ombyggnad av länken A1 Åstebo-Partillemotet men resultatet av systemanalysen kommer att påverka vilken funktion som länken ska ha i ett framtida trafiksystem. Det kommer att påverka utformningen och arbetsplanen bör därför upprättas när systemanalysen är genomförd.

Länken A2 Åstebo-E20 vid Jeriko

Flera remissyttranden bl.a. från Länsstyrelsen, Naturvårdsverket och Göteborgs Stad ifrågasätter om länken A2 bör utföras. Partille och Lerums kommuner anser däremot att Länken ger möjlighet att avlasta de centrala områdena i Partille från tung trafik. I förstudien har ett utredningsområde avgränsats. Det gör intrång i Härskogen, som är riksintresse friluftslivet. Det finns en redovisad korridor som främst ligger till grund för bedömning av kostnader. Vägsträckningen går i ett relativt orört område och andra vägsträckningar inom utredningsområdet är möjliga. Systemanalysen ska visa vilken funktion länken kan ha i ett framtida vägsystem och utbyggnadens prioritet. Om länken A2 ska ingå i det framtida vägsystemet behöver en vägutredning enligt väglagen § 14 b genomföras.

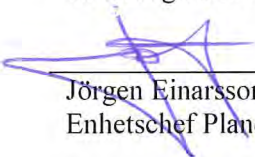
Projektnummer 85437550	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning TRV2010/7950
Förstudie Väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40		

7. Beslut

Trafikverket Region Väst beslutar att

- **I det fortsatta arbetet ska länkarna A0 Bårhult-Åstebo, A1 Åstebo-Partillemotet och A2 Åstebo-E20 vid Jeriko behandlas som tre olika vägobjekt.** De totala effekterna för vägnätet ska beaktas vid utformningen av vardera objektet.
- **Arbetsplan för länken A0 mellan Bårhult och Åstebo ska upprättas med start under våren 2013 för en vägsträckning väster om Åstebotjärnen.** Vägstandarden ska vara 4-fältsväg med vägbredden 16,0 m. Anslutningen av väg 548 (Öjersjövägen) ska planeras som en trafikplats. En utredning ska redovisa om anslutningen i en första etapp som en cirkulationsplats i plan är samhällsekonomiskt lönsam. Inga anslutningar i övrigt bör tillåtas. Gång- och cykeltrafiken ska ha eget utrymme separerat från biltrafik. Behovet av viltpassager ska tillgodoses. Avgränsning norrut mot Furulund liksom vägens detaljerade utformning ska bestämmas i samråd med Partille kommun under arbetsplanens inledande skissfas. Kostnaden bedöms till 210-240 miljoner kronor i 2012 års kostnadsläge
- **En systemanalys för trafikstrukturen inom Göteborgsområdet med fokus på den nordöstra delen ska genomföras med start under 2012.** Analysen skall bl.a. omfatta hur trafikmatning till en framtida Mellbyled/Mellbymot mm kan utformas.
- **Prioriteringsordningen av länkarna A1 och A2 ska avvaktas till dess att resultat från systemanalysen finns.** Eventuellt fortsatt arbete med A1 innebär att en arbetsplan ska upprättas. Vid eventuellt fortsatt arbete för delen A2 behöver en vägutredning upprättas.
- **En trafikstudie av Partillemotet ska genomföras med start under 2012.** Studien ska fokusera på ökad framkomlighet för busstrafiken.

Göteborg den 20 september 2012



Jörgen Einarsson
Enhetschef Planering

BILAGA 1

Länsstyrelsens yttrande över Förstudie Förslagshandling





LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Torbjörn Sahl
Kulturgeograf
031 - 60 51 64
torbjorn.sahl@lansstyrelsen.se

YTTRANDE
2012-03-26

Diarienummer
343-35598-2011
Dossienummer
F 736

Sida
1(4)

60 TRV 2010/7950

Trafikverket
405 33 GÖTEBORG



Yttrande över förstudie av Väg 549, Tvärförbindelse E20 – väg 40, i Härryda, Lerum och Partille kommun, Västra Götalands län

Förslagshandling upprättad av Vägverket, daterad 2011-11-30, Objekt nr 85 43 75 50.

Utgångspunkter för ärendet

Länsstyrelsen har 2010-06-04 yttrats sig över föreliggande förstudie. Med anledning av bland annat inkomna synpunkter och en förändrad organisation på Trafikverket har förstudien omarbetats och kompletterats. Trafikverket har nu begärt Länsstyrelsen yttrande över den reviderade förstudien.

Detta yttrande avser endast förstudien. Länsstyrelsen kommer att besluta särskilt om eventuell betydande miljöpåverkan för de tre objekten A0, A1 och A2.

Aktuell förstudie syftar till att föreslå åtgärder inom utredningsområdet för att möta de krav som ställs på transporter mellan E20 och väg 40. En ny väglänk (A2) föreslås mellan Åstebo och Jeriko. Befintlig väg mellan Partillemotet och Furulund (A1) föreslås i förstudien att byggas ut med ytterligare ett körfält för södergående trafik. Från Åstebo till Slambymotet (A0) föreslås en ombyggnad av vägen i delvis ny sträckning. I Åstebo och Jeriko föreslås planskilda trafikplatser. Utredningsområdet berör markanvändningen i Härryda, Lerum och Partille kommun.

En tvärled i östra Göteborgsområdet har tidigare studerats i en förstudie, år 1995, och i en vägutredning år 1996.

Den reviderade förstudien innehåller följande förslag till beslut:

- I det fortsatta arbetet ska länkarna A0, A1 och A2 behandlas som tre olika vägobjekt
- Arbetsplan för länken A0 ska upprättas med start 2012 för en sträckning väster om Åstebotjärnen. Gång- och cykeltrafiken ska ha eget utrymme separerat från biltrafik.
- En systemanalys för trafikstrukturen inom göteborgsområdet med fokus på den nordöstra delen ska genomföras med start under 2012.
- Prioriteringsordningen av länkarna A1 och A2 ska avvaktas till dess att resultat från systemanalysen finns.
- En trafikstudie av Partillemotet ska genomföras med start under 2012.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömning i ärendet kvarstår, se yttrande daterat 2010-06-04. Länsstyrelsen bedömning nu, liksom då, är att en vägförbindelse mellan E20 och väg 40 är viktig, men att förbättringar kan tillgodoses och utvecklas med nuvarande Landvetterväg (väg 549) som utgångspunkt. Länsstyrelsen befarar att en ny tvärförbindelse (A2) mellan E20 och väg 40 påtagligt kommer att skada höga natur-, kultur- och friluftsvärden i området. Den föreslagna tvärleden försvårar också möjligheterna att nå miljömålen.

Planeringen för åtgärder på nuvarande väg 549 enligt A0 och A1 kräver också omfattande hänsyn till natur- och kulturvärden i området. Inte minst de åtgärder som föreslås på A0 från Slambymotet till Åstebo, där olika varianter på sträckning och trafikplats kan få betydande påverkan på miljöer av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att trafikplats Åstebo alternativ 2 inte är möjlig på grund av sannolik påverkan på våtmarkerna inom Natura 2000-området.

För att förbättra förbindelserna mellan E20 och väg 40 tillstyrker Länsstyrelsen nu, liksom 2010-06-04, att Trafikverket går vidare med A1 och A0 (alternativ 1 vid Åstebo trafikplats).

Motiv för Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen har i yttrandet 2010-06-04 motiverat det ställningstagande som görs. Då bedömningen inte ändrats hänvisar Länsstyrelsen till det tidigare yttrandet. Länsstyrelsen vill inför det fortsatta arbetet därutöver lämna nedanstående synpunkter.

Kopplingen till Västsvenska paketet och införandet av trängselskatt

Omarbetad förstudie har fått en koppling till införandet av trängselskatt. Förstudien framhåller också vikten av en ny tvärförbindelse för den omställningsprocess för ett mer hållbart transportsystem som påbörjats i göteborgsregionen med bland annat västsvenska infrastrukturpaketet.¹

Länsstyrelsen vill påminna om att en ny tvärled inte ingår i det Västsvenska paketet, varken i avtalet eller i regeringens beslut om investeringsmedel. Avsikten med trängselskatten är att bland annat att bromsa biltrafikens ökning i och kring Göteborg i syfte att förbättra miljön och öka framkomligheten. Införandet av trängselskatt förutsätter inte en ny tvärled. Länsstyrelsen bedömer, som framgår av tidigare yttrande, att satsningar för ett hållbart transportsystem inom ramarna för K2020 kan utvecklas längs A0 och A1.

Faunapassager

När det gäller fortsatt arbete med A0 och A1 vill Länsstyrelsen understryka vikten av faunapassager. Behovet av faunapassager är stort och finansiering

¹ Se t.ex. sida 8 i förstudien.

krävs för att dessa sträckor ska planeras vidare. Även barriäreffekten vad gäller friluftslivet är viktig att beakta. En samordning av någon form av passager för friluftsliv och fauna torde vara gynnsamma.

Farligt gods

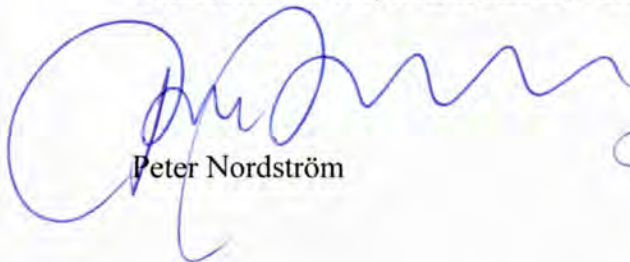
I förstudien finns en riskinventering för de olika delarna med rekommendationer om fortsatt arbete. För A1 delen finns inga särskilda rekommendationer annat än vid nybyggnation m.m. invid vägen. Det är angeläget med åtgärder för att minska risker från farligt gods för dem som bor längs vägen, inte bara vid nybyggnation invid vägen. Vid en breddning och ombyggnation av vägen behöver hänsyn tas till påverkan på befintlig bebyggelse, speciellt med tanke på att vägen förväntas få ökad trafik och att farligt gods utpekats som en potentiell riskfaktor för vägsystem och intilliggande bostäder. Länsstyrelsen anser att en riskanalys får visa vilka åtgärder som behöver vidtas. Det blir kanske inte aktuellt att peka ut A0 och A1 som rekommenderad transportled för farligt gods, men med tanke på att det i dag går en viss mängd transporter av farligt gods på vägen och att dessa eventuellt kan öka är det angeläget att ta hänsyn till denna risk.

Trafikverkets förslag till beslut

Vad gäller förslaget till beslut, se ovan, har Länsstyrelsen ingen erinran. Det är rimligt att dela upp arbetet i tre olika vägobjekt. Den systemanalys som föreslås välkomnas, precis som den trafikstudie av Partillemotet som också föreslås i förslaget till beslut. Vad gäller systemanalysen är det viktigt att samtliga berörda aktörer ges möjlighet att delta i arbetet.

Beredning

Detta yttrande har beslutats av länsarkitekt Peter Nordström efter föredragning av kulturgeograf Torbjörn Sahl. Vid den slutliga handläggningen har också Bodil Samuelsson, Enheten för skydd och säkerhet; Leif Johansson, Kulturmiljöenheten; Kerstin Harvenberg och Birgit Nielsen, Miljöskydds-enheten; Charlotte Lindström, Naturvårds-enheten; Dan Hellman, Vattenvårds-enheten deltagit.



Peter Nordström



Torbjörn Sahl

Kopia till:

Härryda, Lerum och Partille kommun

Länsstyrelsen/

Enheten för skydd och säkerhet, Bodil Samuelsson

Kulturmiljöenheten, Leif Johansson

Miljöskydds-enheten, Kerstin Harvenberg & Birgit Nielsen

Naturvårds-enheten, Charlotte Lindström

Vattenvårds-enheten, Dan Hellman

Samhällsbyggnads-enheten enligt expeditionslista + Nina Storsveen

BILAGA 2

Västra Götalandsregionens yttrande





Administrativa avdelningen

Datum 2012-06-20

Vårt diarienummer RSK 318-2010

Ert diarienummer TRV2010/7950

Trafikverket
405 33 Göteborg



**Yttrande över Förstudie väg 549, tvärförbindelse E20-väg
40 Förslagshandling**

Västra Götalandsregionen har fått möjlighet att yttra sig över rubricerad förslagshandling. Bifogar yttrande som antogs av regionstyrelsen i Västra Götalandsregionen den 19 juni 2012, § 146.

Vänliga hälsningar

Katrin Urbäck
Handläggare

Telefon: 010-441 01 46

E-mail: katrin.urback@vgregion.se

Yttrande

Datum 2012-06-19

Diarienummer RSK 318-2010

Trafikverket
401 53 Göteborg

Yttrande över "Förstudie väg 549, tvärförbindelse E20-väg 40. Förslagshandling"

Behov

Västra Götalandsregionen anser att en tvärförbindelse av god kvalitet i östra delen av Göteborgsområdet är värdefull ur ett regionalt perspektiv. En förbättrad tvärförbindelse kan stärka relationerna i de östra delarna av Göteborg, öka tillgängligheten till Landvetter flygplats, förbättra för kollektivtrafiken och bemöta näringslivets transportbehov.

Tvärförbindelsen kan på sikt även utgöra en del i en östlig ringled i och runt Göteborg med kopplingar från E6 i söder till E45 och E6 i norr.

GR:s yttrande

GR:s synpunkter har beaktats i föreliggande förslag till yttrande och ligger överlag i linje med Västra Götalandsregionens synpunkter.

Sträckning mm

A2 ger en viss avlastning både för Landvettervägens norra del och för Tingsvägen men löser bara en del av problemet och bör främst bedömas utifrån intressena att bygga bostäder i Råhult och etablera verksamheter i Jerikoområdet.

En utbyggnad av A1 är problematisk då utrymmet att utöka vägen är begränsat med bebyggelse i nära anslutning till vägen. Det fortsatta utredningsarbetet bör belysa huruvida denna är en långsiktigt hållbar lösning.

Ekonomi

I gällande regional infrastrukturplan finns ett medelsutrymme om ca 200 mnkr för en tänkt tvärförbindelse. I planen anges att "Inriktning, kostnader och finansiering av objektet E20/40 Tvärförbindelse inkl Jerikolänk ska

Datum 2012-06-19

Diarienummer RSK 318-2010

utredas inför nästa revidering av regional plan”. En möjlig utbyggnad till Jeriko har kopplats till en kommunal medfinansiering.

Den av trafikverket uppskattade kostnaden för hela tvärförbindelsen d.v.s. A0, A1 och A2 uppgår till mellan 540 och 750 mnkr i 2010 års kostnadsläge. Den totala kostnaden för en begränsad utbyggnad (A0+A1) uppskattas till mellan 260 och 360 mnkr exkl. framkomlighetsförbättringar i Partillemotet.

Trafikverkets förslag till fortsatt arbete

Trafikverkets förslag till inriktning sammanfattas nedan:

- arbetsplan för A0 kommer att upprättas med start 2012
- en systemanalys för trafikstrukturen inom Göteborgsområdet med fokus på den nordöstra delen ska genomföras med start 2012
- en trafikstudie av Partillemotet ska genomföras med start under 2012. Studien ska fokusera på ökad framkomlighet för busstrafiken

Västra Götalandsregionens synpunkter på fortsatt arbete

Frågan om hur behovet av en tvärförbindelse mellan E20 och väg 40 ska kunna tillgodoses är komplex och behöver belysas ytterligare i det fortsatta arbetet. Åtgärderna som studeras måste rymmas inom den ekonomiska ram som finns tillgänglig för objektet i nu gällande regional infrastrukturplan.

Vi tillstyrker att Trafikverkets ambition att sätta in tvärförbindelsen i ett övergripande perspektiv genom att arbeta fram en systemanalys. Om tvärförbindelsen även har en framtida funktion av nationell strategisk betydelse behövs tydliggöras framöver. Dessa funktionella krav kan i sin tur ställa specifika krav på den framtida utformningen. Enligt vår bedömning bör detta inte innebära något hinder att ändå samtidigt påbörja arbetet med en arbetsplan för etappen A0.

Inom arbetet med K2020 har förbindelsen mellan Partillemotet och Slambymotet pekats ut som en viktig länk i KomFort-systemet. Kollektivtrafikens krav på framkomlighet och tillgänglighet måste säkras. Det är viktigt att tidigt skapa förutsättningar för att stärka det regionala kollektivtrafiksystemet och planera för att kunna möta en eventuell överflyttning av trafikströmmarna kopplade till införandet av trängselskatten.

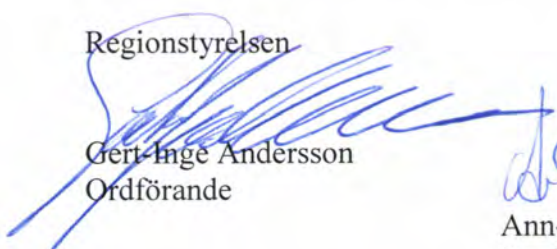
Vi stödjer Trafikverkets inriktning att närmare studera förbättringspotentialen beträffande kapacitet och framkomlighet för busstrafiken i Partillemotet.

Datum 2012-06-19

Diarienummer RSK 318-2010

Tvärförbindelsen kan innebära intrång i riksintressen för naturvård och friluftsliv. Beroende på läget inom utredningsområdet kan framtida dragning av tvärförbindelsen komma att påverka våtmarker och Natura 2000-området i olika omfattningar. Vi vill understryka vikten av att den framtida korridoren planeras med hänsyn till miljödimensionen som utgör en viktig del i en fortsatt hållbar utveckling för regionen.

Regionstyrelsen



Gert-Inge Andersson
Ordförande



Ann-Sofi Lodin
Regiondirektör

BILAGA 3

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Torbjörn Sahl
Kulturgeograf
031-60 51 64
0706-60 30 91

torbjorn.sahl@lansstyrelsen.se

TRV 2010/7950

BESLUT
2012-03-26

Diarienummer
343-35936-2011
Dossienummer
F 736

Sida
1(2)

Trafikverket

405 33 GÖTEBORG



Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken för objekt A0, väg 549, tvärförbindelse E20 – väg 40, i Härryda och Partille kommun Västra Götalands län

Objektnr: 85 43 75 50. Ref. till förstudie, förslagshandling daterad 2011-11-30

Beslut

Länstyrelsen finner att projektet är av den art att det enligt 6 kap 4 § miljöbalken kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Ärendet

Ni har hos Länstyrelsen begärt ett beslut enligt 6 kap 4 § miljöbalken om rubricerat projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Tidigare handläggning

Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun och motsvarande i Partille kommun har bedömt att betydande miljöpåverkan föreligger för projektet.

Härryda kommun skriver i beslut (2012-02-21) att redovisat område berör Natura 2000-område och ett deponiområde söder om kommungränsen. Vidare menar man att sträckning av vägen kan komma i konflikt med lokal för grodor.

Partille kommun framhåller (2012-02-09) att föreslagen vägsträckning passerar Natura 2000-området Maderna-Haketjärn och genom tätbebyggda bostadsområden, som får en klart försämrad boendekvalitet.

Länstyrelsens motivering

Projektet innebär att en ny vägsträcka kan komma att anläggas genom ett känsligt område av såväl riksintresse för friluftsliv (Härskogen) som riksintresse för naturvård (Maderna, Haketjärn och Högaråsmossen). Natura 2000-området Maderna-Haketjärn, som är ett värdefullt våtmarkskomplex, riskerar att påverkas negativt av projektet. Inom området finns också känsliga vattendrag.

Projektet kan också antas bidra till ökade utsläpp av koldioxid och mer vägtrafikbuller för boende och friluftslivet.

Länstyrelsen bedömer därför med stöd av förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och dess bilagor att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

=====

Detta beslut får, enligt 74 § andra stycket väglagen, inte överklagas.

I detta ärende har länsarkitekt Peter Nordström beslutat efter föredragning av kulturgeograf Torbjörn Sahl. I handläggningen av ärendet har även företrädare för enheten för skydd och säkerhet, kulturmiljöenheten, miljöskydds-enheten, naturvårdsenheten och vattenvårdsenheten deltagit.


Peter Nordström


Torbjörn Sahl

Kopia till:

Akten

Kommunstyrelsen Härryda, Lerum och Partille kommun

Bygg- och miljönämnden/motsvarande Härryda, Lerum och Partille kommun

Länsstyrelsen/

Enheten för skydd och säkerhet, Bodil Samuelsson

Kulturmiljöenheten, Leif Johansson

Miljöskydds-enheten, Kerstin Harvenberg & Birgit Nielsen

Naturvårdsenheten, Charlotte Lindström

Vattenvårdsenheten, Dan Hellman



TRU 2010/7950

BESLUT
2012-03-26

Diarienummer
343-35965-2011
Dossienummer
F 736

Sida
1(2)

**LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN**

Samhällsbyggnadsenheten
Torbjörn Sahl
Kulturgeograf
031-60 51 64
0706-60 30 91

torbjorn.sahl@lansstyrelsen.se

Trafikverket

405 33 GÖTEBORG



**Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken
för objekt A1, väg 549, tvärförbindelse E20 – väg 40, i Härryda
och Partille kommun Västra Götalands län**

Objektnr: 85 43 75 50. Ref. till förstudie, förslagshandling daterad 2011-11-30

Beslut

Länsstyrelsen finner att projektet är av den art att det enligt 6 kap 4 § miljöbalken kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Ärendet

Ni har hos Länsstyrelsen begärt ett beslut enligt 6 kap 4 § miljöbalken om rubricerat projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Tidigare handläggning

Miljöavdelningen i Partille kommun har bedömt att betydande miljöpåverkan föreligger för projektet.

Partille kommun skriver (2012-02-09) att föreslagen vägsträckning passerar genom tätbebyggda bostadsområden, som får en klart försämrad boendekvalitet med mer buller och föroreningar.

Länsstyrelsens motivering

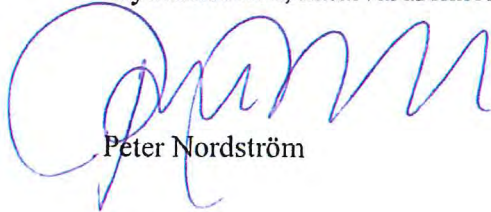
Projektet innebär att väg 549 breddas med ett extra körfält och ombyggnader av bland annat av cirkulationsplatser, busshållplatser och gång- och cykelbanor. Sträckan går genom ett tätbebyggt bostadsområde vilket innebär att människor riskerar att utsättas för ökat buller och sämre luftkvalitet. Många människor kan också påverkas vid en olycka med farligt gods då det är tätbefolkat längs del av sträckan. Därtill gränsar A1 till område av riksintresse för friluftsliv (Delsjöområdet). Projektet har också en förening med andra projekt (A0), som riskerar att påverka miljön negativt.

Länsstyrelsen bedömer därför med stöd av förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och dess bilagor att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

=====

Detta beslut får, enligt 74 § andra stycket väglagen, inte överklagas.

I detta ärende har länsarkitekt Peter Nordström beslutat efter föredragning av kulturgeograf Torbjörn Sahl. I handläggningen av ärendet har även företrädare för enheten för skydd och säkerhet, kulturmiljöenheten, miljöskydds-enheten, naturvårdsenheten och vattenvårdsenheten deltagit.



Peter Nordström



Torbjörn Sahl

Kopia till:

Akten

Kommunstyrelsen Härryda, Lerum och Partille kommun

Bygg- och miljönämnden/motsvarande Härryda, Lerum och Partille kommun

Länsstyrelsen/

Enheten för skydd och säkerhet, Bodil Samuelsson

Kulturmiljöenheten, Leif Johansson

Miljöskydds-enheten, Kerstin Harvenberg & Birgit Nielsen

Naturvårdsenheten, Charlotte Lindström

Vattenvårdsenheten, Dan Hellman



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Torbjörn Sahl
Kulturgeograf
031-60 51 64
0706-60 30 91

torbjorn.sahl@lansstyrelsen.se

BESLUT
2012-03-26

Diarienummer
343-35966-2011
Dossienummer
F 736

Sida
1(2)

TRV 2010/7950

Trafikverket

405 33 GÖTEBORG



Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken för objekt A2, väg 549, tvärförbindelse E20 – väg 40, i Lerum och Partille kommun Västra Götalands län

Objektnr: 85 43 75 50. Ref. till förstudie, förslagshandling daterad 2011-11-30

Beslut

Länsstyrelsen finner att projektet är av den art att det enligt 6 kap 4 § miljöbalken kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Ärendet

Ni har hos Länsstyrelsen begärt ett beslut enligt 6 kap 4 § miljöbalken om rubricerat projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Tidigare handläggning

Miljö- och byggnadsnämnden i Lerum och motsvarande i Partille kommun har bedömt att betydande miljöpåverkan föreligger för projektet.

Lerum kommun hänvisar (2012-02-03) till tidigare yttrande, som man bedömer till största del är relevant även för det enskilda objektet A2. Där skriver man att området är komplext och att det planerade projektets miljöpåverkan på omgivningen kan antas bli betydande både i anläggningskedet och i den framtida användningen av vägen.

Partille kommun framhåller (2012-02-09) att vägdragningen bl.a. kan komma att påverka ett idag opåverkat naturområde klassat som Natura 2000-område (Maderna-Haketjärn) samt områden utpekade som riksintressen för friluftsliv och naturvård. Partille kommun skriver också att projektet kommer att bidra till ökade störningar i form av buller samt förändra landskapsbilden.

Länsstyrelsens motivering

Projektet innebär att en ny vägsträcka kan komma att anläggas genom ett känsligt område av såväl riksintresse för friluftsliv (Härskogen) som riksintresse för naturvård (Maderna, Haketjärn och Högaråsmossen). Natura 2000-området Maderna-Haketjärn, som är ett värdefullt våtmarksområde, riskerar att påverkas negativt av projektet. Inom området finns också känsliga vattendrag.

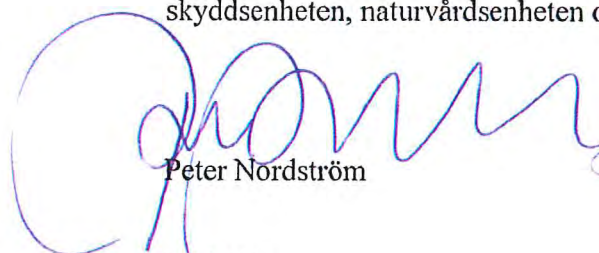
Projektet kan också antas bidra till ökade utsläpp av koldioxid och mer vägtrafikbuller för boende och friluftslivet.

Länsstyrelsen bedömer därför med stöd av förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och dess bilagor att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

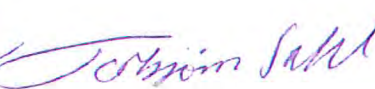
=====

Detta beslut får, enligt 74 § andra stycket väglagen, inte överklagas.

I detta ärende har länsarkitekt Peter Nordström beslutat efter föredragning av kulturgeograf Torbjörn Sahl. I handläggningen av ärendet har även företrädare för enheten för skydd och säkerhet, kulturmiljöenheten, miljöskydds-enheten, naturvårdsenheten och vattenvårdsenheten deltagit.



Peter Nordström



Torbjörn Sahl

Kopia till:

Akten

Kommunstyrelsen Härryda, Lerum och Partille kommun

Bygg- och miljönämnden/motsvarande Härryda, Lerum och Partille kommun

Länsstyrelsen/

Enheten för skydd och säkerhet, Bodil Samuelsson

Kulturmiljöenheten, Leif Johansson

Miljöskydds-enheten, Kerstin Harvenberg & Birgit Nielsen

Naturvårdsenheten, Charlotte Lindström

Vattenvårdsenheten, Dan Hellman

BILAGA 4

Förstudie Förslagshandling
2011-11-30



Förstudie väg 549, del 1 (länk öppnas i nytt fönster)

Förstudie väg 549, del 2 (länk öppnas i nytt fönster)

BILAGA 5

Samrådsredogörelse



BILAGA 5 SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 549, tvärförbindelse E20 – väg 40

Härryda, Partille och Lerums kommuner, Västra Götalands län

2012-09-20

Objekt: 85 43 75 50



Dokumenttitel: Bilaga 5 Samrådsredogörelse. Väg 549, tvärförbindelse E20 – väg 40.
Skapat av: Ramböll Sverige AB
Dokumentdatum: 2012-09-20
Dokumenttyp: Rapport
DokumentID: V:\61440830035\2_ALLM\Grafik\Indesign\Beslutshandling 2012
Ärendenummer: TRV2010/7950
Projektnummer: 85437550
Version: 0.1

Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Christer Claesson
Uppdragsansvarig: Harald Lundström
Distributör: Trafikverket, 405 33 Göteborg, telefon: 0771-921 921

Innehåll

Vägutredning 1997.....	4
Ny förstudie för tvärförbindelsen E20–väg 40.....	4
Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län.....	4
Samråd med kommunerna	4
Samrådsmöten med allmänheten	4
Förstudie Samrådshandling 2010-01-28.....	5
Förstudie Förslagshandling 2011-11-30.....	8

Underbilagor (erhålls från Trafikverket på förfrågan, tel 0771-921 921)

5.1 Samrådsyttranden över Förstudie Samrådshandling

5.11 Sammanställning av samrådsyttranden med Trafikverkets kommentarer

5.12 Sändlista för yttrande över Samrådshandling

5.13 Skriftliga samrådsyttranden

5.2 Förstudie Samrådshandling 2010-01-28

5.3 Remissyttranden över Förstudie Förslagshandling

5.31 Sändlista för remissyttranden Förstudie Förslagshandling

5.32 Remissyttranden över Förstudie Förslagshandling

5.33 Sammanställning av remissyttranden med Trafikverkets kommentarer*

* Också redovisad på sid 18–29

Vägutredning 1997

Vägverket Region Väst avslutade i februari 1997 en vägutredning (Objektnr 4145) som behandlade alternativa möjligheter att skapa förbättrad tvärförbindelse mellan Riksväg 40 och E20. Efter remiss till länsstyrelser och kommuner beslutades för den fortsatta projekteringsinriktningen

- arbetsplan för en ny trafikplats vid Slamby med anslutning till Landvettervägen mot Öjersjö
- kompletterande studier och arbetsplan för ombyggnad av Partillemotet
- kompletterande studier av upprustningsåtgärder på Härskogsvägen
- ombyggnad av Landvettervägen med beredskap att välja sträckning mot Partillemotet (A1) eller Jeriko (A2).

Det fanns olika uppfattningar om utredningens strategiska bedömning av inriktningen mot Jeriko och exploateringar i Råhult och Jeriko.

Ombyggnad av Partillemotet har genomförts och planeringen av Slambymotet har fortsatt enligt inriktningsbeslutet. Utbyggnaden av Slambymotet kommer att påbörjas under 2012 och vara klar 2013.

Ny förstudie för tvärförbindelsen E20–väg 40

En ny förstudie har genomförts på grund av Miljöbalken och följdändring att Väglagen, men även mot bakgrund av utvecklingen i Göteborgsregionen och aktuella översiktsplaner för Härryda, Partille och Lerums kommuner. I Regional plan för Transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010–2021 ingår "E20/40 tvärförbindelse inklusive Jerikolänk" som ett av vägobjekten med planerad byggstart under perioden 2014–2017.

Vägverket upphandlade förstudien av Ramböll Sverige AB i september 2008.

Förstudien har genomförts enligt väglagens § 14a. (Den som planerar att bygga en väg skall genomföra en förstudie där förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggs.) Tidigt samråd enligt 6 kap. miljöbalken har genomförts.

Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Sammanträde har hållits med Länsstyrelsen i Västra Götalands län 2008-12-10, 2009-09-09 och 2010-09-28. Vid det första sammanträdet informerades Länsstyrelsen om organisationen av projektet och Länsstyrelsen redovisade riksintressen samt natur- och kulturvärden inom utredningsområdet.

Vid sammanträdet 2009-09-09 diskuterades omfattningen på redovisningar av miljöbedömningar i förstudien.

Vid sammanträdet 2010-09-28 diskuterades inkomna samrådsyttranden och hur arbetet skulle fortsätta.

Samråd med kommunerna

Kommunledningarna för Partille, Härryda och Lerum informerades om arbetet med förstudien vid ett sammanträde 2009-01-09.

Representanter för kommunerna har deltagit i en projektgrupp där övergripande frågor diskuterats och dokumenterats i mötesanteckningar.

Samrådsmöten med allmänheten

Möten har hållits 2009-03-31 och 2009-04-02. Kallelser till mötena skedde med brev och annonser.

Vid mötena redovisades avsikten med förstudien och kommunerna redovisade sina aktuella utbyggnadsplaner för bostäder och verksamheter. Allmänhetens frågor rörde vid detta tillfälle främst intrång i naturmiljön som en trafikled enligt länken A2 skulle medföra inte minst vid Svenkebo.

Förstudie Samrådshandling 2010-01-28

Myndigheter och organisationer m.fl. enligt sändlista (underbilaga 5.12) gavs tillfälle att senast 2010-04-30 lämna yttrande över Samrådshandling daterad 2010-01-28. Berörd allmänhet informerades om rapporten genom annonser och inbjöds att lämna synpunkter.

Det kom yttranden från Länsstyrelsen, berörda kommuner, myndigheter och organisationer. Från allmänhet och enskilda kom 13 yttranden.

Skriftliga samrådsyttranden

Inkomna synpunkter kan uppdelas i följande kategorier:

- tillstyrker inriktningen i förstudien och fortsatt arbete
- avstyrker en ny väglänk A2 Åstebo–Jeriko
- krav på övergripande systemstudier och andra alternativ
- krav på komplettering av förstudien
- synpunkter på prioritering mellan länkarna A0, A1 och A2
- synpunkter på passagen vid Åstebo
- frågor som ska beaktas i fortsatt arbete.

En sammanfattning av synpunkter enligt kategorierna ovan följer nedan.

Tillstyrker inriktningen i förstudien och fortsatt arbete

Yttrande som tillstyrker eller inte har något att erinra har inkommit från: *Härryda kommun Sektorn för samhällsbyggnad, Partille kommun, Lerums kommun, Göteborgsregionen GR, Business Region Göteborg AB, Västtrafik, Göteborg Landvetter Airport, Partillebo AB, Vattenfall Eldistribution AB, Göteborg Energi AB, Telia Sonera Skanova Access AB, Bertil Ferm och Frank Andersson.*

Avstyrker en ny väglänk A2 Åstebo–Jeriko

Yttrande som avstyrker en ny väglänk A2 Åstebo–Jeriko har lämnats av:

Länsstyrelsen, Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum, Intressegruppen för Jerikoområdets utveckling och familjen Smideland m.fl.

Krav på övergripande systemstudier och andra alternativ

Yttrande med krav på övergripande systemstudier har lämnats av:

Naturvårdsverket framför i sitt yttrande att större investeringar i ny infrastruktur, som under lång tid framöver kommer att påverka transportarbetet och markanvändningen, måste föregås av en mer förutsättningslös analys av problem och behov innan tänkbara åtgärder formuleras och beslut tas om inriktning i det fortsatta arbetet.

Göteborgs stad anser att Trafikverket tillsammans med Partille kommun ska ta fram en långsiktig strategi för kopplingen mellan Landvettervägen och den framtida Mellbyleden.

Mölnads stad påpekar att utbyggnad av tvärförbindelsen genom att förbättra framkomligheten på väg 549 kommer att påverka trafiken på nuvarande vägnät i östra Mölndal som inte har kapacitet att ta emot genomfartstrafik. Det gäller såväl Rådavägen–Gunnebogatan som Pixbovägen–Kvarnbygatan. Det finns därför behov av att utreda konsekvenser och nödvändiga åtgärder för att minska genomfartstrafik innan beslut fattas om förstudien.

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum framför att i första hand bör studier av transportbehovet göras enligt fyrstegsprincipen och förordar att transportbehovet ska lösas med andra åtgärder än utvidgning av vägsystemet.

Intresseföreningen för Jerikoområdets utveckling ifrågasätter nyttan för regionen av en ny vägförbindelse mellan E20 och väg 40 via en ny länk från Jeriko till Åstebo. För trafik från öster på E20 till Landvetter flygplats skulle en tvärled närmare Alingsås vara att föredra. Intressegruppen anser att det skulle vara enklare att låta tvärförbindelsen ansluta till en befintlig trafikplats på E20 t.ex. Kasten Hof och bygga om Härskogsvägen eller bygga en ny väg genom mindre kuperad terräng utan bebyggelse.

Fjällvindens Samfällighetsförening motsätter sig att vägsträckningen dras såsom vägkorridoren redovisas i förstudien. En vägkorridor längre öster om Maderna och Natura 2000-området önskas.

Familjen Backlund/Kårhag, familjen Abildgård, familjen Smideland m.fl. anser att det borde planeras för en ringled runt Göteborg om en tvärled skall spela någon större roll i Göteborgsregionens framtida trafiklösningar.

Daniel Holm, Öjersjö, kräver ny utredning som säkerställer att en ny tvärled läggs där den ur total samhällssynpunkt ger störst nytta och ger minst negativ miljöpåverkan.

Perdita Hildebrand Vestas, Jonsered, föreslår att en tvärförbindelse mellan väg 40 och E20 ska lokaliseras till en korridor belägen mellan Lerum och Floda så att även Lerumsbor kan nyttja den och inte fortsätta åka på Härskogsvägen.

Krav på komplettering av förstudien

Yttrande med krav på komplettering av förstudien har lämnats av:

Länsstyrelsen som påtalar ofullständigheter i redovisningen. I yttrandet rekommenderas bl.a. att risk- och skyddsobjekten även presenteras på en karta för att få ökad tydlighet samt att skyddsområde för vattentäkt Kåsjön behöver redovisas. Komplettering föreslås också vad gäller artskydd och fridlysningsbestämmelser. Förtydligande behövs beträffande regeringsuppdraget tätortsnära-programmet som ska vara genomfört 2015.

Naturvårdsverket, påpekar att effekterna av trängselskatten och satsningar på utökad kollektivtrafik bör behandlas utförligare.

Bohusläns Museum påpekar att resultatet av den arkeologiska utredningen ska beaktas i det fortsatta arbetet.

LRF Västra Sverige anser att i första hand ska befintliga vägar förbättras.

Göteborgs stad anser att effekterna av trängselskatterna måste inarbetas i materialet.

Göteborgsregionen GR framför att förstudien bör kompletteras med hänsyn till effekterna av trängselskatten och utökad kollektivtrafik enligt K2020.

Sävedalens AIK anser att det tydligare bör framgå hur vägdragningen påverkar riksintressen för friluftslivet i Kåsjöområdet och Härskogsområdet. Det bör också på ett utförligt sätt redovisas hur trafikbullret kommer att spridas.

Anders Glimfjord, Furulund önskar att utredningsområdet utökas så att en vägdragning öster om Natura 2000-området kan utredas.

Synpunkter på prioriteringen mellan länkarna A0, A1 och A2

Prioritering av de olika väglänkarna kommenteras i yttrande från:

Västra Götalandsregionen som bedömer att tillgängligt resursutrymme gör det nödvändigt att prioritera utbyggnad av delarna A0 Slamby–Åstebo och A2 Åstebo Jeriko.

Göteborgs stad anser att utbyggnadsordningen bör vara att först förstärka väg 549 från Slambymotet till Partillemotet och satsningen på Mellbyförbindelsen med en ny kombiterminal. Först därefter bör den nya länken A2 mellan Åstebo och Jeriko komma till.

Göteborgsregionen GR har i yttrandet ställt sig bakom att väglänkarna A0 (Bårhult–Åstebo) och A2 (Åstebo–Jeriko) ska byggas först vid utbyggnaden av tvärförbindelsen.

Synpunkter på passagen vid Åstebo

Länsstyrelsen påtalar att Natura 2000-området Maderna/Haketjärn riskerar att skadas av en vägsträckning enligt Åstebo alternativ 2 och detta alternativ bedöms därför inte möjligt.

Naturvårdsverket yttrar att för att det ska vara möjligt att bedöma om det intrång som Åstebo Alternativ 2 medför på Natura 2000-området och riksintressen är förenligt med miljöbalkens bestämmelser behöver påverkan på riksintressena och Natura 2000-områden bedömas i förstudien så att alternativ som inte kan anses vara genomförbara ur miljösynpunkt avförs i förstudieskedet.

Partillebo AB förordar det östligaste alternativet på avsnittet förbi Kåsjön. Då öppnas möjligheter till ny bebyggelse och vandrarhemmet vid Åstebo kan vara kvar.

Partille Vandrarhem har uppfattningen att verksamheten bara kan vara kvar om vägsträckningen dras öster om Åstebotjärnen (Åstebo2).

Partille Ridklubb och Partille Ridskola förordar Åstebo alternativ 2 variant 1 eftersom det påverkar ridklubben minst.

Boende och Näringsidkare i Furulund (namnlista påskrivna av 54 personer) förordar Åstebo alternativ 2 variant 1.

Frågor som ska beaktas i vägutredningar och arbetsplaner

Jordbruksverket utgår från att vägens avvattnings och dess inverkan på jordbruksdränering kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

LRF Västra Sverige påpekar att pågående verksamheter med jordtillverkning måste ges förutsättningar att fortsätta verksamheten. Hänsyn måste tas till framkomligheten för friluftslivet, jord- och skogsbrukare både under byggnadstiden och senare när vägen är utbyggd.

Sammanställning av samrådsyttranden med Trafikverkets kommentarer finns i underbilaga 5.11.

Insända samrådsyttranden finns i underbilaga 5.13.

Förstudie Förslagshandling 2011-11-30

Den 1 april 2010 tog Trafikverket bland annat över uppgiften som väghållare för de statliga vägarna. Inom Trafikverket är avdelning **Samhälle** ansvarig för planering av väginvesteringar och ger uppdrag till avdelning **Investering** att genomföra förstudier, vägutredning och projektering.

Fortsatt arbete med förstudien efter inkomna samrådsyttranden har diskuterats vid sammanträden med representanter för Trafikverket, Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund och kommunerna Härryda, Partille och Lerum.

Med Länsstyrelsen hölls sammanträde 2010-09-28. Trafikverket framhöll betydelsen av att vara överens med Länsstyrelsen om fortsatt hantering av utredningar för de olika väglänkarna. Länsstyrelsen framhöll tveksamheten till länken A2 men att samrådsyttrandet inte ska uppfattas så att länsstyrelsen motsätter sig fortsatt utredning. Vägsystem utan länken måste emellertid redovisas.

Förslag till beslut och inriktning av det fortsatta arbetet diskuterades vid möte 2011-09-22 med deltagare från Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Härryda kommun, Partille kommun, Lerums kommun och Trafikverket.

Förstudie Förslagshandling daterad 2011-11-30 sändes ut enligt sändlista (underbilaga 5.32) och yttrande begärdes till 2012-03-30.

Allmänheten informerades om möjligheten att yttra sig över förslaget genom annonser i Göteborgsposten och lokaltidningar. **Förstudie Förslagshandling** var under remisstiden tillgänglig hos Trafikverket samt Härryda, Partille och Lerums kommuner.

Yttranden kom från:

Länsstyrelsen i Västra Götalands län	2012-03-26
Naturvårdsverket	2012-03-20
Riksantikvarieämbetet	2012-03-27
Försvarmakten	2012-03-28
Boverket	2012-03-22
Skogsstyrelsen	2012-02-06
Västra Götalandsregionen	2012-06-25
Härryda kommun	2012-02-29
Partille kommun	2012-03-06
Lerums kommun	2012-03-22
Göteborgs Stad	2012-04-04
Mölnads stad	2012-03-07
Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)	2012-05-18
Västtrafik AB	2012-03-30
Räddningstjänsten Storgöteborg	2012-03-29
Bohusläns museum	2012-03-21

Naturskyddsföreningar i Partille och Lerum	2012 -03-26
Friluftsförbundet i Partille	2012-03
Friluftsförbundet i Lerum	2012-01-18
Mossens Stugförening	2012-03-29
Partille Ridklubb	2012-03-29
Sävedalens AIK	2012-03-27
Partille Brukshundsklubb	2012-03-06
Partille MHF: Ungdom Trialklubb	2012-01-07
Partillebo AB	2011-12-30
Swedavia AB Göteborg Landvetter Airport	2012-02-27
Vattenfall Eldistribution AB	2012-03-28
Boende i Furulund (namnlista med 35 namn)	2012-03-27
Intressegruppen för Jerikoområdets utveckling	2012-03-29
Fam. Backlund/Kårhag, Jonsered	2012-03-29
Perdita Hildebrand Vestas, Jonsered	2012-03-29
Fam. Smideland, Jonsered	2012-03-29

Synpunkter i remissyttranden över Förstudie Förslagshandling

Synpunkter som finns i inkomna yttranden:

- Tillstyrker förslag till inriktning av fortsatt arbete och förslag till beslut
- Avstyrker väglänk A2 Åstebo–Jeriko
- Tillstyrker systemstudier av trafikstrukturer innan beslut om länkarna A1 och A2
- Det är viktigt att trafikflöden via Härskogsvägen tas med i systemanalysen
- Tillstyrker att arbetsplan upprättas för länken A0 med start 2012
- Prioriterar utbyggnad av länkarna A0 och A2
- Prioriterar utbyggnad av länkarna A0 och A1
- Tveksam till att behandla länkarna A0, A1 och A2 som tre olika vägobjekt
- Önskar förstudie av förbindelse mellan väg 40 och E6S
- Tvärförbindelsen har större nytta ju närmare Göteborg den ligger
- Tvärleden ligger för långt västerut för att attrahera trafik från E20
- Olämpligt leda farligt godstransporter via Partille centrum och befintlig bebyggelse
- Bristande miljöambitioner
- Länken A1 är inte ett hållbart alternativ i ett längre tidsperspektiv
- Beakta målsättningen att undvika negativ inverkan på kulturmiljöer
- Avsluta planeringen för tvärförbindelsen
- Utvidga trängselzonen så att även Landvettervägen har trängselskatt
- Genomför inte exploatering i Jerikoområdet
- Ofullständig redovisning av befintlig bostadsbebyggelse intill länken A1 och Tingsvägen
- Fyrstegsprincipen har inte tillämpats i förstudien
- Förordar vägdragning vid Åstebo väster om Åstebotjärnen
- Förordar vägdragning vid Åstebo öster om Åstebotjärnen
- Bullervall på sträckan Furulund–Åstebo hösten 2012
- Vägdragningen vid Råhult längre norrut
- Omodern och felaktig trafik- och bebyggelseplanering
- Stora konsekvenser för den egna verksamheten. Ny anläggning kan behövas.
- Kollektivtrafiken måste få prioritet
- Ekodukter av tillräcklig kvalitet vid Fläskebo, Åstebo och Jeriko
- Finansiering av tvärförbindelsen såväl i den nationella som regionala planen
- Tveksamma samhällsekonomiska kalkyler

En sammanfattning av remissyttranden enligt ovanstående punkter följer nedan.

Tillstyrker Trafikverkets förslag till inriktning av fortsatt arbete och förslag till beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har ingen erinran vad gäller Trafikverkets förslag till beslut. Det är rimligt att dela upp arbetet i tre olika vägobjekt.

Västra Götalandsregionen, Regionstyrelsen tillstyrker Trafikverkets ambition att sätta in tvärförbindelsen i ett övergripande perspektiv genom att arbeta fram en systemanalys. Det bör inte innebära något hinder att ändå samtidigt påbörja arbetet med en arbetsplan för etappen A0.

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Härryda kommun är positiv till att tvärförbindelsen kommer till stånd och stödjer Trafikverkets förslag till inriktning av fortsatt arbete.

Partille kommun delar Trafikverkets syn att de tre länkarna A0, A1 och A2 ska behandlas som tre olika vägobjekt och att arbetsplan för länken A0 upprättas med start 2012.

Lerums kommun är positiv till att arbetsplan för delen A0 påbörjas under 2012 och att planeringen för den delen av tvärförbindelsen fortgår utan avbrott. Lerums kommun stödjer förslaget att göra en systemanalys av trafikstrukturen i Göteborgsregionens nordöstra del. För Lerums del är det av avgörande betydelse att trafikflöden via Härskogsvägen ingår i analysen.

Mölnåls stad ser positivt på de föreslagna om- och tillbyggnaderna i vägnätet och bedömer dem som nödvändiga kompletteringar i huvudvägnätet i regionen.

Göteborgs Stad uppskattar att Trafikverket efter samrådet har kompletterat förstudien med flertalet av de aspekter som Göteborg framfört. Man tillstyrker förslagen till beslut beträffande fortsatt arbete med tillägg att Trafikverket bör beakta och utreda den befintliga Tingsvägen som ett tänkbart alternativ eftersom man är tveksam till länken A2. Minoriteten i kommunstyrelsen har lämnat yttrande vari tveksamhet till länken A2 inte är uttalad.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) framför, utöver att stödja Trafikverkets förslag till inriktning av fortsatt arbete och beslut, att man under arbetet med den regionala infrastrukturplanen har lyft fram behovet av att prioritera de regionala tvärförbindelserna som ligger väl i linje med GR:s mål- och strategidokument "Uthållig tillväxt". I det fortsatta arbetet behöver tvärförbindelsens funktion av nationell strategisk betydelse tydliggöras vilket också kan ställa krav på utformningen. Kollektivtrafikens framkomlighet mellan Partillemotet och Slambymotet är viktig för KomFort-systemet.

Västtrafik ställer sig bakom förslaget till beslut i synnerhet att länkarna A0, A1 och A2 ska behandlas som tre olika vägobjekt, att arbetsplan för länken A0 upprättas med eget utrymme för gång- och cykeltrafik och att det genomförs en trafikstudie av Partillemotet med fokus på ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Partille Ridklubb & Ridskola anser att trafikverkets förslag till beslut framstår som adekvat. Man har uppfattningen att behoven av vägar för tung trafik och stora trafikflöden borde lösas ur ett regionalt perspektiv och inte utredas med begränsning till ett lokalt område.

Swedavia AB Göteborg Landvetter Airport har inget att erinra mot den föreslagna utbyggnaden och förordar i första hand en "full" utbyggnad.

Avstyrker väglänk A2 Åstebo – Jeriko

Länsstyrelsen anser nu liksom tidigare att en förbättrad tvärförbindelse kan tillgodoses och utvecklas med nuvarande Landvetterväg som utgångspunkt. Länsstyrelsen befarar att en utbyggnad av väglänken A2 påtagligt kommer att skada höga natur-, kultur- och friluftsvärden i området.

Naturvårdsverket ifrågasätter om nyttan av en ny väglänk A2 uppväger de stora intrång och barriäreffekter en utbyggnad skulle medföra.

Riksantikvarieämbetet instämmer i Länsstyrelsens farhågor att väglänken A2 påtagligt kommer att skada höga natur-, kultur- och friluftsvärden och föreslagna intrång i orörda områden mellan Åstebo och Jeriko bör inte vidareutvecklas.

Göteborgs Stad, majoriteten i kommunstyrelsen är tveksamma till länken A2 som skulle generera ny trafik som får negativa effekter på natur och friluftsliv.

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum anser att Partilles och Lerums planer på utbyggnad i Jeriko samt Partilles planer på exploatering i Råhultsområdet driver på planering för en väg vars

behov till största delen kan ifrågasättas. Det är rimligt att trafikbehovet kan klaras inom befintliga trafikstrukturer.

Mossens stugförening motsätter sig väglänken A2 mellan Åstebo och Jeriko då det påverkar miljön och naturen negativt och öppnar förutsättningarna för storskalig byggnation i området kring Jeriko/Mossen.

Sävedalens AIK motsätter sig kraftfullt fortsatt planering av väglänken A2 och anser att den inte uppfyller de transportpolitiska målen. Planeringen, särskilt med delen A2, innehåller en oroväckande stark och negativ exploatering av natur- och friluftsmiljöer som till stora delar är riksintresse för friluftslivet.

Intressegruppen för Jerikoområdets utveckling anser att nyttan av länken A2 är låg eftersom det inte innebär kortaste väg till Landvetter flygplats för trafik österifrån. Projektet förefaller inte effektivt för att avlasta E20 genom Gårda eftersom trafiken på E20 söderut kommer att löpa smidigare på Partihallsförbindelsen och den planerade nya tunneln vid Marieholm. Det går inte heller att utveckla länken norrut till en östlig förbifart.

Familjen Backlund/Kårhag påtalar att tvärleden inte blir effektiv och ett attraktivt vägval för trafik från den östra delen av Göteborgsregionen, vare sig som förbindelse till Landvetter eller som avlastning av E6/E20 genom Gårda.

Perdita Hildebrand Vestas vill inte att väglänken A2 ska byggas eftersom området har stort naturvärde.

Familjen Ove Smideland anser att en vägförbindelse mellan Furulund och Jeriko skulle leda till buller, luftföroreningar och minskning av de redan få gröna ytor som finns i Partille kommun.

Tillstyrker systemstudier av trafikstrukturer innan beslut om länkarna A1 och A2

Länsstyrelsen välkomnar den föreslagna systemanalysen precis som en trafikstudie av Partilleområdet och det är viktigt att samtliga berörda aktörer ges möjlighet att delta i arbetet.

Naturvårdsverket välkomnar förslaget att systemanalys för trafikstrukturen i nordöstra Göteborgsregionen ska genomföras innan beslut fattas beträffande länkarna A1 och A2.

Riksantikvarieämbetet anser att tvärgående förbindelser mellan de stora infartslederna behöver studeras djupare i ett regionalt perspektiv.

Göteborgs stad är positiv till att en systemstudie ska tas fram under 2012 för trafiken inom Göteborgsområdet med fokus i nordost och omfatta hur trafiken till en framtida Mellbyled/Mellbymot kan utformas.

Göteborgsregionen (GR) stödjer förslaget att avvakta val mellan länkarna A1 och A2 tills systemanalysen är genomförd och ser positivt på Trafikverkets ambition att sätta in tvärförbindelsen i ett större perspektiv.

Det är viktigt att trafikflöden via Härskogsvägen tas med i systemanalysen

Lerums kommun yttrar att det för Lerums del är av avgörande betydelse att trafikflöden via Härskogsvägen ingår i systemanalysen. Redan i dag går allt mer tung godstrafik via Härskogsvägen.

Tillstyrker att arbetsplan upprättas för länken A0 med start 2012

Länsstyrelsen tillstyrker att Trafikverket går vidare med länken A0.

Härryda kommun anser det angeläget att arbetsplan för delen A0 upprättas under 2012 och en skyndsamt utbyggnad av länken.

Partille kommun delar förslaget att arbetet med arbetsplan ska starta 2012.

Lerums kommun ser det som mycket positivt att arbetsplan för delen A0 påbörjas under 2012 och att planeringen för den delen av tvärförbindelsen fortgår utan avbrott.

Göteborgs stad anser att en utbyggnad av länken A0 tillsammans med det påbörjade Bårhultsmotet stämmer väl in i bilden att skapa en östlig förbindelse som kan leda bland annat tung trafik runt stadens centrala delar där vägkapaciteten väntas bli ytterst ansträngd. Trängselskatterna kommer också att medföra att trafik flyttas ut mot vägsystemet i öster.

Göteborgsregionens kommunalförbund påpekar vikten av att planeringsarbetet för länken A0 inte försenas eller avstannas i väntan på systemanalysen.

Västtrafik ställer sig bakom att arbetsplan för länken A0 upprättas och att gång- och cykeltrafik ska ha eget utrymme separerat från bil och busstrafik.

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum anser denna del av projektet vara minst kontroversiell och accepterar utförandet om delen skulle genomföras.

Prioriterar utbyggnad av länkarna A0 och A2

Partille kommun anser att det finns starka skäl att bl.a ur kommunens perspektiv prioritera utbyggnaden av A0 och A2. Som motiv anges följande skäl:

- kraftig utbyggnad av bostäder
- utbyggnad av verksamhetsområden Bårhults företagspark, Airport city och verksamhetsområdet Jeriko
- trängselskatten omfördelar trafik till Landvettervägen men även till Nya Öjersjövägen, Tingsvägen, Kung Göstas väg och Utbyvägen.
- Ökad trafik enligt redovisade trafikprognoser
- Utbyggnad av A0 och A2 ger möjlighet att styra bort den tunga trafiken och farligt gods från länken A1.

Lerums kommun har uppfattningen att länken A1 via Partillemotet inte utgör ett hållbart alternativ för en tvärförbindelse mellan två nationella vägar utan förordar att delen A2 betraktas som huvudalternativ. Länken A1 går igenom de mest tätbefolkade områdena i Partille kommun och bör prioriteras för utbyggd kollektivtrafik i stället för att ge plats för stora mängder tung godstrafik.

Räddningstjänsten Storgöteborg ställer sig positiv till att utryckningstiderna från brandstationen i Öjersjö kan kortas till bland annat Lerum och Härryda kommuner. Det är direkt olämpligt att leda farligt godstransporter via Partille centrum, rakt igenom befintlig bebyggelse

Swedavia AB Göteborg Landvetter flygplats förordar i första hand en "full" utbyggnad eller åtminstone utbyggnad av länkarna A0 och A2.

Partillebo AB motsätter sig en ökad belastning speciellt av tung trafik förbi Björndammen och förordar en ny väg från Åstebo till Jeriko.

Prioriterar utbyggnad av länkarna A0 och A1

Länsstyrelsen bedömer att en vägförbindelse mellan E20 och väg 40 är viktig men att förbättringar kan utvecklas med nuvarande Landvetterväg som utgångspunkt och tillstyrker att Trafikverket går vidare med A0 och A1.

Riksan tikvarie ämbetet anser att förbättringar kan utvecklas med nuvarande väg 549 som utgångspunkt.

Tveksam till att behandla länkarna A0, A1 och A2 som tre olika vägobjekt

Naturvårdsverket ifrågasätter lämpligheten i att dela upp de väglänkar som redovisas i förstudien i separata vägobjekt mot bakgrund av det konstaterade behovet av en systemanalys som underlag för fortsatt planering.

Önskar förstudie av förbindelse mellan väg 40 och E6S

Mölnads stad konstaterar att trafikökningarna på grund av trängselskatten samt föreslagna förändringar i vägnätet fortplantar sig i vägnätet utanför utredningsområdet. Mölnads stad ser fram emot att få delta i en förstudie över vägnätet i östra Mölndal och deltar gärna i arbetet med den nya väglänk mellan Väg 40 och E6/E20 som redovisas i Trafikverkets övergripande systemanalys av vägnätet i Göteborgsregionen.

Tvärförbindelsen har större nytta ju närmare Göteborg den ligger

Göteborgs stad redovisar att nämnderna i Göteborg är positiva till en förbindelse som avlastar E6, E20 och väg 40 från trafik som inte har start eller mål i Göteborg. Förbindelsen mellan E20 och väg 40 är mycket viktig för tung trafik då det finns stora godsdestinationer på båda sidor. Förbindelsen har ur Göteborgs synpunkt större nytta ju närmare Göteborg den ligger.

Tvärleden ligger för långt västerut för att attrahera trafik från E20

Intressegruppen för Jerikoområdets utveckling påtalar att sträckan från E20 till Landvetters flygplats blir kortare genom en mer östlig placering.

Familjen Backlund/Kårhag tolkar redovisat trafikflödesdiagram i materialet som tecken på att tvärleden ligger för långt västerut. Tvärleden bör därför utredas i ett mer östligt läge.

Familjen Smideland anser att det borde vara bättre med en väg längre österut som t.ex. från Kastenhofsmotet direkt till Flygplatsmotet.

Olämpligt leda farligt godstransporter via Partille centrum och befintlig bebyggelse

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser det angeläget med åtgärder för att minska risker med farligt gods för de som bor längs vägen. Det blir kanske inte aktuellt att peka ut A0 och A1 som rekommenderad transportled för farligt gods, men med tanke på att det i dag går en viss mängd transporter av farligt gods på vägen och att dessa eventuellt kan öka är det angeläget att ta hänsyn till denna risk..

Räddningstjänsten Storgöteborg bedömer att tvärförbindelsen kommer att belastas med ett stort antal tunga godstransporter som inbegriper transport med farligt gods. Det är direkt olämpligt att leda farligt godstransporter vid Partille centrum, rakt genom befintlig bebyggelse.

Bristande miljöambitioner

Sävedalens AIK anser att förstudien saknar ordentliga miljömål och miljöambitioner för de områden som drabbas i Partille. Troligen har detta även bidragit till att den tänkta vägen underskattats i hur den behöver utformas för att möta aktuella miljö- och hälsokrav.

Länken A1 är inte ett hållbart alternativ i ett längre tidsperspektiv

Lerums kommun anser att alternativ A1 via Partille centrum inte är ett hållbart alternativ för en tvärförbindelse i ett längre tidsperspektiv. Länken A1 går igenom de mest tätbefolkade områdena i Partille kommun och bör prioriteras för utbyggd kollektivtrafik i stället för att ge plats för stora mängder tung godstrafik.

Beakta den målsättningen att undvika negativ inverkan på kulturmiljöer

Bohusläns Museum anser att målsättningen ur ett kulturhistoriskt perspektiv, att undvika konflikt och en negativ inverkan på de kulturhistoriska värdena, bör beaktas i det fortsatta arbetet med den aktuella exploateringen. Mot bakgrund av det stora antalet röjningsrösen och gravar som påträffats i närområdet bör en arkeologisk utredning utföras inom området för A1.

Avsluta planeringen för tvärförbindelsen

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum uppmanar Trafikverket att avsluta planeringen för tvärförbindelsen. Partilles och Lerums planer samt Partilles planer på exploatering i Råhultsområdet driver på planering för en väg, vars behov till största delen kan ifrågasättas. I ett långsiktigt bärkraftigt samhälle finns ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det mesta tyder på att nuvarande transportsystem måste genomgå en systemförändring för att nå dit. Det handlar om att bl.a. förändra infrastrukturen för att omfördela transporterna till mer effektiva och mer miljöanpassade system.

Utvidga trängselzonen så att även Landvettervägen har trängselskatt

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum bemöter farhågor, att trängselskatten i Göteborg flyttar ut trafik och belastar Partillemotet, med att även Landvettervägen bör tas med i vägtullarna.

Genomför inte exploatering i Jerikoområdet

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum anser att kommunerna visar en påfallande oförmåga att inse att Jerikoområdets planering är otidsenlig, olämplig, miljöförstörande och långsiktigt resursförstörande. Såväl planerade verksamheter, handel som bostadsbebyggelse skulle komma att betjänas av vägtrafik. Det är inte långsiktigt hållbart och kommer om projektet genomförs sannolikt att redan inom närmaste tioårsperiod visa sig vara en felaktig satsning eftersom vägtrafiken av klimatskäl måste minskas kraftigt.

Mossens Stugförening arbetar för att bevara och skydda naturen kring delar av Jonseredes kulturhistoria. Därför motsätter sig Mossens stugförening en tvärförbindelse som skulle öppna förutsättningar till mer storskaliga byggnationer kring Jeriko/Mossenområdet.

Intressegruppen för Jerikoområdets utveckling anser att Jerikoområdet som sådant bör vidareutvecklas kring de friluftsverksamheter som idag finns.

Ofullständig redovisning av befintlig bostadsbebyggelse intill länken A1 och Tingsvägen

Partille kommun saknar redovisning av bostäder med antal boende vuxna och barn inom närområdet av Landvettervägen och Tingsvägen. Yttrandet innehåller kompletterande uppgifter som visar att det finns ca 7 900 boende i ca 3 600 lägenheter inom 400 m från Landvettervägen.

Fyrstegsprincipen har inte tillämpats i förstudien

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum ifrågasätter om fyrstegsprincipen har använts i förstudien. I första hand bör studeras om transportbehovet kan lösas med andra åtgärder än i vägsystemet

Förordar vägdragning vid Åstebo väster om Åstebotjärnen

Länsstyrelsen tillstyrker att Trafikverket går vidare med alternativ 1 vid Åstebo

Partille kommun delar förslaget att arbetsplan för A0 ska upprättas för en vägsträckning väster om Åstebotjärnen

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum accepterar utförandet av länken A0 under förutsättning att västra alternativet väljs vid Åstebo med hänsyn till Natura 2000-området Maderna.

Friluftsrämjandet i Lerum håller med Trafikverket att på länken A0 välja sträckning enligt alternativ 1 väster om Åstebotjärnen för att inte inkräkta på Natura 2000-området Maderna.

Förordar vägdragning vid Åstebo öster om Åstebotjärnen

Sävedalens AIK menar att man inte kan avföra en vägsträckning öster om Åstebotjärnen utan att pröva alternativet i en vägutredning.

Partillebo AB föredrar det östligaste alternativet i snittet förbi Kåsjön så att möjligheten för ny bebyggelse öppnas samt att vandrarhemmet i Åstebo kan vara kvar.

Boende i Furulund (namnlista med 35 namn) anser liksom i sitt tidigare samrådsyttrande att en vägsträckning öster om Åstebotjärnen och trafikplats enligt alternativ 2 är den mest lämpliga.

Bullervall på sträckan Furulund–Åstebo hösten 2012

Boende i Furulund (namnlista med 35 namn) framför i yttrandet att det totala trafikflödet motiverar att bullerskyddsvall på sträckan Furulund–Åstebo uppförs hösten 2012.

Vägdragningen vid Råhult längre norrut

Friluftsförbundet i Lerum anser, om väglänk A2 ska byggas, att verksamhets- och bostadsområdet vid Råhult bör minskas så att vägen kan dras längre norrut än i förslagshandlingen. Önskvärt vore att få vägen norr om Råhult så att helhetsmiljöer skadas så lite som möjligt. Riksintresset för friluftslivet borde lämnas orört.

Omodern och felaktig trafik- och bebyggelseplanering

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum anser att Göteborgs förtättningsplaner med 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende har fel inriktning för att leda till ett uthålligt samhälle. Stadens centrala leder blir då överbelastade och medför önskemål om en stor ringled tvärs genom Partille för att flytta trafik dit. Detta skulle innebära total överbelastning vid Partillemotet och oavsett alternativ mycket omfattande ingrepp och naturpåverkan. Att samla så mycket ytterligare arbetsplatser till stadens inre delar tvingar till en ohållbart ökad pendling. Istället för ökad pendling måste man planera för ökad balans mellan bostäder och arbetsplatser. Det gäller att ordna fler bostäder centralt i regionen och fler arbetsplatser i kranskommunerna centralt i kollektivtrafiklägen. Trafikverket, Partille och Lerum bör verka för planering i denna riktning.

Sävedalens AIK anser att planeringen av lösningarna för Åstebo och väglänken A2 högst omodern "60-talsplanering" en ny stor bullrande väg med på sikt en fordonsmängd som närmar sig motorvägsnivåer utan tillräckliga investeringar i att upphäva barriäreffekterna för människor och natur.

Stora konsekvenser för den egna verksamheten. Ny anläggning kan behövas.

Partille Ridklubb & ridskola påtalar att utbyggnad av tvärleden kommer att påverka verksamhetens förutsättningar negativt då det medför klara begränsningar av verksamheten när mark för stall, hagar och ridvägar inskränks. Stora ekonomiska konsekvenser blir följderna när nytt stall måste byggas och ridvägar och hagar anläggas. Den operativa verksamheten kan behöva dras ned i omfattning till följd av minskat anläggningsområde.

Sävedalens AIK hänvisar till samrådsyttrandet vari framförts att oavsett hur vägdragningen utförs så blir det inte möjligt att i fortsättningen ha tävlingsplats vid Åstebo. Om en ny trafikled byggs mellan Åstebo och Jeriko kommer orienteringskartorna, som klubben investerat 400 000 kr i, inte att vara användbara.

Partille Brukshundklubb hyser oro inför de konsekvenser som det planerade vägbygget har. De redovisade alternativen vid Åstebo innebär att klubben blir av med någon del av sin anläggning. Det finns ingen möjlighet som klubb att ligga kvar i området och kräver att man i det fortsatta planeringsarbetet med vägen beaktar behovet av ny lokalisering i läge med tillgång till kollektivtrafik.

Partille MHF:Ungdom Triaklubb påpekar att klubbens byggnader och bana vid Åstebo kommer att påverkas och för att få klarhet i omfattningen behövs en genomgång med Trafikverket.

Kollektivtrafiken måste få prioritet

Naturvårdsverket anser det särskilt viktigt att beakta hur kollektivtrafikens villkor och konkurrenskraft påverkas av åtgärder i trafiksystemet för att motverka att ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till inducerad trafik och ökade koldioxidutsläpp.

Häryda kommun anser det väsentligt att det kollektivtrafiksystem som kan trafikera tvärleden är attraktivt för såväl boende, verksamma som besökande och att det aktivt bidrar till att den förväntade resandeökningen i Göteborgsregionen kan klaras med kollektivtrafik.

Göteborgs Stad anser att busstrafik måste ges prioritet på sträckorna för att främja resande med kollektivtrafik

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har genom målen i **Uthållig tillväxt** och överenskommelserna i **Strukturbilden för Göteborgsregionen** uttryckt att den långsiktiga visionen om Göteborgsregionen som en attraktiv, hållbar och växande region förutsätter en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik. Minst 40 % av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik år 2025. Det innebär i princip att den resandeökning i persontrafik som förväntas ska ske med kollektivtrafik. Inom arbetet med K2020 har förbindelsen mellan Partillemotet och Slambymotet pekats ut som en viktig länk i KomFort-systemet. GR utgår ifrån att kollektivtrafikens krav på framkomlighet och tillgänglighet säkras i det fortsatta arbetet.

Västrafik anser att det är av yttersta vikt att kollektivtrafiken på länken A1 får garanterad framkomlighet och busskörfält behövs i båda riktningarna.

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum anser att man bör bygga så att bussarna prioriteras.

Ekodukter av tillräcklig kvalitet vid Fläskebo, Åstebo och Jeriko

Länsstyrelsen i Västra Götalands län understryker vikten av faunapassager. Behovet är stort och finansiering av faunapassager krävs för att väglänkarna A0 och A1 ska planeras vidare. Även barriäreffekten för friluftslivet är viktig att beakta. En samordning av någon form av passage för friluftsliv och fauna torde vara gynnsam.

Naturvårdsverket anser att det är särskilt viktigt att beakta behovet av åtgärder för att minska den befintliga vägens barriäreffekter.

Göteborgs stad anser det viktigt att vägutbyggnaden inte resulterar i biologiska barriärer som isolerar hela Delsjöområdet. En ekodukt bör därför lokaliseras till Fläskebo. Ekodukten över Jerikotunneln måste även fortsättningsvis vara kvar.

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum påtalar behovet av en ekodukt vid Åstebo oavsett åtgärder i trafiksystemet. Redan barriären med den befintliga vägen är alltför stor och det behövs en ekodukt och bättre friluftspassager.

Sävedalens AIK anser att förstudien inte tydligt visar hur man kan och bör åstadkomma planskildheter av tillräcklig kvalitet för friluftsliv och natur vid Jeriko, Åstebo och Fläskebo. Det innebär samtidigt att hänsyn till kostnaderna för dessa sannolikt inte tagits fullt ut i de ekonomiska kalkylerna.

Finansieringen av tvärförbindelsen såväl i den nationella som regionala planen

Partille kommun anser att finansiering för en fullt utbyggd tvärförbindelse ska tas med vid revidering av regional och nationell investeringsplan år 2014. Motivet till att finansiera tvärförbindelsen i den nationella planen är att delar av trafiken från E6/E20 redan vid införandet av trängselavgifterna förs över till Landvettervägen. Partille kommun anser att omfördelningen av trafik på grund av införandet av trängelskatt motiverar en delfinansiering i det Västsvenska paketet eftersom trafiken mellan Åstebo och Furulund ökar med ca 25% eller 4000 fordon.

Lerum kommun anser att vid nästa revidering av investeringsplanerna bör aktualiseras att finansiera utbyggnad av tvärförbindelsen E20–väg 40 såväl i den nationella som i den regionala planen.

Tveksamma samhällsekonomiska kalkyler

Sävedalens AIK anser att avsnittet om samhällsekonomi inte är transparent. Det saknas underbyggda fakta och siffror .

Insända remissyttranden finns i underbilaga 5.33.

Sammanställning av remissyttranden med Trafikverkets kommentarer (underbilaga 5.31)

Länsstyrelsen har ingen erinran mot förslaget till beslut som redovisas under avsnitt 12 i förslags-handlingen. I yttrandet hänvisas till samrådsyttrande daterat 2010-06-04. Länsstyrelsens bedömning nu liksom då är att en vägförbindelse mellan E20 och väg 40 är viktig, men att förbättringar kan tillgodoses och utvecklas med nuvarande Landvetterväg (väg 549) som utgångspunkt. Länsstyrelsen befarar att en ny tvärförbindelse (A2) påtagligt kommer att skada höga natur-, kultur-, och friluftsvärden i området. Den föreslagna länken A2 försvårar också möjligheterna att nå miljömålen.

Planeringen för åtgärder på nuvarande väg 549 enligt länkarna A0 och A1 kräver också omfattande hänsyn till natur- och kulturvärden i området. Inte minst de åtgärder som föreslås på A0 från Slambymotet till Åstebo, där olika varianter på sträckning och trafikplats kan få betydande påverkan på miljöer av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att trafikplats Åstebo alternativ 2 inte är möjlig på grund av påverkan inom Natura 2000-området. För att förbättra förbindelserna mellan E20 och väg 40 tillstyrker Länsstyrelsen att Trafikverket går vidare med A1 och A0.

Inför det fortsatta arbetet lämnar Länsstyrelsen synpunkter utöver motiveringen i samrådsyttrandet från 2010-06-04 och påminner om att en ny tvärled inte ingår i det Västsvenska paketet på det sätt som beskrivs på sidan 8 i förslagshandlingen, varken i avtalet eller regeringens beslut om investeringsmedel. Avsikten med trängselskatten är att bland annat bromsa biltrafikens ökning i och kring Göteborg i syfte att förbättra miljön och öka framkomligheten. Införandet av trängselskatt förutsätter inte en ny tvärled. Länsstyrelsen bedömer att satsningar för ett hållbart transportsystem inom ramarna för K2020 kan utvecklas längs A0 och A1. Vidare understryks i yttrandet vikten av att faunapassager tillgodoses och är finansierade i det fortsatta arbetet med A0 och A1. En samordning av passager för friluftsliv och fauna torde vara gynnsamt.

För del A1 anser Länsstyrelsen det viktigt att minska risker från farligt gods för dem som bor längs vägen, det kan innebära att det är olämpligt att peka ut förbindelsen A0+A1 som rekommenderad transportled för farligt gods.

Trafikverkets kommentar

Fortsatt samråd med Länsstyrelsen ska genomföras i kommande utrednings- och projekteringsarbete. Arbetsplan föreslås upprättad för väglänken A0 med vägsträckning väster om Åstebotjärnen. Förslag till detaljerad vägsträckning m.m. kommer att tas fram i en inledande skissfas.

Systemstudier för trafiken i nordöstra Göteborgsregionen ska genomföras innan ett beslut fattas om det fortsatta arbetet med väglänkarna A1 och A2.

Naturvårdsverket vidhåller de övergripande synpunkter som framförts i samrådsyttrande daterat 2010-04-06. De välkomnar Trafikverkets förslag om att en systemanalys för trafikstrukturen i nordöstra Göteborgsregionen ska genomföras innan beslut fattas beträffande utbyggnad av länkarna A1 och A2. Naturvårdsverket ifrågasätter om nyttan av en ny väglänk A2 uppväger de stora intrång och barriäreffekter en utbyggnad skulle medföra. Mot den bakgrunden ifrågasätts lämpligheten att dela upp den fortsatta planeringen av de väglänkar som redovisas i förstudien i separata vägobjekt.

Om Trafikverket fortsätter planeringen enligt förstudiens förslag till beslut är det särskilt viktigt att tillgodose kollektivtrafikens behov samt behovet av åtgärder för att minska den befintliga vägens barriäreffekter och påverkan på boendemiljön. Slutsatserna i den genomförda studien av grönstruktur och barriäreffekter bör särskilt beaktas i den fortsatta planeringen.

Trafikverkets kommentar

Den komplicerade trafikstrukturen och olika uppfattningar om det lämpliga att gå vidare med länken A2 samt den otillräckliga vägstandarden på länken A0 gör att Trafikverket bedömer uppdelning i tre vägobjekt lämpligast för det fortsatta arbetet.

Riksantikvarieämbetet anser att tvärgående förbindelser mellan de stora infartslederna behöver studeras djupare i ett regionalt perspektiv. Innan det fattas beslut om arbetets fortsatta inriktning bör det tydligare klargöras vilka konsekvenser det får för landskapet som helhet med en förstärkt barriär som skär av en så kallad grön kil in mot tätbebyggelsen. Det är även viktigt att klara ut om det på sikt planeras flera tvärförbindelser av samma typ kring Göteborg. Riksantikvarieämbetet instämmer i Länsstyrelsens farhågor att en ny tvärförbindelse påtagligt kommer att skada höga natur-, kultur- och friluftsvärden och att förbättringar kan tillgodoses och utvecklas med nuvarande väg 549 som utgångspunkt, vilket innebär att föreslagna intrång i orörda områden mellan Åstebo och Jeriko inte bör vidareutvecklas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets förslag till beslut innebär att Riksantikvarieämbetets synpunkter kan beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.

Försvarsmakten har inget att erinra mot förslagen i Förstudien väg 549, tvärförbindelse E20–väg 40 Förslagshandling.

Boverket avstår från att lämna yttrande.

Skogsstyrelsen har i yttrandet lämnat synpunkter på om de föreslagna väglänkarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 4 § miljöbalken.

Enligt Skogsvårdsstyrelsen kan inte länkarna A0 och A1 antas medföra betydande miljöpåverkan om det västliga alternativet vid Åstebo väljs. Länken A2 kan antas medföra betydande miljöpåverkan eftersom länken är lokaliserad till oexploaterat område med värdefulla naturmiljöer.

Västra Götalandsregionen, Regionstyrelsen, framhåller i yttrande att frågan om hur behovet av en tvärförbindelse mellan E20 och väg 40 ska kunna tillgodoses är komplex och behöver belysas ytterligare i det fortsatta arbetet. Åtgärderna som studeras måste rymmas inom den ekonomiska ram som finns tillgänglig för objektet i nu gällande regional infrastrukturplan.

Västra Götalandsregionen, Regionstyrelsen, tillstyrker Trafikverkets ambition att sätta in tvärförbindelsen i ett övergripande perspektiv genom att arbeta fram en systemanalys. Om tvärförbindelsen även har en framtida funktion av nationell strategisk betydelse behöver tydliggöras. Dessa funktionella krav kan ställa speciella krav på den framtida utformningen. Enligt Regionstyrelsens bedömning bör detta inte innebära något hinder att ändå samtidigt påbörja arbetet med en arbetsplan för etappen A0.

Förbindelsen mellan Partillemotet och Slambymotet har inom arbetet med K2020 pekats ut som en viktig länk i KomFort-systemet och kollektivtrafikens krav på framkomlighet och tillgänglighet måste säkras. Det är viktigt att skapa förutsättningar för att stärka det regionala kollektivtrafiksystemet och planera för att kunna möta en eventuell överflyttning av trafikströmmar kopplade till införandet av trängselskatten.

Trafikverkets kommentar

Det fortsatta arbetet kommer att genomföras i samråd med Västra Götalandsregionen.

Härryda kommun stödjer Trafikverkets förslag till inriktning av fortsatt arbete och vidhåller synpunkter i samrådsyttrande daterat 2010-04-28. Kommunen är positiv till att tvärförbindelsen kom-

mer till stånd och anser att tvärförbindelsen mellan E20 och väg 40 är angelägen ur regional synvinkel och viktig för att stärka förbindelserna i östra Storgöteborg, öka tillgängligheten till Göteborg Landvetter flygplats samt minska trängsel och miljöbelastning i centrala Göteborg. Det är angeläget att arbetsplan för delen A0 upprättas under 2012 och skyndsamt byggs ut.

Partille kommun anser att förstudien i stort är väl genomarbetad. Redovisningen av bostäder med antal vuxna och barn inom närområdet på befintlig väg 549 och Tingsvägen är dock ofullständig. Yttrandet innehåller därför komplettering som visar att det bor ca 7 900 personer i ca 3 600 lägenheter inom 400 meter från Landvettervägen. Med tanke på såväl dagens som framtida trafikmängder enligt prognoser borde ett avsnitt som behandlar boendekvaliteten redovisats.

Kommunen planerar att bygga ytterligare minst 500 lägenheter inom området. Det är enligt strategin för K 2020 att bygga i områden med god kollektivtrafik och infrastruktur.

Partille kommun delar trafikverkets förslag att de tre länkarna A0, A1 och A2 ska behandlas som tre vägobjekt och Trafikverkets förslag till fortsatt arbete. För länken A0 delar kommunen förslaget att arbetet med arbetsplan för en vägsträckning väster om Åstebotjärn ska starta 2012. Kommunen vill spela en viktig roll i utformningen av väganordningarna.

Partille kommun anser vidare att en systemanalys inom den nordöstra delen av Göteborgsområdet, som ska ligga till grund för prioritetsordningen mellan länkarna A1 och A2, är helt i sin ordning. Den är viktig för analys av framtida kopplingar mellan nordöstra Göteborg, Partille, Lerum och Härryda.

Kommunen anser att det finns starka skäl att prioritera utbyggnad av länkarna A0 och A2 och anger följande motiv:

- kraftig utbyggnad av bostäder som enligt prognoserna innebär befolkningsökning med 14 000 invånare fram till år 2025 i kommunerna Lerum, Härryda och Partille
- utbyggnad av verksamhetsområden i Bårhult, Landvetter flygplats och Jeriko.
- trängselavgiftens omfördelning av trafik till bl.a. Landvettervägen
- ökad trafik enligt redovisad prognos
- möjlighet att styra bort den tunga trafiken och farligt gods från länken A1.

Partille och Lerum har i en avsiktsförklaring beslutat att bidra med 100 milj. kr till medfinansiering av tvärförbindelsen och Jerikomotet. I gällande regional plan finns tillsammans med kommunernas medfinansiering 296 miljoner kronor för projektet. Kostnadsbedömningarna i förstudien visar att det behövs ytterligare 244–454 miljoner kr för en full utbyggnad av tvärförbindelsen. Vid revidering av de regionala och nationella investeringsplanerna anser Partille kommun att medel för full utbyggnad av tvärförbindelsen ska tas med. Motivet till att delfinansiera tvärförbindelsen i den nationella planen är att en del av trafiken från E6/E20 förs över till Landvettervägen vid införande av trängselskatten. Vidare anser Partille kommun att omfördelningen av trafik på grund av trängselskatten ger motiv för en delfinansiering i det Västsvenska paketet. Omfördelningen är ca 4 000 fordon vilket motsvarar en trafikökning på 25–30 % på Landvettervägen mellan Åstebotjärn och Furulund.

Trafikverkets kommentar

Konsekvenser för boende i Furulund kommer att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningar i arbetsplan respektive vägutredningar.

Frågan om finansiering av vägobjekten även i nationell plan kommer att behandlas i samband med revidering av flerårsplanerna. Då kan även frågan om delfinansiering i det Västsvenska paketet tas upp.

Lerums kommun anser att förstudien i stort är väl genomarbetad och utgör en bra grund för fortsatt arbete. Kommunen ser mycket positivt på att arbetsplan för del A0 påbörjas under 2012 och att planeringsarbetet för den deletappen av tvärförbindelsen fortgår utan avbrott. Kommunen stödjer förslaget att genomföra en systemanalys för trafikstrukturen i nordöstra Göteborgsområdet. För Lerums del är det viktigt att trafikflöden via Härskogsvägen ingår i systemanalysen. Redan i dag går allt mer tung trafik via Härskogsvägen.

För Lerums del blir det allt mer tydligt att en tvärförbindelse mellan E20 och väg 40 har en utökad regional men även nationell betydelse till följd av de stora godsflöden som har målpunkt i de stora logistik- och verksamhetsområden som planeras vid Landvetter flygplats (Airport city) och Bårhults företagspark. Transporter till Landvetter flygplats genererar stora trafikmängder av regional karaktär. Ett nytt verksamhetsområde vid Jeriko kommer också att ha en regional funktion inom Storgöteborg. Införandet av trängselskatt omfördelar trafik till avgiftsfria mer perifera länkar i trafiksystemet. Länken A1 via Partillemotet är, enligt kommunen, inte ett hållbart alternativ för tvärförbindelsen i ett längre tidsperspektiv. Den går igenom de mest tätbefolkade områdena i Partille kommun och bör prioriteras för utbyggd kollektivtrafik i stället för stora mängder tung godstrafik. Lerums kommun anser därför att Länken A2 ska utgöra huvudalternativ för fortsatt planering av tvärförbindelsen mellan E20 och väg 40.

Lerums kommun anser att vid bedömning av kostnaden för en begränsad utbyggnad (A0+A1) måste kostnaderna för en upprustning/ombyggnad av Härskogsvägen tas med.

Finansiering av tvärförbindelsen såväl i den nationella som i den regionala planen bör aktualiseras vid kommande revidering av investeringsplanerna för transportsystemet.

Trafikverkets kommentar

I samband med kommande revidering av investeringsplanerna kan Lerums kommun aktualisera frågan om (del)- finansiering av tvärförbindelsen i även den nationella planen.

Lerums synpunkter beträffande Härskogsvägens roll om inte väglänken A2 byggs kan beaktas i den planerade systemstudien.

Göteborgs Stad uppskattar att Trafikverket efter samrådet har kompletterat förstudien med flertalet av de aspekter som Göteborg framfört.

Majoriteten i kommunstyrelsen är tveksamma till länken A2 som skulle generera ny trafik som får negativa effekter på natur och friluftsliv. Ekodukten vid Jeriko måste även fortsättningsvis finnas kvar. Beträffande sträckningen vid Åstebo och länken A1 bör resultatet av systemstudien avvakta. Även Tingsvägen från E20 till Åstebo bör beaktas som alternativ. Det är viktigt att utbyggnaden inte resulterar i biologiska barriärer som isolerar Delsjöområdet och ekodukter behövs därför vid såväl Åstebo som Fläskebo.

Göteborg är positiv till att en systemstudie ska tas fram under 2012 för trafiken inom Göteborgsområdet med fokus i nordost och omfatta hur trafiken till en framtida Mellbyled/Mellbymot kan utformas. Göteborg förutsätter att systemstudien remitteras till berörda kommuner innan slutligt ställningstagande.

Det är positivt med en förbindelse som avlastar E6, E20 och väg 40 från trafik som inte har start eller mål i Göteborg. Förbindelsen mellan E20 och väg 40 är mycket viktig för tung trafik med destinationer invid båda trafiklederna. Ur Göteborgs synpunkt har förbindelsen större nytta ju närmare Göteborg den ligger. I systemanalysen bör provas alla diskuterade utformningar av A1-stråket.

En avlastande östlig förbindelse som kan leda tung trafik med destination Göteborgs hamn runt stadens centrala delar är intressant att studera. Den utveckling som pågår i Göteborg med ett stort antal nya boende och arbetsplatser centralt kommer att göra vägkapaciteten till och genom Göteborg ytterst ansträngd. En utbyggnad av länken A0 tillsammans med Bårhultsmotet stämmer väl med behovet.

Göteborg är positiv till att arbetsplan för länken A0 och trafikstudier av Partillemotet påbörjas under 2012. Busstrafik måste ges prioritet på sträckorna för att främja kollektivtrafikresandet.

En minoritet i Göteborgs kommunstyrelse har ett yttrande vari tveksamhet till länken A2 inte är uttalad.

Trafikverkets kommentar

Den kommande systemanalysen ska visa hur en koppling till en framtida Mellbyled/Mellbymot kan åstadkommas på ett godtagbart sätt.

Mölnads stad ser positivt på de föreslagna om- och tillbyggnaderna i vägnätet och bedömer dem som nödvändiga kompletteringar i huvudvägnätet för regionen.

Spridning av trafik från tvärförbindelsen ger också ökad trafik på lokalvägnätet i Mölndal. Omfördelningen av trafik på grund av trängselskatten i kombination med ändringar i vägnätet fortplantar sig på vägnätet utanför förstudiens utredningsområde. Förstudien behandlar inte dessa konsekvenser och Trafikverket måste ta ansvar för att detta görs. Detta har kommunen framfört i samrådsyttrande som Trafikverket kommenterat med att en förstudie för vägnätet i östra Mölndal kan behandla detta. Mölndals stad anser att detta arbete måste starta omgående. Mölndals stad deltar också gärna i arbetet med den nya väglänk mellan väg 40 och E6 som redovisas i Trafikverkets systemanalys av vägnätet i Göteborgsregionen. (Figur 3.1:1 i Förslagshandling.) En förutsättning för fortsatt arbete är en tvärförbindelse mellan väg 40 och E6S.

Trafikverkets kommentar

I det fortsatta systemstudier för trafiken i Göteborgsregionen kommer kopplingen mellan väg 40 och E6/E20 söderut att behandlas. Objektet Lackarebäcksleden kan vara ett intressant alternativ, men även en koppling mellan det nya Bårhultsmotet och E6/E20 vid Åbro/Torrekulla.

Göteborgsregionens kommunförbund (GR) stödjer Trafikverkets förslag till inriktning av fortsatt arbete och beslut. I övrigt framhåller GR att man under arbetet med den regionala infrastrukturplanen har lyft fram behovet av att prioritera de regionala tvärförbindelserna som ligger väl i linje med GR:s mål- och strategidokument "Uthållig tillväxt". I det fortsatta arbetet behöver tvärförbindelsens funktion av nationell strategisk betydelse tydliggöras vilket också kan ställa krav på utformningen. Kollektivtrafikens framkomlighet mellan Partillemotet och Slambymotet är viktig för KomFort-systemet.

Jerikoområdet är sedan länge utpekad som ett regionalt intressant område för lokalisering av verksamheter och GR har vid yttrande över "Fördjupad översiktsplan för Jeriko–Jonsered" uttryckt sitt stöd för kommunens intentioner. Det är väsentligt att kollektivtrafiksystemet som utarbetas för Partille centrum och Jeriko (på sikt även Råhult) sammantaget är så attraktivt för såväl boende, verksamma och besökande att det aktivt bidrar till att den samlade resandeökningen i Göteborgsregionen kan klaras med kollektivtrafik.

Trafikverkets kommentar

Framkomligheten för kollektivtrafiken i Partillemotet är avgörande för om kollektivtrafiken ska bli tillräckligt attraktiv för att motsvara ambitionerna i programmet K2020.

Västtrafik AB framför i yttrandet att det är av yttersta vikt att kollektivtrafiken på länken A1 får garanterad framkomlighet eftersom sträckan är den viktigaste länken för kollektivtrafik mellan Öjersjö/Furulund och Partille centrum. Därför betonas att busskörväg behövs i båda riktningarna.

Västtrafik håller med om att exploateringar i Råhult och Jeriko ställer krav på fungerande kollektivtrafik för att vara godtagbar i ett hållbarhetsperspektiv men Västtrafik ser inte hur en konkur-

renskraftig och väl fungerande kollektivtrafik skulle kunna etableras. I förstudien anges att en ny vägförbindelse mellan Åstebo och Jerikoområdet kan trafikeras med busstrafik men Västtrafik ifrågasätter det förnuftiga med detta eftersom områdets placering innebär att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen. En eventuell bytespunkt i ett Jerikomot mellan lokal trafik och buss- trafik får anses högst hypotetisk då underlag för trafik med expressbuss på E20 inte väntas bli tillräckligt inom överskådlig framtid. Den lokala trafiken kopplas förmodligen till pendeltågen med station i Jonsered. Västtrafik ser inte att flygbusstrafik mellan Alingsås och Lerum till Landvetter flygplats via den föreslagna länken A2 är möjlig eftersom underlaget är för litet och resvägen anses ha för dålig konkurrenskraft i förhållande till andra alternativ.

Västtrafik ställer sig bakom förslaget till beslut i synnerhet att länkarna A0,A1 och A2 behandlas som tre olika vägobjekt och att arbetsplan upprättas för länken A1 med separerad gång- och cykeltrafik samt att det genomförs en trafikstudie i Partillemotet med fokus på kollektivtrafikens framkomlighet.

Trafikverkets kommentar

Det fortsatta utredningsarbetet får visa om det finns behov av busskörfält i båda riktningarna på Landvettervägen mellan Furulund och Partille centrum.

Räddningstjänsten Storgöteborg framhåller att tvärförbindelsen kommer att belastas med ett stort antal godstransporter inklusive transport med farligt gods och hänsyn till dessa behöver tas. Det kan innebära att inskränkningar i byggnation invid vägen. Det är direkt olämpligt att leda farligt godstransporter via Partille centrum rakt igenom befintlig bebyggelse. Räddningstjänsten är positiv till att utryckningstiderna från brandstationen i Öjersjö kan komma att kortas till bland annat Lerum och Härryda.

Bohusläns museum yttrar att ur ett kulturhistoriskt perspektiv är målsättningen att undvika konflikt och negativ inverkan på de kulturhistoriska värden och de kommunala kulturmiljöerna och det bör beaktas i det fortsatta arbetet.

En arkeologisk utredning har utförts av Riksantikvarieämbetet UV Väst och i rapporten redovisas objekt som bör undantas från exploatering samt fortsatta antikvariska åtgärder. Mot bakgrund av det stora antalet röjningsrösen och gravar som påträffats i närområdet bör en arkeologisk utredning utföras inom området för länken A1.

De nyfunna samt tidigare kända lämningarna redovisas i förstudien men det hade varit önskvärt om även de föreslagna antikvariska åtgärderna redovisats.

Trafikverkets kommentar

Utredningar/arbetsplaner, som är nästa steg i planeringen, kommer att innehålla miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) som redovisar om och hur fornlämningarna påverkas. I MKB kommer också redovisas vilka arkeologiska utredningar och undersökningar som Länsantikvarien anser kommer att behövas.

Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum uppmanar Trafikverket att avsluta planeringen för tvärförbindelsen. Om planeringen trots allt går vidare behöver särskilda hänsyn tas enligt synpunkter som framförts i naturskyddsföreningarnas samrådsyttrande daterat 2010-04-29. Naturskyddsföreningarna avstyrker bestämt från utbyggnad av Härskogsvägen med hänsyn till intrånget i natur- och friluftsområdet Härskogen. Ett sådant alternativ tycks inte heller ha aktualiserats i förstudien.

Trängselskatten väntas medföra ökad trafikbelastning i Partillemotet. Man bör då bygga om så att bussarna får prioritet och att även Landvettervägen tas med i trängseltullarna.

Naturskyddsföreningarna önskar en ändrad inriktning av planeringen i Göteborgsregionen. Med ett ökat boende i centrala Göteborg och flera arbetsplatser i kranskommunerna kan flera arbeta lokalt, resandet minskar och någon ny led genom Partille behövs inte. Trafikverket, Partille och Lerum bör verka för att Göteborgsregionen börjar planeras i denna riktning.

Naturskyddsföreningarna har i sitt yttrande över fördjupad översiktsplan för Jerikoområdet avstyrkt den föreslagna exploateringen av Jerikoområdet.

Naturskyddsföreningarna anser att Partilles och Lerums planer på utbyggnad i Jeriko samt Partilles planer på exploatering i Råhultsområdet driver på planering för en väg vars behov till största delen kan ifrågasättas. Utbyggnaden i sig ger upphov till ökad trafik i hela regionen. Regionens utbyggnader för vägtrafik har medfört den högsta trafikökningen på väg i hela landet. Den stora satsningen på bilismen motverkar målet att kollektivtrafikresandet ska nå 40 % av resandet till år 2025.

Naturskyddsföreningarna ifrågasätter om 4-stegsprincipen har använts i förstudien. Det är rimligt att trafikbehovet kan klaras inom befintliga vägstrukturer och till betydligt lägre kostnad. Därför bör bland annat korridoren utefter Landvettervägen eller korridoren E20–Tingsvägen–Landvettervägen studeras vidare, men i första hand bör studeras om "transportbehovet" kan lösas med andra åtgärder än i vägsystemet.

Naturskyddsföreningarna anser att delen A0, Slambymotet–Åstebo, är minst kontroversiell och accepterar utförandet under förutsättning att västra alternativet väljs vid Åstebo.

Delen A1, Åstebo–Partillemotet, skär av kommunen med ett nytt stråk varvid riksintressen går förlorade. Partilles problem tas inte om hand eftersom trafikbuller för boende ökar. Oavsett åtgärder i trafiksystemet är redan barriären med den befintliga vägen alltför stor och det behövs en ordentlig passage – en ekodukt och bättre friluftspassager vid Åstebo. Ekodukten är lämplig att anlägga i samband med att trimningsåtgärder eller förbättringar av befintligt vägsystem utförs.

Naturvårdsföreningarna anser att delen A2, Åstebo–Jeriko, är olämplig och den bör inte byggas med hänsyn till intrånget i naturområden och riksintresset för friluftslivet. Om en trafikplats ska byggas öster om tunneln bör läget närmast tunneln väljas. Även ett läge väster om tunneln bör studeras.

Sammanfattningsvis yttrar naturskyddsföreningarna: "Framhärda Trafikverket i sin planering bör förstudien omarbetas radikalt samtidigt som insikten av behovet av vägutredning inte får negligeras".

Trafikverkets kommentar

Det är kommunerna som i översiktsplaner anger inriktningen för bebyggelseutvecklingen. Länsstyrelsen har möjlighet att påverka så att planeringen inte strider mot t.ex. riksintressen och övergripande miljömål. Genom samarbetet inom ramen för Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har mål för utvecklingen i Göteborgsregionen formulerats. Där det uppkommer konflikter mellan exploaterings- och bevarandebestånd, såsom påtalas i flera remissyttranden, kommer fortsatt utredning visa om och hur konflikterna kan undvikas eller mildras. Länsstyrelsen, berörda kommuner och GR tillstyrker att utredningsarbetet fortsätter på det sätt som Trafikverket föreslår i Förstudie Förslagshandling.

Friluftsrämjandet i Partille. Efter att ha tagit del av den komplexa förslagshandlingen förutsätts att det fortsatta arbetet på bästa sätt tar hänsyn till faktorer som är kopplade till friluftslivet.

Friluftsrämjandet i Lerum lämnar i yttrandet synpunkter på utförandet av länkarna A0 och A2. Beträffande länken A0 delas uppfattningen att alternativ 1 vid Åstebo ska väljas för att inte inkräkta på Natura 2000-område och våtmarker. Söder ut föredras variant 2 under förutsättning att buss-

trafiken längs Stora Kåsjön tas bort. Det är viktigt med goda passager i öst-västlig riktning för vilt och människor.

Om länk A2 ska byggas bör verksamhets- och bostadsområdet vid Råhult minskas så att vägen kan dras längre norrut än i förslagshandlingen. Med vägen norr om Råhult skadas helhetsmiljöer så lite som möjligt och riksintresset för friluftsliv borde lämnas orört. Bohusleden måste läggas om och det är viktigt att söka en intressant sträckning framför att få den billigaste lösningen. Om länken A2 blir aktuell bör all genomgående lastbilstrafik på Härskogsvägen förbjudas. Det västliga läget för Jerikomotet föredras. Goda passager över eller under länk A2 tas för givet.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna i remissyttrandet från Friluftsrådet i Lerum kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.

Mossens Stugförening arbetar för att bevara och skydda naturen kring delar av Jonsereds kulturhistoria. Därför motsätter man sig en tvärförbindelse mellan E20 vid Jeriko och Åstebo då det påverkar miljön och naturen negativt och öppnar förutsättningar för storskaliga byggnationer i området kring Jeriko/Mossen. Med risk för att hela skogsområdet mot väster ska smälta ihop med tätbebyggelsen i Partille. Det finns andra alternativa lösningar gällande trafiken mellan E20 och väg 40 som bör övervägas.

Partille Ridklubb & Ridkola anser att det är adekvat att i den fortsatta hanteringen behandla väglänkarna A0, A1 och A2 som tre olika vägobjekt. Systemanalys för trafikstrukturen inom Göteborgsområdet framstår som nödvändig och en förutsättning för fortsatta ställningstagande. Det är ingen lösning av trafikbehovet att leda tung trafik från ett tätbebyggt område till ett annat. Behoven av vägar för tung trafik och stora trafikflöden borde lösas i ett regionalt perspektiv och inte utredas med begränsning till ett lokalt område utan sättas in i ett större sammanhang för att uppnå bästa hållbara funktion och vara miljömässigt försvarbar på sikt.

Området runt Åstebo har betydande värden för rekreation och är av stort värde ur folkhälsosynpunkt för bl.a. Göteborgs östra stadsdelar och i Partille. Ökat trafikbuller och utsläpp av bilavgaser kommer att ha en mycket negativ inverkan på djur och människor som vistas i området för rekreation. Om en full eller begränsad utbyggnad av tvärförbindelsen verkställs kommer det att påverka för Ridklubbens verksamhet negativt när mark för stall, hagar och ridvägar inskränks. Nya anläggningar får stora ekonomiska konsekvenser.

Trafikverkets kommentar

Konsekvenserna för befintliga verksamheter kommer att bedömas i det fortsatta utredningsarbetet.

Sävedalens AIK ger ett långt, mycket kritiskt remissyttrande som hävdar att förstudien visar på bristande miljöambitioner och har fokus på förhållanden i centrala Göteborg i stället för de områden som drabbas i Partille. Mycket liten hänsyn har tagits till de synpunkter som klubben lämnade på samrådsrapporten.

Sammanfattningsvis anser Sävedalens AIK att planeringen för Åstebo och Länken A2 är högst omodern 60-talsplanering”, en ny stor bullrande väg med på sikt en fordonsmängd som närmar sig motorvägsnivåer som planeras utan tillräckliga investeringar i att upphäva barriäreffekterna för människor och natur. Förbättringar för kollektivtrafik och en förbättring av länken A1 är en bättre inriktning. Planeringen, särskilt med väglänken A2, innehåller en oroväckande stark och negativ exploatering av natur- och friluftsmiljöer, som till stora delar är riksintresse för friluftslivet. De friluftsupplevelser som partilleborna kan ha i denna del påverkas väsentligt och dess kvalitet försämras drastiskt. Planeringen innebär i princip, i ett tidsperspektiv mot 2040, att dra en väg med hög

trafikbelastning inne i och utefter kanten av riksintresset Maderna–Härskogen, bygga ut barriären med fortsättningen Kåsjön Skatås utan att satsa på ekodukter. Det är inte trovärdigt att det bara blir små effekter av detta. Förstudien redovisar inte tydligt hur man kan och bör åstadkomma planskildheter av tillräcklig kvalitet för friluftsliv och natur vid Jeriko, Åstebo och Fläskebo. Sådana är nödvändiga vid vägutbyggnader av detta slag och relativt kostsamma. Det innebär samtidigt att hänsyn till dessa kostnader sannolikt inte tagits fullt ut i de ekonomiska kalkyler som presenterats. Kostnaderna är sannolikt avsevärt undervärderade såvitt man inte tänkt bygga vägarna med alltför låg miljöstandard.

Sävedalens AIK motsätter sig kraftfullt fortsatt planering av väglänken A2 och menar bestämt att en fortsatt planering av länkarna A0 och A1 inte kan fortsätta utan att en vägutredning genomförs, som på allvar prövar bl.a. barriäreffekterna för natur- och friluftsliv vid Åstebo och olika alternativ för att lösa dessa.

Trafikverkets kommentar

I ett storstadsområde som Göteborgsregionen uppkommer konflikter med bevarandebeslut när det ska öppnas nya områden för bebyggelse och trafikleder. Kommunerna har redovisat önskad utveckling i Kommunöversikter och en samordning av utvecklingen i Göteborgsregionen sker inom ramen för Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR). I det fortsatta utredningsarbetet, enligt Trafikverkets förslag till beslut, kommer möjligheten att minska barriärerna för friluftsliv och fauna att redovisas.

Partille Brukshundsklubb hyser oro för de konsekvenser som vägplanerna har för klubbens lokalisering. I de båda alternativ som finns redovisade kommer någon del av klubbens anläggning att mistas. Vid det västra alternativet vid Åstebo (Åstebo alternativ 1 variant 1 och 2) kommer klubbstugan att hamna i området för vägen. Vid det östra alternativet (Åstebo alternativ 2 variant 1 och 2) kommer träningsplanen att hamna i området för vägen. Vilket alternativ det än blir så finns det ingen möjlighet för klubben att ligga kvar i området. En ny lokalisering av brukshundsklubbens verksamhet behöver därför finnas med i det fortsatta planeringsarbetet. Den nuvarande lokaliseringen har en stor fördel av tillgänglighet till kollektivtrafik och även en ny lokalisering måste kunna nås utan tillgång till bil.

Trafikverkets kommentar

Brukshundsklubbens synpunkter och önskemål kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

MHF Ungdom Trialklubb hänvisar till tidigare lämnat samrådsyttrande. De har svårt att bedöma i vilken utsträckning som klubbens verksamhet kommer att påverkas av olika alternativ och önskar en detaljerad genomgång. De bedömer att Åstebo alternativ 1 variant 1 innebär det minsta ingreppet med liten påverkan på den för verksamheten aktiva markarealen, medan variant 2 av det västra alternativet innebär att verksamheten måste omlokaliseras.

Trafikverkets kommentar

I det fortsatta arbetet kommer konsekvenserna för MHF Ungdom Trialklubb att redovisas.

Partillebo AB motsätter sig ökad belastning av tung trafik förbi Björndammen och förordar att den nya väglänken A2 Åstebo–Jeriko byggs ut. På avsnittet förbi Kåsjön föredras det östligaste alternativet så att möjligheten till ny bebyggelse öppnas samt att vandrarhemmet i Åstebo kan vara kvar.

Trafikverkets kommentar

Av samrådsyttrande från Länsstyrelsen framgår att en vägkorridor som innebär intrång i Natura 2000-området Maderna inte är möjligt. Därför föreslår Trafikverket att i den fortsatta planeringen ska tvärleden förutsättas gå väster om Åstebotjärnen.

Swedavia AB Göteborg Landvetter Airport ser positivt på utbyggnaden av väg 549 ur såväl kapacitets- som säkerhetssynpunkt. En förutsättning för att flygplatsen ska kunna bidra till regionens utveckling är en effektiv infrastruktur på väg och järnväg. Den pågående utbyggnaden av Airport City för att skapa möjlighet för en effektivare logistik i Västsverige är beroende av en ändamålsenlig infrastruktur. Det finns i dagsläget ingen naturlig förbindelse mellan E20 och väg 40 utan den tunga trafiken söker sig fram på småvägar eller via Gårda i Göteborg. Swedavia förordar i första hand "full utbyggnad" eller åtminstone en utbyggnad av väglänkarna A0 och A2.

Vattenfall Eldistribution AB anser det viktigt att Vattenfall har chans att påverka utformningen av korsningspunkter och närhet till Vattenfalls andra anläggningar tidigt i projektet.

Trafikverkets kommentar

Synpunkterna från Vattenfall Eldistribution AB kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Boende i Furulund (Ulrika Widlund och ytterligare 34 namnunderskrifter) drar slutsatsen att utformning och placering av en trafikplats vid Åstebo enligt alternativ 2 variant 1 är den mest lämpliga. Eftersom inriktningen för fortsatt arbete enligt förslagshandlingen är att begränsa korridoren för länken A0 till området väster om Åstebotjärnen föredras Åstebomotet alternativ 1, variant 1. Då undviks negativa effekter för landskap och trafikanter som två parallella vägar i ett brett gemensamt vägrum innebär.

Trafikflödet enligt prognosen kommer att öka från 10 600 fordon Ådt år 2008 till 17 000 fordon Ådt 2013 motiverar att bullervall på sträckan Furulund–Åstebo uppförs hösten 2012.

Trafikverkets kommentar

Av samrådsyttrande från Länsstyrelsen framgår att en vägkorridor som innebär intrång i Natura 2000-området Maderna inte är möjligt. Därför föreslår Trafikverket att i den fortsatta planeringen ska tvärleden förutsättas gå väster om Åstebotjärnen.

Trafikverket utför bullerskyddsåtgärder utefter befintliga vägar där bullerstörningarna är störst i den takt som det finns tillgängliga ekonomiska resurser. Det förekommer att kommunerna gör bullerskyddsåtgärder framför allt när nya bostäder byggs. Vid ny- och ombyggnad av väg är Trafikverket ansvarig för att bostäder inte får för höga bullernivåer.

Intressegruppen för Jerikoområdets utveckling, genom Thomas Backlund, sammanfattar sina skäl till att väglänken A2 Åstebo–Jeriko inte bör genomföras enligt följande strecksatser:

- kostnaderna för vägen i föreslagen sträckning blir mycket hög
- ingreppen i naturvärden längs vägen blir stora
- miljöpåverkan vid befintliga kulturminnesmärken/fornlämningar vid Jeriko blir stor
- sträckan från E20 till Landvetters flygplats blir kortare genom en mer östlig sträckning
- Marieholmsprojektet kommer i sig att avlasta trafiksituationen på E20/E6/E45
- Jerikoområdet som sådant bör vidareutvecklas kring de friluftaktiviteter som idag finns
- en eventuell "förfart Göteborg" kan inte dras norrut från Jeriko
- viltpassagen ovanför tunneln kommer inte att kunna användas som sådan, oavsett placering av trafikplatsen

Yttrandet påtalar otydligheter i förslagshandlingen t.ex. att läge för fortsatt planering av Jerikomotet inte är redovisat och att motsägelser om kommunernas medfinansiering förekommit i den offentliga debatten.

En diskussion förs om att nyttan av projektet är låg då det inte innebär kortaste väg till Landvetter flygplats för trafik österifrån på E20 och att den kuperade terrängen innebär höga anläggningskostnader. Ej heller förefaller projektet effektivt för att avlasta E6 genom Gårda eftersom trafiken på E20 söderut kommer att löpa smidigare med den nyöppnade Partihallsförbindelsen och den planerade nya tunneln vid Marieholm.

Trafikverkets kommentar

I den vägutredning som redovisades 1997 behandlades fem alternativa korridorer för en tvärförbindelse mellan E20 och väg 40. Efter analys gallrades de östligaste alternativen, dels över Ödenäs och dels över Töllsjö, bort eftersom de inte ansågs lösa trafikuppgiften. Tre korridorer återsod. De östligaste av dessa innebar en sträckning genom "stora relativt opåverkade områden". Vid en fördjupad analys jämfördes den västligaste lokaliseringen med en ombyggnad av Härskogsvägen. Bedömningen var att Härskogsvägens karaktär ska behållas och endast bli föremål för punktåtgärder för att bygga bort de allvarligaste olycksfällorna.

Trafikverket har inte funnit något som talar för att ompröva bedömningen från 1997. Den återstående korridoren behandlas utförligt i den nu aktuella förstudien. Enligt Trafikverkets förslag till beslut ska en systemstudie göras innan ett slutligt ställningstagande till länken A2 Åstebo–Jeriko. Om systemstudien resulterar i att länken A2 inte avförs kommer nästa steg i planeringen att bli en vägutredning. I den ska vägsträckningar, miljökonsekvenser och kostnader, för alternativ inom den principiella korridoren, redovisas mera i detalj.

Familjen Backlund/Kårhag, Jonsered, för till stor del fram samma frågeställningar och synpunkter som lämnats i samrådsyttrande april 2010 eftersom inga tydliga svar framkommit. Sammanfattningen av synpunkterna är:

- baserat på trafikflödet i materialet ligger tvärleden för långt västerut
- riskanalys av trafiksäkerheten på E20 mellan Kåhög och Hulan saknas
- oklart hur tvärleden kan vara en integrerad del av en framtida ringled
- ett tredje alternativ till anslutning vid Jeriko kan finnas med ramper väster om tunneln
- det är oklart hur bullersituationen vid Svenkebo blir.

I yttrandet påtalas att tvärleden inte blir effektiv och ett attraktivt vägval för trafik från den östra delen av Göteborgsregionen, vare sig som förbindelse till Landvetter flygplats eller som avlastning av E6/E20 genom Gårda. Till Landvetter blir det längre än att köra Härskogsvägen eller en annan vägsträckning längre österut. Från Lerum är det närmare till Mölndal via E20/E6.

Vidare påpekas att trafiken på E20 mellan Hulanmotet och Jonsered under rusningstid är ryckig bl.a. på grund av stora hastighetsskillnader vid påfart i motlut och köbildning vid avfart. Man anser inte att det är ansvarsfullt att belasta med ytterligare av- och påfarter i ett nytt Jerikomot. Det borde göras en noggrann studie av om vägsträckan kan ta hand om ytterligare störmoment/filbyten utan allvarliga olycksrisker.

Trafikverkets kommentar

I den vägutredning som redovisades 1997 behandlades fem alternativa korridorer för en tvärförbindelse mellan E20 och väg 40. Efter analys gallrades de östligaste alternativen bort, dels över Ödenäs och dels över Töllsjö, eftersom de inte ansågs lösa trafikuppgiften. Vid en fördjupad analys jämfördes den västligaste lokaliseringen med en ombyggnad av Härskogsvägen. Bedöm-

ningen var att Härskogsvägens karaktär ska behållas och endast bli föremål för punktåtgärder för att bygga bort de allvarigaste olycksfällorna.

Trafikverket har inte funnit något som talar för att ompröva bedömningen från 1997. Den återstående korridoren behandlas utförligt i den nu aktuella förstudien. Den systemstudie som Trafikverket föreslår för trafiken i den nordöstra delen av Göteborgsregionen kommer att belysa möjligheterna och behovet av en framtida ringled. Om systemstudien resulterar i att länken A2 inte avförs kommer nästa steg i planeringen att bli en vägutredning. I den ska vägsträckningar, miljökonsekvenser och kostnader, för alternativ inom den principiella korridoren, redovisas mera i detalj. Utformningen av Jerikomotet och dess konsekvenser för trafiksäkerheten kommer också att behandlas i vägutredningen.

Perdita Hildebrand Vestas, Jonsered, vill inte att vägförbindelsen A2 Åstebo–Jeriko ska byggas eftersom området har stort naturvärde för god livskvalitet för både människor och djur. Kollektivtrafiken och cykelbanor bör byggas ut och områden vid befintliga vägar bör bullerskyddas.

Trafikverkets kommentar

Framkomligheten för kollektivtrafiken är avgörande för vilka utbyggnader som behövs. Om delsträckan A1 får framkomlighetsproblem och boendemiljön i Furulund, Björndammen samt utefter Tingsvägen påverkas negativt blir delsträckan A2 ett alternativ.

Familjen Ove Smideland, Jonsered, vill inte ha en vägförbindelse mellan Jeriko och Furulund eftersom det skulle leda till buller, luftföroreningar och minskning av de redan få gröna ytor som finns i Partille kommun. Där Jerikomotet är tänkt finns de bästa ridvägarna. En ny väg innebär miljöintrång och ianspråktagande av natur och strövområden. Det borde vara bättre med en väg längre österut t.ex. mellan Kastenhoffmotet på E20 och Flygplatsmotet på väg 40.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se