



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2009-11-10
Diarienummer: 843/03

Christer Persson
Telefon: 031-368 18 56
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

Samrådsredogörelse

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 31 mars 2009 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samråds-krets, under tiden 22 april – 2 juni 2009. Förslaget har under samma tid varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteken i Backa och Gamlestaden.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller totalstabiliteten i området. Statens Geotekniska Institut (SGI) efterfrågar ett utförligare geotekniskt underlag samt planbestämmelser om åtgärder som säkerställer stabiliteten kring Göta älv.

Under samrådet har tidigare utförda geotekniska utredningar för vägprojektet kompletterats med geotekniskt underlag för omgivande mark- och vattenområden. Vägprojektet liksom de geotekniska förutsättningarna i området är komplicerade. Det slutliga valet av geotekniska åtgärder görs inom arbetet med bygghandlingen för vägprojektet. Detaljplanen är kompletterade med regleringar för vilka markbelastningar som Vägverket ska säkerställa för markanvändningen inom planområdet, efter det att väganläggningen är utbyggd. Mark med tillfälligt nyttjande ska Vägverket återställa med sådan kvalitet att den går att använda för avsett ändamål. Krav på kontrollprogram under byggskedet säkerställer omgivningspåverkan. Kompletterande geotekniskt underlag till detaljplanen redovisar förslag på de åtgärder som krävs för att säkerställa totalstabiliteten i området. Översyn av planområdets avgränsning är gjord så att detaljplanen omfattar de mark- och vattenområden som Vägverket behöver åtkomst till för byggskede och för permanent-skede, inkl behov av geotekniska åtgärder.

Kontoret bedömer därmed att de geotekniska förutsättningarna är tillräckligt noggrant utredda och att totalstabiliteten inom området är säkerställd. Särskilt samrådsmöte har hållits med SGI för genomgång av geotekniskt underlag samt införande av detaljerade belastningsrestriktioner i detaljplanen.

Trafiknämnden framförde synpunkter på vissa detaljutformningar av vägprojektet samt på framkomlighetsproblem och trafikala problem som uppstår när vägprojektet ansluter till befintligt vägsystem. Synpunkter framfördes även på att kollektivtrafikens framkomlighet och trafikering i systemet inte var beskrivet. Trafikkontoret ingår i arbetsgruppen för detaljplanen och de har tillsammans med Vägverket under samrådet enats om hur detaljförbättringar kan ske av vägprojektet, hur det kommunala gatunätet i området ska utformas samt hur processen för behovet av kompletterande åtgärder i vägsystemet ska hanteras.

Utbyggt Slakthusmot har lyfts fram som en åtgärd med direkt koppling till vägprojektet, som behöver vara genomförd samtidigt med tunnelns färdigställande. Planeringsprocess för Slakthusmotet kommer att inledas under år 2010. Beskrivning är framtagen rörande kollektivtrafiken i vägsystemet och dess framkomlighet. Vissa åtgärder för kollektivtrafiken görs inom vägprojektet, vissa framkomlighetsproblem får lösas genom kompletterande åtgärder. Bussangöring till knutpunkten i Gamlestaden har särskilt studerats.

Kontoret bedömer därmed att trafikfrågorna är tillräckligt utredda för planskedet. Vägverket och trafikkontoret fortsätter dialogen för framtagande av bygghandling samt för finansieringslösningar av kompletterande åtgärder.

Banverket framförde att vägprojektet måste samordnas i planerings- och byggskede med järnvägsprojektet för kompletterande Marieholmsbro, som troligen placeras nära väganläggningen i Tingstad. Den nya järnvägsbron är ännu inte bestämd till detaljerad placering eller utformning, varför väganläggningen kommer att ge förutsättningarna för Banverkets genomförande av järnvägsprojektet. Dialog har förts mellan Vägverket och Banverket om vad vägprojektet ger för förutsättningar. Banverket kommer att delta i arbetet med bygghandling för att säkerställa möjligheten till framtida genomförande av järnvägsprojektet.

Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har framfört att påverkan på samt säkerheten för sjöfarten under byggskedet måste studeras och kommuniceras. Detaljerna för genomförandet av älv-tunneln utreds i bygghandlingen. Vägverket kommer att upprätta en särskild utredning för sjöfartens frågor och föra dialog om frågorna med Sjöfartsverket.

Kontoret bedömer därmed att påverkan på sjöfartens samt järnvägens riksintressen är tillräckligt behandlade i planskedet. Fortsatt dialog kommer att ske med Banverket och med Sjöfartsverket inom Vägverkets arbete med bygghandlingen.

Starka invändningar mot Marieholmstunneln framförs från organisationerna Jordens Vänner, Klimax och Naturskyddsföreningen. Organisationerna anser att ytterligare vägutbyggnad är fel väg att gå för att skapa ett mer hållbart Göteborg och en mer hållbar värld. Marieholmstunneln strider mot kommunens egna mål och bidrar till försämrade miljöförhållanden i staden. Vägprojektet ianspråkar investeringsutrymme som istället behövs för nödvändiga satsningar på kollektivtrafiken. Boende i Tingstad ifrågasätter inte behovet av vägutbyggnad men anser att älvförbindelsen är felplacerade och att omledning av E6-trafiken istället borde ske till östra sidan av älven, där det inte finns närliggande bostäder. Organisationerna samt de boende ifrågasätter på olika sätt Vägverkets underlag, både för behovet av vägutbyggnad, för valet av placering samt för hur konsekvenserna av valt alternativ beskrivs och jämförs med nollalternativet.

Miljönämnden samt stadsdelnämnden Lundby framför farhågor kring möjligheten att genomföra planerad stadsutveckling på Backaplan, Ringön och Frihamnen, då Marieholmstunneln ger ytterligare trafik på Lundbyleden, istället för att genomfartstrafik leds runt staden. Miljöförvaltningen samt stadsdelsnämnderna Backa och Kortedala vill att vägarnas barriärverkan samt störningar för närboende minskas. Stadsdelsnämnden Backa lyfter samtidigt fram att ny vägkapacitet ger bättre förutsättningar för kontakten mellan Hisingen och övriga staden samt möjliggör utveckling inom stadsdelen.

Behovet av Marieholmstunneln är konstaterat i Vägverkets utredningar men även inom Göteborgsregionens (GR) och Västra Götalandsregionens (VGR) arbete med tillväxten för regionen och Västsverige. Utgångspunkter redovisas i rapporten "Uthållig tillväxt" från 2006, som nu ligger till grund för regionens arbete med investeringsplanen för regionala och nationella infrastruktursatsningar 2010-2021. Utöver Marieholmstunneln föreslås stora satsningar för ett bättre fungerande kollektivtrafiksystem i Göteborgsregionen.

Vald placering för älvförbindelsen är en slutsats utifrån prövade alternativ i arbete med vägutredning samt kommunens övergripande programarbete år 2003-04. Marieholmstunneln bedöms ge störst avlastning för befintligt vägsystem samt ge mest minskning av sårbarheten i vägsystemet, genom möjlighet till omledning vid vägarbeten, olyckor etc. Omledning via vägdragningar i olika lägen öster om älven har prövats i tidigare planeringsskeden, men bedömdes inte genomförbara av olika skäl. Vägverket arbetar nu med hur genomfartstrafik kan fås att välja Söder-/Västerleden och Norr-/Hisingsleden samt att tillskapa tvärkopplingar i öster från E20 till Norrleden respektive Rv40.

Marieholmstunneln har stöd i av fullmäktige nyligen godkänd översiktsplan. En plan som även anger att "centrala älvstaden" ska byggas ut för ytterligare 30 000 boende och 40 000 arbetsplatser till år 2020, och inom områden som berörs av Lundbyleden. Det blir nu stadsplaneringens utmaning att klara en stor utbyggnad av staden invid trafikleder och godsstråk för järnväg. Planeringsprocess är samtidigt påbörjad för om/utbyggnad av Lundbyleden samt Hamnbanan. Möjlighet finns inom projekten att lokalt minska infrastrukturstråkets omgivningspåverkan samt dess störningar.

Åtgärder inom vägprojektet för Marieholmstunneln kommer att förbättra boendeförhållandena i Tingstad genom förbättringar av bullersituationen. Marieholmstunneln bedöms genom förbättrad framkomlighet generera ny trafik om 7 500 fordon/dygn över älven. Denna fordonsmängd bedöms inte påverka trafik- och miljösituationen i staden/regionen som helhet eller dagens överskridande av miljö kvalitetsnormer. Vägverkets framtagna utredningar och konsekvensbeskrivningar är gjorda enligt normal praxis. Det innebär bland annat att nollalternativet blir en referensnivå som inte kan beskriva vilka effekter ett nollalternativ i verkligheten ger. Även samhällsekonomiska kalkyler bygger på en förenkling av verkligheten. Projektets förskjutning i tiden har medfört att utredningar och dokument tagits fram vid olika tidpunkter, med olika årtal för färdigställande och med olika trafikprognoser som underlag. Kompletterande PM angående trafik- och miljöeffekter beskriver hur den förskjutna planeringsprocessen och därmed färdigställandet av väganläggningen påverkar konsekvensbeskrivningarna.

Kontoret bedömer att genomförandet samt behovet av Marieholmstunnelns har stöd i den planeringsprocess som bedrivits inom kommunen, inom Vägverket samt inom regionen (GR och VGR). Kontoret bedömer även att Vägverket har tagit fram tillräckligt med utredningar och konsekvensbeskrivningar för att projektet ska kunna prövas i detaljplan och ges planstöd.

Villaföreningen i Tingstad hävdar att Marieholmstunnelns utformning med lutningar över 5 % strider mot gällande EU-lagstiftning angående tunnelsäkerheten och att det ytterligare bevisar att älvförbindelsen fått en felaktig placering. Räddningstjänsten

konstaterar att tunnelsäkerheten behöver studeras i bygghandlingsskedet och förutsätter att säkerhetsnivån i Boverkets föreskrifter och allmänna råd uppfylls.

Säkerhetsfrågorna behandlas översiktligt i arbetsplanen, dialog fördes med räddningstjänsten under år 2003-04. Förutsättningar i Tingstad ger relativt stora lutningar för nedfarten till tunneln från Lundbyleden. Säkerhetshöjande åtgärder kommer att krävas för att kompensera för lutningen. Detaljlösningar studeras under arbetet med bygghandling. Vägverket kommer att arbeta fram säkerhetshöjande åtgärder i dialog med räddningstjänsten.

Kontoret bedömer att Marieholmstunneln kommer att kunna utföras med tillräcklig tunnelsäkerhet och att Boverkets föreskrifter och allmänna råd kommer att uppfyllas.

Berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare i Tingstad och Marieholm framför invändningar mot att deras fastighet/verksamhet påverkas av vägprojektet samt av utformningen av kommunens gatunät med utfartsförbud. Vägverket och trafikkontoret har så långt det är möjligt försökt tillmötesgå framförda synpunkter. Projektet och dess genomförande är komplicerat, varför stora områden krävs för tillfälligt nyttjande. Vägverket kommer att föra dialog med kvarvarande verksamheter i området om hur störningar/ begränsningar under byggskedet kan minimeras samt hur verksamheterna kan pågå inom området. För många krävs inlösen av hela fastigheten/verksamheten.

Kontoret bedömer att en rimlig avvägning gjorts mellan nyttan och behovet av projektet och den påverkan det ger på dagens fastigheter/verksamheter inom området. Kontoret bedömer att framförda synpunkter tillgodosetts i den omfattning som är möjligt utifrån projektets behov av permanent samt tillfällig åtkomst och att planförslaget sammantaget har en lämplig utformning av trafiksystem samt mark- och vattenområden i övrigt.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas, se enskilda yttranden.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret och Vägverket för kännedom och eventuellt beaktande vid detaljplanens genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag m fl

Fastighetsnämnden tillstyrker planförslaget, med beaktande av de synpunkter som redovisas i förvaltningens tjänsteutlåtande. Nämnden godkänner även detaljplanens genomförandebeskrivning.

Fastighetskontoret anser att planförslaget som helhet är bra utformat och tillstyrker samrådsförslaget. De ser positivt på Marieholmsförbindelsen som de tror kommer att bidra till att förbättra trafiksituationen i Göteborg och regionen samt öka konkurrenskraften för Göteborgs hamn. Fastighetskontoret vill dock framföra att ett antagande av detaljplanen för kommunen innebär direkt skyldighet att lösa de fastigheter som ingår i allmän plats om berörda fastighetsägare begär detta. Vidare kan det ställas krav på att allmän plats byggs ut av kommunen. Mot bakgrund av att kommunen svarar för Vägverkets markåtkomst och att Vägverkets projektpengar finns tillgängliga först då deras arbetsplan fastställts anser fastighetskontoret att det i fortsatt planarbete är viktigt att en överenskommelse mellan kommunen och Vägverket avseende finansieringen av markinlösen sker snarast. Detaljplanen ska därför inte antas förrän ett sådant avtal finns upprättat. Inför utställningen är det viktigt att kostnader och ansvar för framtida drift och skötsel av de olika anläggningarna kan redas ut. Konsekvenserna för befintliga fastigheter behöver också studeras samt förslaget till ny kvartersbildning.

Kommentar: Kvartersbildning inom planområdet samt påverkan på enskilda fastigheter har detaljstuderats, vilket föranlett flera justeringar av kvartersgränser. Avtalsfrågorna har lyfts och dialog har inletts mellan Vägverket och kommunen för att påskrivet och av fastighetsnämnden behandlat genomförandeavtal ska finnas klart innan detaljplanen antas av fullmäktige. Finansiering av fastighetsinlösen före arbetsplanens fastställelse kan möjligen lösas genom att Vägverket beviljas förtida medel med särskilt regeringsbeslut.

Göteborg Energi Fjärrvärme AB konstaterar att vägprojektet i relativt stor omfattning berör fjärrvärmeledning i Tingstad. En huvudledning som försörjer Hisingen från Sävenäs, via ledning under Göta älv. De förutsätter att Vägverket bekostar erforderliga omläggningar fullt ut.

Kommentar: Vägverket ansvarar för att ledningsdragningarna löses i bygghandlingen samt att dialog sker med ledningsägarna. Befintliga ledningar som berörs av projektet kommer att regleras genom avtal som tecknas mellan ledningsägaren och Vägverket. Plankarta har kompletterats med u-områden för ledningar i både befintliga och omlagda lägen enligt Vägverkets förslag. Ledningsägarna behöver under utställningen granska plankartan och framföra eventuella detaljerade synpunkter på plankartan.

Göteborg Energi Gasnät AB bifogar kartblad över deras driftsatta gasledningar som kan komma att beröras av vägprojektet.

Kommentar: Vägverket ansvarar för att ledningsdragningarna löses i bygghandlingen samt att dialog sker med ledningsägarna. Befintliga ledningar som berörs av projektet kommer att regleras genom avtal som tecknas mellan ledningsägaren och Vägverket. Plankarta har kompletterats med u-områden för ledningar i både befintliga och omlagda

lägen enligt Vägverkets förslag. Ledningsägarna behöver under utställningen granska plankartan och framföra eventuella detaljerade synpunkter på plankartan.

Göteborg Energi Nät AB konstaterar att det inom planområdet finns flera befintliga ledningar och transformatorstationer för elförsörjningen. Dessa behöver säkras i detaljplanen. Eventuell flyttning eller åtgärd för att skydda anläggningarna bekostas av exploatör. Yttrandet redovisar fyra nätstationer placerade inom eller i direkt anslutning till planområdet. Flera kabelstråk passerar genom området. Från mottagningsstationen för 130 kV i Marieholm som svarar för den primära matningen utgår flera kablar. Ett mycket stort kabelstråk passerar längs Marieholmsgatan. I detta stråk finns även en nytryckt 130kV-kabel. De förutsätter att ledningsrätt erhålls för nya och befintliga ledningar och stationer. Bestämmelser för markarbeten vid elkablar skall följas. De redogör slutligen för föreskrifter kring ansvar och arbeten med olika typer av elkablar.

Kommentar: Vägverket ansvarar för att ledningsdragningarna löses i bygghandlingen samt att dialog sker med ledningsägarna. Befintliga ledningar som berörs av projektet kommer att regleras genom avtal som tecknas mellan ledningsägaren och Vägverket. Plankarta har kompletterats med u-områden för ledningar i både befintliga och omlagda lägen enligt Vägverkets förslag. Ledningsägarna behöver under utställningen granska plankartan och framföra eventuella detaljerade synpunkter på plankartan. Ledningsrätt för ledningar/kablar erhålles vid förrättning. Plankartan redovisar kvartersmark för två befintliga transformatorstationer inom planområdet.

Göteborgs Hamn AB är mycket positiva till att infrastrukturen till Göteborgs hamn förstärks med en ny älvförbindelse för gods på väg och att mark reserveras för ny järnvägsbro över älven. De förutsätter att utbyggnaden av Marieholmstunneln inte hindrar Hamnbanans framtida utveckling med dubbelspår och ny bro. De förutsätter även att kommande stadsutveckling i Marieholm och på Ringön inte hindrar transporter, med och utan farligt gods, till och från hamnen. Speciellt gäller detta transporter på järnvägen och älven där inga alternativa transportvägar finns. De konstaterar att Marieholmsförbindelsen kommer att avsevärt förbättra trafiksituationen för passagen över älven från E45 och E20. Den kommer även att bidra till ett robustare godstråk via Lundbyleden till Göteborgs hamn.

Muddring i älven erfordras för byggandet av tunneln. Uppgifter saknas dock på vem som ska ta hand om muddermassorna. Göteborgs Hamn har det samlade ansvaret för att ta hand om muddermassor i älven. Möjligheter att ta hand om förorenade muddermassor är dock begränsat. Kontakt behövs med hamnens anläggningsavdelning i tidigt skede i processen om massor behöver tas om hand av hamnen.

Konsekvenserna för sjöfarten på älven under byggtiden beskrivs på ett bra sätt. Det är viktigt att Sjöfartsverket och hamnmyndigheten kontaktas i god tid innan byggstart. Eventuella stopp i sjötrafiken måste i god tid meddelas till redarna.

Göteborgs Hamn påtalar även vikten av att detaljplan för den nya järnvägsbron startas 2010 enligt uppgift i planhandlingen. I detaljplaneprocessen om en ny järnvägsbro är det viktigt att beskriva hur sjöfarten på älven och järnvägstrafiken till/från Hisingen ska/kan fungera tillsammans i framtiden. De instämmer med stadsbyggnadskontoret om behovet av att länsstyrelsen inleder dialog om avvägning mellan riksintressena Hamnbanan och farleden i Göta älv.

Olika förstudier från Vägverket beskriver att de kommer att arbeta för att avleda trafik från Lundbyleden till Söder-/Västerleden respektive Norr-/Hisingleden. Planerade förbättringar av dessa leder är i linje med vad Göteborgs Hamn anser nödvändigt för att skapa förutsättningar för att leda den nord- resp sydgående godstrafiken till och från hamnen. Däremot har de svårt att förstå argumentet att Marieholmsförbindelsen behövs för att säkerställa transporterna till hamnen och förbättra industrins transportmöjligheter

på väg om syftet samtidigt är att planera för en mycket vid ringled som ska leda gods-transporterna på E20 respektive Rv40 till Göteborgs hamn via Angeredsbron och Norr-/Hisingsleden respektive Söder-/Västerleden. Denna ringled blir en för stor omväg och det vore bättre att koncentrera åtgärderna till Marieholmsförbindelsen och Lundbyleden tillsammans med en förbindelse från Rv40 via Lackarebäck till E6. Därigenom skulle godstrafiken på Rv40 till och från hamnen kunna ledas söder och väster om den centrala staden. En ny förbindelse mellan Rv40 och E20 ser Göteborgs hamn huvudsakligen som en förbindelse mellan E20 och Landvetter flygplats. De tror att andelen tung trafik på Lundbyleden kommer att vara hög även när åtgärder på ringlederna har genomförts. Det saknas bra alternativa färdvägar för de tunga transporterna från E20. Lägen för nya stråk utanför regionkärnan, mellan ytterhamnsområdet och fastlandssidan, måste studeras om den tunga trafiken ska kunna ledas bort från Lundbyleden. En viktig förutsättning är att nya stråk inte dras så att det skapar allt för långa transportvägar.

Kommentar: Syftet med en ny älvförbindelse vid Marieholm är så som Göteborgs hamn korrekt påpekar att förbättra framkomligheten för godstransporter från E20 till hamnen och industrier på västra Hisingen. Samtidigt är Vägverkets ambitioner att skapa bättre möjligheter för den tunga trafiken att köra andra vägar än Lundbyleden och Götaleden, viktigt för möjligheten att utveckla ”centrala älvstaden”. För detta behövs även åtgärder på Lundbyleden som minskar dess störningar mot omgivningen. Det pågår omfattande planering för infrastruktursatsningar i Göteborg och i Göteborgsregionen. Frågor som hanteras i översiktliga studier och sedan med egna planeringsprocesser. Detaljplanen ska inte förhindra framtida utbyggnader av infrastrukturen, så som för Hamnbanan och Lundbyleden.

Riksintressena för väg, järnväg och sjöfart beaktas i denna detaljplan och kommer att säkerställas även i kommande planeringsprocesser för stadsutveckling inom ”centrala älvstaden”. Avvägningen vid intressekonflikter mellan de olika riksintressena ansvarar länsstyrelsen för, denna dialog är inledd. Lyfta frågor om muddring samt sjötrafikens framkomlighet under byggtiden hanteras av Vägverket och behandlas i prövningen av vattenverksamhet. Ansökan till miljödomstolen lämnas under hösten. Samråd sker med Göteborgs Hamn för denna prövning.

Göteborg Vatten har inga ytterligare synpunkter utöver lämnade under programskedet. Programyttrandet påpekade att det finns flera viktiga VA-ledningar inom planområdet samt att dagvattensystemets funktion vid höga vattenstånd måste beaktas.

Kommentar: Vägverket ansvarar för att ledningsdragningarna löses i bygghandlingen samt att dialog sker med ledningsägarna. Plankartan har kompletterats med u-områden för ledningar i både befintliga och omlagda lägen enligt Vägverkets förslag.

Miljönämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas. Ledamöter från (MP) och (V) reserverade sig mot nämndens beslut.

Miljöförvaltningen konstaterar att detaljplaner för trafikprojekten är snävt avgränsade, men effekterna av den nya infrastrukturen påverkar möjligheterna att utveckla en hållbar stad. Kommunens markanvändningsplanering måste därför ligga till grund för kommande väg- och spårplanering. I Vägverkets förstudie för Lundbyleden finns en vision om en framtida lösning där transportstråket är mer underordnat området än idag. Denna vision måste vara den självklara utgångspunkten för den långsiktiga planeringen. Även om viss avlastning av trafiken kan ske via andra sträckor så kommer Lundbyleden att ha mycket trafik även i framtiden. Med Marieholmstunneln kommer sannolikt miljöbelastningen i området att påverkas genom ökad trafik. Hur problem med höga ljudnivåer och överskridande av miljö kvalitetsnormer kan motverkas är viktigt att utreda. Boende i Tingstad och i Kvillestaden/ Brämregården är sedan alltför många år utsatta för kraftig miljöbelastning.

Enligt planhandlingen har det inte bedömts möjligt att med rimliga åtgärder klara att bullernivåerna sänks till riktvärdet för nybyggnad på 55 dBA. Med planerade bullerskyddsåtgärder kommer 20 % färre av de boende i Tingstad att utsättas för bullernivåer över riktvärdet, inga bostäder kommer att utsättas för bullernivåer över åtgärdsnivån på 65 dBA. Till utställningsskedet vill miljöförvaltningen att ytterligare åtgärder diskuteras för att närma sig riktvärdet 55 dBA. Karta över nya och befintliga bullerskyddsåtgärder är också önskvärt.

Även efter utbyggnad av Marieholmstunneln bedöms miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskridas vid bostäder längs Dammgårdsgatan. Länsstyrelsen konstaterade i förra årets uppföljning av åtgärdsprogrammen för kvävedioxid att Göteborg inte klarar miljö kvalitetsnormen, trots att alla åtgärder är genomförda eller påbörjade. Detta medför att andra åtgärder måste till för att klara miljö kvalitetsnormerna. Brukaravgifter nämns av länsstyrelsen som en effektiv åtgärd. Miljönämnden har med anledning av att miljö kvalitetsnormerna trots åtgärdsprogrammen fortsatt överskrids tvingats agera. I början av året förelade därför nämnden Vägverket och trafiknämnden att utreda åtgärder inom respektive ansvarsområde för att minska risken för överskridanden av normen för kvävedioxid. Marieholmstunnelns genomförande ska baseras på brukaravgifter för båda älv-tunnlarna. För att brukaravgiften ska accepteras som ett skäl för att begränsa växt-huseffekten och förbättra luftkvaliteten är det rimligt att presentera alternativa sätt att transportera sig på. Brukaravgifter borde därför helt eller delvis finansiera förbättringar i kollektivtrafiksystemet.

Område söder om tunnelmynningen i Marieholm redovisas i den nya översiktsplanen som "mellanlagringsplats för förorenade massor". Vid de flesta infrastrukturprojekt uppstår problem med var mellanlagring av förorenade massor kan ske. Det vore önskvärt om den utpekade platsen kunde användas i projektet eftersom det skulle minska transporter och lösa logistiska problem. Miljöförvaltningen anser att Vägverket i första hand bör utreda möjligheten att nyttja detta område.

För de delar som inte regleras i tillståndet för vattenverksamhet har miljönämnden för avsikt att meddela upplysningar enligt miljöbalken för att minimera miljöpåverkan under byggtiden. Det kan t ex gälla byggbuller. Detta har tidigare gjorts eller kommer att göras för andra stora infrastrukturprojekt. Miljöförvaltningen avslutar med att konstatera att utrymme för att ta hand om och rena dagvatten säkerställs i detaljplanen. Det är positivt att möjligheterna att utnyttja industrispår, som kan var aktuella för en utökad framtida trafik, säkerställs i planen.

Kommentar: Det enskilda projektet för älv-tunneln bedöms ha små konsekvenser för trafiksystemets omgivningspåverkan i Göteborg. Lokalt i Tingstad förbättras miljöbelastningen för närboende genom de åtgärder som vidtas inom projektet. Som miljöförvaltningen skriver så är det viktigt att i övergripande strategier/planering arbeta för minskad miljöpåverkan från fordonstrafiken, inte minst för att kunna utveckla den centrala staden med nya bostäder. Lundbyleden behandlas med egen planeringsprocess.

Länsstyrelsen leder arbete med åtgärdsprogrammet för att klara miljö kvalitetsnormerna i staden. Miljöförvaltningens konstaterande om att halter av kvävedioxid fortfarande överskrids på flera platser i staden/regionen är korrekt och det får förutsättas att frågan fortsatt hanteras på regional nivå. Älv-tunneln bedöms ha mycket begränsad påverkan på trafiksystemets omgivningspåverkan i stort. Trängsel-/brukaravgifter tillsammans med stora investeringar i kollektivtrafiksystemet diskuteras för investeringsplanen för 2010-2021.

Älv-tunneln finns med i översiktsplanen och bedöms viktig för vägsystemets funktion. Miljösituationen i staden om inte älv-tunneln byggs blir med automatik inte bättre eftersom framkomlighetsproblemen norr och söder om Tingstadstunneln leder till att

trafik trycks ut på det kommunala gatusystemet, vilket leder till ökat trafikarbete och mer emissioner.

Bullerskyddsåtgärder inom projektet leder till påtagligt förbättrad bullersituation för bostäderna i Tingstad. En höjning av skärmar på den nya bron mot Lundbyleden har gjorts från 1,4 till 2,5 meters höjd. Detaljerade bullerberäkningar har samtidigt tagits fram för enskilda bostäder/våningar för fler bostäder i Tingstad.

Genom projektet förlängs och höjs bullerskärmen söder om Tingstadsmotet till fem meters höjd. Målsättningen har i första hand varit att klara utomhusnivån 55 dBA på första våningen, eftersom det även förbättrar bostädernas utemiljö. Den största effekten av höjda bullerskärmar uppnås dock på andra våning eftersom bullernivåerna är högre där. Efter åtgärder klaras riktvärdet vid första våning med några överskridanden till 56 dBA. För andra våning blir det som högst 58 dBA. För många bostäder klaras 55 dBA för båda våningarna. Reducering med upp till 11 dBA uppnås genom ny bullerskärm samt ny beläggning som reducerar 2 dBA. Högre skärm än 5 meter har inte bedömts lämpligt ur geoteknisk synpunkt att uppföra, med tanke på vindlast. Kostnaden för utförda åtgärder är mer än 40 gånger större än den framräknade samhällsekonomiska nyttan av åtgärden. Ytterligare åtgärder för att klara 55 dBA för alla bostäder och alla våningar kan därför även ifrågasättas ur ekonomisk synpunkt.

Norr om Tingstadsmotet behålls bullerskärm om 3 meters höjd. Ny vägbeläggning samt förlängd sträcka med 70 km/h ger 4 dBA förbättring för närboende. Ny vägutformning ger ytterligare 1 dBA för andra våning, vilket betyder reduktion om som mest 5 dBA. Bostäder norr om Tingstadsmotet kommer att få högst nivåer, med upp till 58 dBA för första våning och 61 dBA för andra våning. Kompletterande fönsteråtgärder kommer att krävas för att klara 30 dBA inomhus. Projektgränsen går i höjd med Pärtåsgatan, vilket innebär att åtgärder vidtas för byggnader söder om denna gata.

Utpekad tomt för mellanlagring av förorenade massor enligt översiktsplanen har inte tillräcklig markstabilitet för upplägg av massor utan omfattande grundförstärkande åtgärder först utförs. Ägaren ska enligt föreläggande från miljöförvaltningen redovisa en åtgärdsplan för markens sanering.

Park- och naturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande. Park- och naturförvaltningen konstaterar att genomförandet av detaljplanen i första hand ekonomiskt belastar Vägverket och trafiknämnden. Park- och naturnämnden kommer inte att få några investeringskostnader. Huruvida framtida driftsansvar och kostnader för detta kommer att ligga hos Vägverket, trafiknämnden eller park- och naturnämnden beror på de avtal som upprättas mellan kommunen och Vägverket. Det kan beröra förvaltning av kajer/bryggor, dagvattendammar och eventuella gatuplanteringar. Frågor som måste behandlas i utställningsskedet. Öppna diken och dammar som ingår i dagvattensystem tar inte park- och naturförvaltningen funktionsansvar för.

Park- och naturförvaltningen konstaterar att inga biologiska eller sociala värden går förlorade. Gång- och cykelkommunikationerna förbättras och blir upplevelsemässigt trevligare. Tillgängligheten till älven blir också bättre, genom anläggandet av kajer, bryggor och småbåtshamnar. Sedimenteringsdammar kommer att utformas så att älven tillförs en naturlig och åtkomlig miljö. Gestaltningsprogrammet som ingår i Vägverkets arbetsplan poängterar vikten av att denna entré till staden får en estetiskt omsorgsfull utformning, samtidigt som gestaltningen anpassas till en lågfrekvent och billig skötsel.

Kommentar: Hamnbassängerna och omgivande kajområden läggs huvudsakligen ut som vattenområde och kvartermark för hamnändamål, vilket bedöms vara det bästa sättet att erhålla en levande och förhoppningsvis spännande miljö att vistas i vid älven. Mindre del avsätts som allmän plats, där park- och naturförvaltningen får ansvar för vissa investeringar samt för driften. Inom vägprojektet anläggs kajer i form av spont

med betongkrön som marken ansluter till. Allmän mark utgörs i övrigt av vägområden, där driftsansvaret regleras genom väghållaravtalet mellan trafikkontoret och Vägverket.

Räddningstjänsten Storgöteborg konstaterar att av Vägverket upprättad riskanalys i arbetsplanen beskriver de risk- och säkerhetsaspekter som enligt räddningstjänstens bedömning bör hanteras för sträckan. De ser gärna att Vägverket i dialog med kommun och räddningstjänsten hanterar säkerhetsfrågor avseende tunnelutformning, tekniska system samt anslutande vägsystem där farligt gods transporteras. Räddningstjänsten förutsätter att den lägsta säkerhetsnivå uppfylls så som beskrivs i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om säkerhet i vägtunnlar. Även om Vägverket avser att utforma aktuella tunnelrör så att de understiger 500 meter gör räddningstjänsten bedömningen att säkerhetsprinciperna i Boverkets föreskrifter och allmänna råd skall utgöra en tydlig grund i de säkerhetslösningar som väljs.

Kommentar: Vägverket kommer i dialog med räddningstjänsten diskutera erforderliga säkerhetsåtgärder för vägprojektet inom arbetet med framtagande av bygghandlingar. Särskild uppmärksamhet kommer att gälla för tunnelsäkerheten, med tanke på lutningar vid tunnelnedfart i Tingstad samt påfarter nära tunnelmynning.

Tunnellängden kommer att bli knappt 500 meter. Boverkets föreskrifter och allmänna råd gäller för tunnlar över 500 meter och reglerar krav enligt EU-direktiv. För tunnlar kortare än 500 meter ska Vägverkets egna föreskrifter i ATB Tunnel 2004 tillämpas. De väsentliga delarna av EU-direktivet är infört i ATB Tunnel 2004 varför skillnad i tillämpning av säkerhetsföreskrifter inte ska behöva uppkomma, oberoende av vilken lagstiftning som tillämpas. Marieholmstunneln kommer att utformas för högsta tunnelklass (TA) enligt ATB Tunnel 2004.

Stadsdelsnämnden Backa översänder stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande. Förvaltningen ser genomförandet av Marieholmstunneln som en viktig åtgärd för att förbättra framkomligheten och underlätta den ansträngda trafiksituationen vid Tingstadstunneln. Tunnelbygget innebär stora ingrepp i bebyggelsen närmast älven. Det är av stor vikt att projektet utformas så att inverkan på fastigheter och det lokala vägnätet begränsas. Väganläggningen bör gestaltas så att den smälter in i omgivningen och bidrar till att området får en mer attraktiv prägel. Det är viktigt inte minst utifrån den aspekten att det i planförslaget ingår anläggande av en hamnbassäng dit allmänheten har tillträde. En levande och tillgänglig älv är ett viktigt delmål i att främja, utveckla och integrera stadsdelarna på ömse sidor älven.

Åtgärder behövs för att minimera de förvärrade miljöproblem som vägprojektet innebär för närboende. Bullerplank som uppförs i Tingstadsområdet behöver utformas på ett smakfullt sätt, förslag i planen finns på att kombinera bullerskydden med planteringar vilket är positivt. Det bör även undersökas om ljuddämpande beläggning kan användas i projektet.

Nya vägar bör byggas och placeras så att de stör trafiken på befintligt vägnät i så liten utsträckning som möjligt. Det bör också syfta till att förbättra trafiksituationen genom att minska belastningen på det lokala vägnätet samt göra det mer säkert och tillgängligt. Kapacitetsförstärkningar behövs utmed E6 i båda riktningarna. Salsmästaregatan och Exportgatan behöver breddas så att det finns utrymme för cyklister och gångtrafikanter. Kollektivtrafiken bör prioriteras med nya busslinjer genom tunneln vilket sannolikt kommer att reducera den nya biltrafik som förbindelsen genererar på angränsande gator. Backa industriområde behöver trafikeras med fler busslinjer som knyter ihop och bättre integrerar stadsdelen med fastlandssidan.

Den nya Marieholmstunneln utgör en betydelsefull del i att integrera staden på båda sidor om älven. Förbindelsen kommer sannolikt att avsevärt förbättra förutsättningarna för nya företagsetableringar och nybyggnationer i Backa.

Kommentar: Det är viktigt att uppmärksamma att projektet medför att boendemiljön i Tingstad förbättras genom åtgärder för bättre bullerskärning. Bättre framkomlighet i det primära vägsystemet minskar dessutom mängden trafik som trycks ut på kommunala gator. Bättre tillgänglighet för boende och verksamheter inom stadsdelen Åstadkoms och ger förutsättningar för utveckling. Förbättringar av framkomlighet utmed E6 ingår inte i projektet, utan får beslutas om som egen åtgärd och prövas av Vägverket. Kommunala gator inom planområdet har inför utställning ritats igenom för att få tillräcklig standard som framtida huvudgator i det ”sekundära vägnätet”, viktigt med tanke på omfattande tung trafik i området samt på framtida stadsutveckling inom omgivande områden, t ex Ringön. Gång- och cykelnätet får samtidigt högre standard. Fastighetsinfarter samordnas för att öka både säkerhet och framkomlighet. Trafikkontoret har tillsammans med Västtrafik gjort en stråkanalys för framtida kollektivtrafik i det primära vägsystemet inom området. Vägverket arbetar nu för att tillgodose kollektivtrafikens behov, både inom projektet och med kompletterande åtgärder utanför projektet.

Vägbeläggning med mindre stenstorlek än normalt planeras att användas inom projektet vilket permanent minskar ljudalstringen med 2 dBA. Utförda bullerberäkningar utgår från denna reduktion. Ljuddämpande beläggningar, som initialt kan ge större reduktion, men som kräver mer skötsel och som har större osäkerhet avseende tålighet och ljud-dämpande funktion över tid, prövas på olika platser i Göteborg och i Sverige. Vägverket planerar i dagsläget inte för att använda denna typ av beläggningar i Tingstad.

Arbetsplanens gestaltningsprogram visar på en hög ambition vad gäller vägprojektets utformning samt omhändertagandet av omgivande markytor. Gestaltningsprogrammet ska nu konkretiseras genom bygghandlingen, där skötsel aspekten måste belysas så att ”väglandskapet” får ett tilltalande utseende över tid. Hamnområden får förhoppningsvis verksamheter som skapar levande och lockande miljöer att besöka.

Stadsdelsnämnden Kortedala översänder stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande. De kvarstår vid synpunkterna som lämnades under programskedet. Där betonades bland annat vikten av att negativa effekter i form av luftföroreningar, buller och barriäreffekter aktivt motverkas, att gestaltning och utformning bidrar till en säker trafikmiljö, att möjligheterna att utveckla gång- och cykelstråk tas till vara, att utveckling av kollektivtrafiken prioriteras, att åtgärder vidtas för att minska negativ miljöpåverkan, att risker elimineras från transporter av farligt gods samt att tillgång till älven och ytor för rekreation säkras. Stadsdelsförvaltningen vill särskilt understryka vikten av att möjligheter tillskapas för nya kollektivtrafiklinjer, inklusive separata busskörfält via Tingstadstunneln, samt att de barriäreffekter som uppkommer motverkas genom attraktiva gång- och cykelförbindelser.

Stadsbyggnadskontoret gör i planhandlingen bedömningen att detaljplanen gör en rimlig avvägning mellan intressena för ”det stora” och ”det lilla” Göteborg, med ambitionen att regionala projekt ska vara till nytta även för den lokala miljön och att intrång och negativ miljöpåverkan ska kompenseras med förbättringar så att projektet totalt sätt inte medför någon försämring för den lokala miljön. Stadsdelsförvaltningens uppfattning är att det visserligen redovisas möjligheter och ambitioner att minska negativa effekter men att det i fortsatt arbete måste ställas krav på att dessa möjligheter och ambitioner förvandlas till åtaganden hos berörda parter.

Kommentar: Syftet med detaljplanen är att genomföra vägprojektet, samtidigt sker det vissa förbättringar för det kommunala gatunätet i Tingstad samt för gång- och cykelnätet som förbinder ömse sidor av älven. Hamnområden kan utvecklas till spännande platser att vistas i vid älven. Detaljplanen ger möjligheten, men resultatet är beroende på att verksamheter etableras som ger intressanta besöksmål och spännande miljöer. På sikt är ambitionen på Marieholmssidan en stadsutveckling utmed älvstranden med Marieholmsgatan som en levande stadsgata. Detaljplanen har tagit höjd för att kunna medge

en sådan utveckling i framtiden enligt programtankarna. Gestaltningstanken för Marieholmsmotet som en "trafikpark" är gjord med tanke på att den ska gå att inordna i en framtida stadsbebyggelse. Trafikkontoret har tillsammans med Västtrafik gjort en stråkanalys för framtida kollektivtrafik i det primära vägsystemet inom området. Vägverket arbetar nu för att tillgodose kollektivtrafikens behov, både inom projektet och genom kompletterande åtgärder utanför projektet.

Stadsdelsnämnden Lundby sänder stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande. Ledamot från (MP) reserverade sig mot nämndens beslut.

Stadsdelsnämnden yttrade sig hösten 2008 över Vägverkets förstudie för Lundbyleden. Nämnden framhöll bland annat det angelägna i att en stadsutveckling i Lundbyledens omgivning är en utgångspunkt i fortsatt planering. För att kunna bygga ut stadskärnan på det sätt som översiktsplanen anger är det nödvändigt med stora ändringar av de trafikstrukturer som Lundbyleden och Hamnbanan utgör. I nuläget passerar man ett "ingenmansland" av trafikstrukturer, magasin och verksamhetslokaler. Om dessa delar av Lundby i framtiden ska vara en del av city måste bland annat Lundbyledens och Hamnbanans barriäreffekter och deras påverkan på luft och buller minska avsevärt/försvinna. Infrastrukturbyggnaden hanteras i ett antal projekt med egna planeringsprocesser, varför helhetssynen riskerar gå förlorad. Göteborgsregionens kommunalförbund har antagit mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur. Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till år 2020. För att klara näringslivets behov av transporter tillsammans med utvecklingen av fler bostäder och verksamheter i staden behöver det nuvarande vägnätet förstärkas och få en struktur som fördelar trafiken i så hög grad som möjligt utanför stadskärnan. Det är särskilt angeläget att fördela om lastbilstrafiken från de hårt belastade lederna i centrala staden till de mer trafiktåliga lederna längre ut. Stadsdelsförvaltningen har svårt att se hur detta vägprojekt bidrar till att fördela trafiken utanför stadskärnan och till att fördela om lastbilstrafiken. Marieholmstunneln kommer att bidra till att öka de redan stora barriäreffekterna längs Lundbyleden, om inte leden förläggs i tunnel/grävs ner.

Med ökad framkomlighet ökar bilresandet och deras miljöpåverkan, även om nuvarande köer också alstrar avgaser. Vägprojektet innebär svårigheter i att nå miljömålet om att transporter av personer och varor som skapar en negativ miljöpåverkan ska minska. För Lundbyleden ökar det kravet på åtgärder för högre framkomlighet, i annat fall flyttas stockningsproblemet in på Lundbyleden. Marieholmstunneln påverkar även vägutformningen på Lundbyledens östra delar. Detaljplanen är en del i en helhet som i mycket hög grad kommer att påverka i vilken utsträckning det går att skapa en bra stadsutveckling i Lundbys centrala delar. Tillsammans styr det möjligheterna att bygga ut stadskärnan enligt översiktsplanen.

Kommentar: Översiktsplanen anger inriktningen där den "centrala älvstaden" ska växa enligt de mål som anges i yttrandet. Översiktsplanen redovisar samtidigt en utbyggnad av Marieholmsförbindelsen och av Hamnbanan. Att kombinera tunga infrastrukturstråk för godstrafik med stadsutveckling är en utmaning som staden tillsammans med trafikverket står inför att hantera de närmsta åren. Denna detaljplan syftar till att genomföra projektet för Marieholmstunneln och behandlar inte hur en stadsutveckling på Ringön och Backaplan ska hantera Lundbyleden och Hamnbanan eller hur infrastrukturen ska utformas för att medge denna stadsutveckling. Förbättrad infrastruktur, med bättre framkomlighet i vägnätet, är samtidigt en förutsättning för att en stadsutveckling ska kunna ske på Hisingen. Miljösituationen i omgivande stadsdelar blir inte med automatik bättre om inte älvtunneln byggs, eftersom framkomlighetsproblemen norr och söder om Tingstadstunneln leder till att trafik trycks ut på det kommunala gatusystemet, vilket leder till ökat trafikarbete och mer emissioner på bostadsnära gator.

Kringfarter i form av Söder-/Västerleden och Norr-/Hisingsleden kommer att upprustas för att i högre grad leda den tunga trafiken till hamn och industrier på västra Hisingen. Tvärleder planeras även från E20 till Angeredsbron respektive Rv40, liksom bättre koppling mellan Rv40 och E6 mot Söderleden. Trafik från E20 mot västra Hisingen får dock orimliga omvägar vilket gör att denna trafik saknar alternativ till Lundbyleden.

Trafiknämnden översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande. Ledamöter från (MP) och (V) reserverade sig mot nämndens beslut.

Trafikkontoret ingår i arbetsgruppen för detaljplanen där kontoret under processen har lämnat ett antal synpunkter/förslag som syftar till att förbättra bland annat den lokala trafikens anslutningar. Detaljplanen berör det område som direkt berörs av vägprojektet. Projektets påverkan på trafiksystemet är dock mer omfattande och måste beaktas utifrån en större helhet. Trafikkontoret lyfter synpunkter på detaljer inom planområdet men även på behov i trafiksystemet som ligger utanför detaljplaneområdet. De pekar på vissa bristfälliga lösningar i det trafikförslag som illustreras i planhandlingen. Dialog med Vägverket pågår kring frågorna både för detaljer i trafiklösning och för funktionen i trafiksystemet som helhet. Trafikkontoret konstaterar att det fortfarande saknas en tydlig redovisning för kollektivtrafikens framkomlighet i trafiksystemet. Trafikförslaget saknar en del avgörande länkar för kollektivtrafiksystemet och bussangöringen till den framtida knutpunkten i Gamlestaden är inte redovisad. Detta är inte acceptabelt. Buss hållplatser placerade utmed E45 ifrågasätts ur trafiksäkerhetssynpunkt. Barnperspektivet förutsätts vara beaktat i detaljplanehandlingen.

Finansiering saknas för nödvändiga trafikåtgärder utanför projektet. Det rör åtgärder som är nödvändiga för att trafiksystemet ska fungera och som i fortsättningen måste ingå i planeringen för Marieholmstunneln. Som exempel nämns ett kompletterat Slakthusmot som i första hand avlastar Gamlestaden från olämplig genomfartstrafik. Slakthusmotet är även viktigt för en avlastning av Falumotet. Även på Hisingen har kompletteringar föreslagits som är av stor vikt för att minska sårbarheten i anslutande trafikmot. Detaljplanen måste stödja dessa lösningar och planarbeten startas i tillräcklig tid för att åtgärderna ska kunna vara klara samtidigt som Marieholmstunneln.

Framtidens kollektivtrafik i området är inte framarbetad, dock anser trafikkontoret att en tydligare beskrivning av kollektivtrafikens framkomlighet i området är viktigt för projektet. För att kunna utnyttja älv-tunnlarna som viktiga kollektivtrafiklänkar så bör en studie göras i samråd med Västtrafik och trafikkontoret för att utreda optimala trafikeringalternativ. Busskörväg mellan E6 och Hjalmar Barntingsplatsen behöver redovisas så att det framgår hur framkomligheten säkras förbi de trånga passagerna genom Tingstadsmotet. Bro behöver breddas för Lundbyledens anslutning mot E6 norr. Bussangöring till den framtida knutpunkten vid Gamlestadstorget ligger utanför planområdet men bör ändå belysas då planerad knutpunkt kommer att få stor betydelse för regionen. Istället för de trafiksäkerhetsmässigt oacceptabla motorväghållplatserna på E45 bör man försöka hitta lösningar för hållplatslägen utmed Waterloogatan. Det finns anledning att studera om det från dessa hållplatslägen är möjligt att angöra med bussgator mot centrum och mot Marieholmstunneln.

I Göteborgs mest ansträngda trafikområde är det extra viktigt att undvika störningar och konsekvenser av oförutsedda händelser. Sårbarheten med dagens Tingstadstunneln får inte ersättas med att vi skapar en sårbar helhet på grund av komplexa och känsliga kör-system. Trafikkontoret vill se att en sårbarhetsanalys görs för att förebygga eventuella situationer som kan uppkomma. En vägvisningsplan kan vara möjlig att ta fram i tidigt skede för säkra att detta komplexa trafiksystem ändå kan göras tydligt för trafikanten.

En del komplexa s k kryssvävningar där trafik väver över flera körvägar från båda riktningarna och med korta vävsträckor redovisas i förslaget och måste arbetas om. Till

exempel är det svårt för trafiken från E20 att hinna väva över till E6 norr i tunneln. Samtidigt som trafiken från E45 norr måste väva in i körfält för att ta sig till Lundbyleden, vilket är den stora relationen för denna trafik. I anslutning till Slakthusmotet är det föreslaget oacceptabla kryssvävningar, vilket innebär att det inte går att ansluta trafik från Partihallsbron till avfart i motet. Slakthusmotet ingår inte i detaljplanen men det behöver framgå att lösningar fungerar även för trafiken från Partihallsförbindelsen. Att åter leda tung trafik genom Gamlestaden kommer inte att accepteras. Tingstadsmotet är föreslaget att göras om till utformningen den hade innan nyligen genomförd ombyggnad. Det redovisas inte heller hur nya körfält ska fasas in till befintliga körfält norrut på E6. Med tanke på att Brunnsbomotet kan tvingas att stängas i Lundbyledsprojektet kan det leda till ökad trafik i Tingstadsmotet. En kapacitetsanalys måste därför göras för Tingstadsmotet. En annan konsekvens av en stängning av Brunnsbomotet är att ett Kvillemot blir nödvändigt samtidigt med Marieholmstunneln.

Mindre justeringar behövs av förslagna gång- och cykelvägar på Hisingssidan. Gång- och cykelväg utmed Säveån redovisas med olika dragning i planbeskrivning respektive illustrationskarta. Med tanke på öppningsfrekvensen för dagens järnvägsbro bör det studeras om det är bättre att ha gång- och cykelbana även på den nya bron. Gång- och cykeltrafiken har huvudstråk längs älven och över älven som måste fungera under hela byggtiden.

Gatuhöjderna för lokalgatusystemet behöver beakta framtida översvämningsnivåer. Fastighetsinfarter behöver ses över så att de inte skapar kapacitetsproblem i lokalgatunätet. Diskussion med berörda fastighetsägare behövs tidigt för att hitta goda helhetslösningar. Trafikkontoret förutsätter att lokaltrafiken kommer att få en acceptabel framkomlighet även under byggtiden. Detaljplan behövs för ny dragning av Exportgatan, viktigt för avlastning av korsningar i Tingstadsmotet. Detaljplan behövs för Salsmästaregatans vidare sträckning mot Ringön.

Byggskedet behöver planeras så att älvtrafik inte tvingas styras till tider då Göta älvbron måste hållas stängd på grund av högrafik.

Samplanering mellan Hamnbanans utbyggnad och Marieholmstunneln är nödvändig. Banverket behöver påskynda sitt arbete, främst på Hisingssidan för att trafiklösningar ska kunna säkerställas i planområdet. Trafikkontoret lyfter frågor som rör anslutning av industrispåret till Hamnbanan samt flyttning av spår för att skapa utrymme för fler körfält från Lundbyleden mot E6 norr. Trafikkontoret menar att nästa järnvägsbro över älven ska vara dubbelspårig och hur bron ansluter på ömse sidor älven avgör en del lösningar för vägtrafiksystemet.

Enligt översiktsplanen bör tunneln skyddas permanent till nivån +12,9. Utöver detta har ny kunskap framkommit kring klimatförändringar med extrema vädersituationer och högre vattenstånd. Med hänvisning till ny kunskap har trafiknämnden lämnat förslag till kommunstyrelsen om att samhällsviktiga anläggningar ska kunna skyddas ytterligare en meter utöver idag. Med största sannolikhet kommer detta extra skydd att bli en rekommendation för Marieholmstunneln. Detaljplanen anger att färdigt golv och öppningar i byggnader ska ligga på nivån +12,9 om inte annat översvämningskydd kan anordnas. Detta innebär att vi bör höja lokalgatorna så att fastigheterna kan angöras i framtiden, alternativt bör det tydligt framgå var skyddsåtgärder planeras att utföras. I de situationer där detaljplanen inte kan ta helhetsansvaret för översvämningskyddet ska det tydligt framgå att det krävs åtgärder även utanför planens ansvarsområde.

Kommentar: Dialogen mellan trafikkontoret och Vägverket angående trafiksystemets utformning och dess sårbarhet har fördjupats. Vägprojektet för Marieholmstunneln kommer inte att kunna lösa alla de framkomlighetsproblem som finns i det primära och i det sekundära (kommunala) vägnätet. Samsyn finns idag mellan trafikkontoret och

Vägverket kring vilka nödvändiga kompletterande åtgärder i trafiksystemet som krävs för en fungerande helhet. En direkt konsekvens av Marieholmstunneln är behovet av ett nytt Slakthusmot, en åtgärd som från början ingick i projektet men som utgick av kostnadsskäl. Slakthusmotet måste stå klart samtidigt som Marieholmstunneln invigs för att inte genomfartstrafik åter ska ledas genom Gamlestaden. Förbättringar samt utformningen av Lundbyleden hanteras i egen planeringsprocess. Övriga förbättringar i primärvägnätet beslutas och finansieras som egna projekt.

Trafikförslaget för vägprojektet har vidareutvecklats från samrådsförslaget i dialog mellan Vägverket och trafikkontoret. Det har mest påtagligt påverkat utformningen av det kommunala gatusystemet, där infartslösningar, gatubreddssektioner, gång- och cykelbanor, busshållplatser etc detaljstuderats. Målsättningen är att under byggtiden hålla Salsmästaregatan öppen för trafik medan Marieholmsgatan måste stängas. Gång- och cykeltrafik utmed Marieholmsgatan under byggtid behöver få en lösning.

Planbeskrivningen redovisar framtida utbyggnader av gång- och cykelnätet öster om älven. Illustrationskartan visar vad som Vägverket bygger ut inom vägprojektet. Med anledning av pågående verksamhet inom Partihallsområdet har gång- och cykelvägen provisoriskt lagts inom Marieholmshotet på västra sidan av Sävån. En lösning som långsiktigt inte har tillräckligt hög standard eller har tillräckligt god trygghet som länk i huvudvägnätet för gång- och cykel (enligt stadsbyggnadskontorets åsikt).

Vägprojektet ska medge en framtida utbyggnad av Hamn-/Bohusbanan för passage av väganläggningen. I övrigt behandlas inte järnvägens utformning i denna detaljplan. Detaljplanen och väganläggningarna blir förutsättningar för järnvägsprojektet. Vägverket och Banverket ansvarar för att nödvändig samordning sker. Trafikkontorets önskemål på utformning av järnvägsprojekt får behandlas i kommande detaljplan för den nya järnvägsbron.

Väganläggningen säkras genom skyddsbarriär till +12,9. Möjlighet att tillfälligt säkra väganläggning till +13,9 får vidare studeras vid framtagande av bygghandling. Marknivåer för anslutande vägar komplicerar en säkring för ytterligare en meter, vilket kräver omfattande åtgärder för befintlig infrastruktur. Lokala skyddsåtgärder är möjliga att åstadkomma men för att upprätthålla funktionen behöver hela vägsystemet ses över, vilket kräver omfattande åtgärder och som måste hanteras i större sammanhang. Detta gäller även för översvämningsskydd av kvartersmark och kommunala gator i Tingstad och Marieholm. Åtgärder krävs på långa sträckor, vilket inte är möjligt att hantera i denna detaljplan. Marknivån är av stabilitetsskäl inte lämplig att höja i planområdet. Byggnader kan därför inte alltid läggas på en högre nivå. Vattenskyddad konstruktion av byggnader enligt planbestämmelse ska bedömas som en tillräcklig åtgärd. Ledningsanslutningar till fastighet ska enligt planbestämmelse förses med backventiler. Behov av översvämningsskydd utanför planens ansvarsområde tydliggörs i planbeskrivningen.

Vägverket tar inom arbetet med bygghandling fram en sårbarhetsanalys beträffande kör-systemet och dess kapacitet som baseras på uppdaterad trafikprognos, trafikkontorets synpunkter m m. Inriktningen är att åstadkomma flexibilitet för körfältsdisposition samt acceptabel framkomlighet vid omledning av trafik p g a olyckor, underhållsåtgärder o dyl. Från sårbarhetssynpunkt framkom det av analyser i vägutredningen att den nu valda sträckningen är gynnsam för att hantera störningar i systemet genom att alternativa vägval relativt lätt kan tillgodoses.

Kollektivtrafikens framkomlighet är översiktligt beskrivet i framtaget PM utifrån den stråkanalys som trafikkontoret tillsammans med Västtrafik tagit fram för framtida kollektivtrafik i primärvägnätet inom området. Beskrivna stråk redovisas i arbetsplan och planbeskrivning.

Busshållplatser är borttagna utmed E45, istället är Marieholmsmotet kompletterat så att busslinjer från Hisingen kan angöra föreslagna busshållplatser utmed Waterloogatan, i direkt anslutning till Gamlestadens resecentrum. Ett utbyggt Slakthusmotet krävs för busstrafikens anslutning norrut. Anslutning mot City/Gullbergsvass kräver ytterligare åtgärder, vilka studeras vidare av trafikkontoret. Separata busskörfält har förlängts genom Tingstadsmotet med blandtrafik enbart för av- och påfarter i motet. Bro som ansluter Lundbyleden med E6 norr har därmed breddats. Möjlighet till förlängning av busskörfält till Lundbyleden får prövas i Lundbyledsprojektet samt i detaljplan för Hamnbanan. Utrymme för busshållplatser utmed Salsmästaregatan är säkrad.

Redovisning av sårbarhetsanalys och kollektivtrafikens framkomlighet kommer att ske i trafiknämnden innan denna detaljplan går för antagande.

Statliga och regionala myndigheter m fl

Banverket konstaterar att detaljplanens syfte är att genomföra vägprojektet för Marieholmstunneln men att detaljplanen samtidigt ger planstöd för en utbyggd spårkapacitet från Kvillebangården fram till Marieholmsbron. Banverket har påbörjat arbetet med utredning samt järnvägsplan för ökad kapacitet på Hamnbanan samt ny Marieholmsbro. Utredningsområden för järnväg och väg angränsar och överlappar varandra. Banverket vill liksom tidigare framföra att det är viktigt att dessa två utredningar samordnas under både projekterings- och särskilt under byggskedet. De är frågande till dagvattenmagasin placerade söder om Marieholmsbron. Banverket förutsätter att dessa inte kommer att försvåra byggandet av ytterligare en Marieholmsbro, utifrån exempelvis föroreningsrisk.

Banverket framförde i programskedet vikten av att befintliga industrispårsanslutningar visas hänsyn. I samrådsförslaget har en ny dragning av Salsmästaregatan placerats över befintligt industrispår utmed Exportgatan, även benämnt "Backaspåret". Som sektorsföreträdare för spårbunden trafik vill Banverket framhålla vikten av att spåret även i framtiden kan trafikeras. Genomförbarheten för aktuellt förslag behöver utredas, liksom behoven av skydd i korsningen med järnvägen. Teknisk utformning av plankorsningar bör uppfylla Banverkets standard. Enligt Vägmarkesförordningen ska Banverket fatta beslut om erforderliga skydd i plankorsningar oavsett spårägare. Det är spårägaren som ska verkställa beslutet. Spåret ägs i den södra delen av Banverket och i den norra delen av kommunen. Banverket ser gärna att industrispåret övergår i kommunens ägo och att en reglering av berörd fastighet inom planområdet genomförs. Det kan även finnas andra fastighetsgränser som bör diskuteras innan detaljplanen går vidare för utställning.

Cykelvägen norr om Hamnbanan justeras något i planförslaget och Banverket bedömer att den delvis kommer närmare järnvägen och dess högspänningsledningar. Cykelvägen behöver utformas utifrån föreskrifter om fritt utrymme utmed järnvägen.

Kommentar: Vägverket och Banverket har inför utställningen stämt av arbetsplanens konsekvenser för framtida utbyggnader av Hamnbanan. Arbetsplan och detaljplan ger de förutsättningar som Banverket sedan måste hantera vid upprättandet av järnvägsplan respektive detaljplan för järnvägens utbyggnad. Samplanering mellan Vägverket och Banverket kommer att ske vid framtagande av bygghandling för vägprojektet respektive utredningar för den nya järnvägsbron.

Markreservat för ny järnvägsbro får belastningsrestriktion om 10 kPa utbredd last. Banverket kan inom järnvägsprojektet utreda högre punktvisa laster som krävs för anläggandet av järnvägen.

Utförande samt krav på säkerhetsanordningar vid plankorsningar med industrispåret förtydligas i planbeskrivningen. Övertagandet av spår i kommunens ägo är möjligt, exakt gränsdragning för spåransvar får vidare diskuteras mellan Banverket och staden.

Cykelvägen norr om Marieholmsbron utgår vilket utökar järnvägsfastigheten mot norr och ger utrymme för behov av ombyggnad av järnvägens banvall.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har inga ytterligare synpunkter på planförslaget i detta skede. Representant för (MP) reserverar sig mot beslutet.

GR anser det vara bra att detaljplaneringen ligger så långt framme att ett genomförande inte behöver försenas av formella skäl. Som information nämner de att GR tillsammans med Vägverket, Göteborgs stad och Västra Götalandsregionen har formulerat förslag till avtal "Genomförande- och finansieringsavtal för Marieholmstunneln, samt kollektivtrafiksatsning i Västra Götaland". Förslaget ligger just nu på finansdepartementets bord för godkännande och ska sedan godkännas av respektive part.

Kommentar: Sedan yttrandet skrevs har en ny finansieringslösning för utbyggnad av infrastrukturen i Göteborgsregionen kommit på bordet. Detaljplanen kan därför inte redovisa vilken finansieringslösning som slutligen kommer att gälla. Det förutsätts att byggstart för älvtunneln kan ske som planerat hösten 2010 med färdigställande 2016.

Lantmäterimyndigheten uppskattar att det för berörda fastighetsägare finns en konsekvensbeskrivning där respektive fastighetsägare tydligt kan se hur de kommer att påverkas av planen. De vill dock att fastighetsbeteckningar ska redovisas på plankartan för att enklare kunna se konsekvenserna för respektive fastighet. Möjlighet bör ges till att skapa ett tredimensionellt fastighetsutrymme för älvtunneln, lämpligen genom att införa beteckningen (GENOMFART) på berört område. De har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: Av läsbarhetsskäl kan inte fastighetsbeteckningar införas på plankartan utan grundkartan får användas för denna information. Eftersom kommunen avser att äga vattenområdet ovan tunneln är det inte aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning. Planbestämmelse ger stöd för servitut om det önskas för tunnelkonstruktionen.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas. De befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas eller att det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen konstaterar att vägprojektet påverkar flera olika riksintressen i området. För att trafiken i älven ska kunna samordnas på bästa sätt krävs ett samarbete mellan Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Inte minst med tanke på att en ny järnvägsbro kommer att behöva byggas i närheten av vägtunneln.

Länsstyrelsen hänvisar till att Statens Geotekniska Institut (SGI) i samrådsyttrandet konstaterar att totalstabiliteten kring Göta älv inte är tillfredsställande. Detaljplanen måste se till att erforderliga åtgärder kan genomföras för att säkerställa stabiliteten och detta ska vid behov regleras med erforderliga planbestämmelser. De påpekar att utöver Göteborgs stads fördjupade översiktsplan för transporter med farligt gods bör även länsstyrelsens riskpolicy nämnas. Enligt den ska riskhanteringsprocessen beaktas vid bebyggelse inom ett avstånd av 150 meter från farligt godsled. Inga fasta avstånd anges utan hänsyn ska tas till den riskbild som råder i aktuellt område. Marieholmstunneln kommer, när den är klar, att behöva kategoriseras enligt de regler som finns i ADR-S (restriktioner för passage genom vägtunnlar med fordon som transporterar farligt gods). Detta kan innebära restriktioner alternativt lättnader vad gäller transport av farligt gods beroende på tilldelad kategori. Det är ännu inte beslutat vilken kategori tunnlar i Göteborg ska tilldelas. Riskanalyser kommer att genomföras på uppdrag av Vägverket och kommer att utgöra del av beslutsunderlaget.

Planbestämmelse anger lägsta nivå för öppning i byggnad till +12,9. Länsstyrelsen frågar till vilken höjd väganläggningen kommer att säkras samt hur transformatorer kommer att översvämningssäkras. Planbestämmelse behöver kompletteras. Planerade vattenanläggningar, vid sidan av det som ingår i pågående tillståndsprövning för vattenverksamhet avseende Marieholmstunneln, är anmälnings- eller tillståndspliktiga vattenverksamheter enligt 11 kap Miljöbalken.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar: Det geotekniska materialet från arbetsplanen har kompletterats och fördjupats med nya undersökningar och nya beräkningar. Syftet har varit att utöver arbetsplanens studier av vägprojektet säkerställa totalstabiliteten i området, både för vägprojektet och för omgivande kvartersmark. Belastningsrestriktioner har införts för planområdet. Det kompletterade geotekniska materialet tillsammans med föreslagna regleringar i detaljplan har redovisats för SGI på särskilt samrådsmöte inför utställning av detaljplan och arbetsplan.

Göteborgs stad använder den fördjupade översiktsplanen för transporter med farligt gods vid planläggning. Den har legat till grund för upprättande av riskanalys för arbetsplanen och den har även föranlett reglering av marken invid järnvägen. Älvtunnlarna kommer att erhålla någon av de högsta klasserna där farligt godstransporter inte tillåts, vilket redovisas i planbeskrivningen.

Marknivån inom planområdet är inte möjlig att höja så att den blir översvämningssäker på +12,9. För att byggnader ska kunna fungera med befintliga marknivåer ändras planbestämmelse till att föreskriva vattensäker konstruktion, inte att reglera höjd på färdigt golv. Om Tingstad och Marieholm långsiktigt ska översvämningssäkras krävs ett helhetsgrepp med översvämningsskydd utmed älven på längre sträckor. Förutsättningar och konsekvenser av en sådan lösning har inte varit möjlig att hantera med denna plans begränsade utbredning. Frågan får hanteras i mer övergripande studier. Väganläggning säkras genom föreslagen skyddsbarriär på +12,9.

Polismyndigheten har ingen erinran.

Sjöfartsverket har inget att erinra mot byggandet av Marieholmstunneln, men de konstaterar att vissa åtgärder kommer att krävas för att säkerställa framkomlighet och säkerhet för sjöfarten under byggtiden. Befintligt ledverk är idag utformat för norrgående trafik på östra sidan och sydgående trafik på västra sidan. Ledverket bör kompletteras för att bli likformigt på båda sidor om bro och mittspann för att möjliggöra fartygspassage i båda riktningar, på både östra och västra sidan av mittpartiet. Det bör övervägas att konstruera ledverket för att vara permanent, då det vid ett genomförande av planerad ny järnvägsförbindelse över Göta älv eventuellt kan komma att krävas liknande säkerhetsarrangemang under såväl anläggnings- som driftfas. Ett nära samarbete bör etableras mellan byggherre, projektör och entreprenör gentemot Sjöfartsverket, för ömsesidigt informationsutbyte i samband med såväl förberedande undersökningar som själva byggandet av tunneln. Såväl Vänerns som Väst kustens sjötrafikområde bör kontaktas för detta informationsutbyte.

Sjöfartsverket har i övrigt inget att erinra mot den nu föreslagna detaljplanen, utan återkommer med mer detaljerade synpunkter när planerna för utformning och genomförande i senare skede konkretiseras.

Kommentar: Erforderliga åtgärder för att säkerställa framkomlighet och säkerhet för sjöfarten under byggnadstiden kommer att klargöras i de samråd som hålls med berörda parter om vattenverksamheten samt i projektets ansökan om miljödom.

Statens Geotekniska Institut (SGI) noterar att detaljplanen hänvisar till att Vägverket genomfört utredningar och undersökningar i samband med arbetsplanen samt att

kompletterande utredningar av markstabiliteten pågår såväl inom som i anslutning till planområdet. SGI konstaterar att de saknar materialet och att de därför inte kan ta ställning till hur de frågeställningar som berör hälsa och säkerhet har beaktats i planen. I samrådsskedet borde detta redan vara klarlagt enligt SGI.

Totalstabiliteten kring Göta älv är inte tillfredsställande för dagens förhållanden. Detaljplanen ska tillse att erforderliga åtgärder kan genomföras för att säkerställa att stabiliteten blir tillfredsställande och att detta vid behov regleras med erforderliga planbestämmelser. Hänsyn måste även tas till omgivningspåverkan samt geotekniska åtgärder för behov av översvämningsskydd. På plankartan saknas belastningsrestriktioner, troligen kan det även finnas behov av andra bestämmelser som reglerar avschaktningar, tryckbankar, erosionskydd samt bottenivåer i älven etc. Nya europeiska beräkningsstandarder, Eurokoder, kommer avseende stabilitet m m att börja gälla under planens genomförandetid, vilket hänvisningar i planbestämmelser bör beakta. SGI har inte granskat eventuella markmiljötekniska frågeställningar, däremot har de noterat att det förekommer föroreningar inom planområdet och att dessa ska omhändertas. I översiktsplanen redovisas område i Marieholm som mark för upplag av förorenade massor. Då detta område är placerat i direkt anslutning till Göta älv är det mycket viktigt att stabilitetsförutsättningar och risk för utlakning är tillräckligt utrett innan området används för detta ändamål.

Kvartersmark är belägen inom lågriskområde för markradon. Även eventuell radonförekomst i fyllningar bör beaktas och vid behov säkerställas med planbestämmelse.

SGI finner, från geoteknisk synpunkt, förutsättningarna för ett plangenomförande som möjliga. Geotekniska förutsättningar och erforderliga bestämmelser med hänsyn till stabilitetsförutsättningar bör i huvudsak vara redovisade i samrådsskedet, erforderliga kompletteringar krävs.

Kommentar: Projektet är komplicerat, liksom de geotekniska förutsättningarna inom området. Vägprojektets genomförande från geoteknisk synpunkt har sedan tidigare utretts inom arbetsplanarbetet. Det geotekniska underlaget är nu kompletterat med undersökningar och beräkningar samt åtgärdsförslag för totalstabiliteten inom och i anslutning till planområdet. Genomförandet och dess behov av markåtkomst har även förtydligats. Planområdet omfattar den mark som krävs för vägprojektets genomförande och totalstabiliteten säkras både för omgivningens påverkan på vägprojektet och för projektets påverkan på omgivningen. Vattenområden är medtagna inom planområdet för att säkra åtgärder utmed älvstränderna.

Samrådsmöte hölls med SGI 2009-10-09 för genomgång av kompletterat geotekniskt underlag samt införandet av detaljerade belastningsrestriktioner på plankarta. Detaljplan och arbetsplan ställs ut gemensamt vilket ger tillgång till alla handlingar för samordnad granskning av arbetsplan och detaljplan.

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning ser positivt på att tunnel används istället för bro. När det som i detta fall planeras för en sänktunnel är det viktigt att djupet i farleden beaktas. Det ska, som det också nämns i planhandlingen, tålas att nödankra ovanpå tunneln. Således måste tunnelns konstruktion och lagret med jord vara anpassat att tåla ankring med den typ av ankare med kätting som förekommer på fartygen som passerar. En tunnel påverkar inte sjöfarten när den är klar. Dock ser Transportstyrelsen säkerhetsrisker med fartygstrafiken i samband med anläggningsfasen. Med den sjötrafik som idag trafikerar älven innebär det redan under normala förhållanden att säkerhetsmarginalerna är relativt små. Det arbete som planeras, bl a muddring i älven, gör att tillgängligt vattenområde för fartygstrafiken minskar. Detta ökar risken före en olycka. Även en ökning av trafiken under byggtiden beroende på transporter av t ex muddringsmassor,

förflyttning av mudderverk kan innebära ökad risk för olyckor. Anläggandet bör vara planerad så att man påverkar sjötrafiken i så liten omfattning som möjligt.

Transportstyrelsen anser att det för den del av anläggningsfasen där muddring, sprängning, dumpning eller andra aktiviteter som påverkar sjötrafiken pågår bör riskerna analyseras. Detta bör ske i en separat riskanalys av navigationsolyckor. Riskbilden bör utredas och utifrån det föreslås åtgärder och handlingsplan för att höja säkerheten. Handlingsplaner och åtgärder bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Kartering av områden som ändrats ska redovisas efter genomförd byggnation med justerade kajer, strandlinjer och slänter. Ny sjömätning bör även utföras enligt internationell standard.

Kommentar: En riskanalys med förslag till säkerhetshöjande åtgärder kommer att upprättas för arbetena i Göta älv och för sjötrafiken. Riskanalysen kommer att göras i samråd med berörda parter och ingår i projektets miljödömsansökan.

Vägverket konstaterar att de tillsammans med stadsbyggnadskontoret aktivt deltagit i framtagandet av detaljplanen. Vägverket har i tidigare arbete tagit fram arbetsplan för den planerade tunneln med tillfarter och nu har arbete med bygghandlingen påbörjats. Vägprojektet kommer under året att tillåtlighetsprövas av regeringen enligt § 17:1 Miljöbalken. Planhandlingen redovisar att kompletterande trafikåtgärder krävs utöver själva tunnelbygget. En sådan åtgärd är ett nytt Slakthusmot, vars exakta placering ytterligare bör diskuteras. Redovisat läge ligger nära Marieholmshotet, vilket innebär korta av- och påfarter. I Tingstad krävs ytterligare studier när det gäller tunnelns koppling till Kungälvsleden och Lundbyleden. För att klara dessa anknypningar kan breddning av befintliga vägar komma att behövas.

Marieholmstunneln öppnar nya möjligheter för kollektivtrafiken och bland redovisade lösningar kan nämnas ett eget körfält söderut i Tingstadstunneln. En viktig koppling för kollektivtrafiken är mellan Knutpunkt Hjalmar och Gamlestaden. Utbyggnad av gång- och cykelnätet för anslutning till Marieholmsbron behöver utföras så att trygghet och säkerhet tillskapas.

Vägverket vill att planhandlingens beskrivning kompletteras angående transporter med farligt gods i Marieholmstunneln och på Lundbyleden. De vill även att förväntat vägtrafikbuller och föreslagna åtgärder förtydligas i enlighet med ”PM – Komplettering av trafik- och miljöeffekter”. De vill även förtydliga att det finns sju älvförbindelser från Hisingen, utöver de fem nämnda även Nordre älvbron och Kornhalls färja.

Innan detaljplanen antas ska avtal tecknas mellan kommunen och Vägverket i vilket ansvar och åtaganden redovisas vad det gäller kostnader och utbyggnad av i detaljplanen ingående anläggningar. Dessutom skall ”överenskommelsen mellan Vägverket och trafikkontoret” från år 1998 uppdateras.

Kommentar: Detaljplanearbetet för ett utbyggt Slakthusmot avses att påbörjas under år 2010, så att trafikplatsen ska kunna vara färdigställd samtidigt med Marieholmstunnelns öppnande 2016. Planbeskrivningen kompletteras enligt Vägverkets PM -Komplettering av trafik- och miljöeffekter.

Arbetsplanen och detaljplanen är kompletterad med beskrivningar om kollektivtrafiken utifrån trafikkontorets/Västtrafiks utförda stråkanalys över framtida kollektivtrafik inom primärvägnätet i området. Trygghets- och säkerhetsfrågorna för gång- och cykelnätet behandlas vid detaljprojekteringen. Dialog med Vägverket om avtalsfrågorna är inledd för att vara slutförda innan detaljplanen antas. Arbete pågår samtidigt mellan Vägverket och trafikkontoret för att uppdatera det generella väghållaravtalet, vilket kommer att ligga till grund för genomförandeavtal samt upprättande av specifikt väghållaravtal för objektet.

Sakägare

Eklandia Fastighets AB ser positivt på anläggandet av Marieholmsförbindelsen. Den kommer emellertid att i hög grad påverka deras två fastigheter i Tingstad. Diskussioner har förts med fastighetskontoret om den praktiska hanteringen av kommunens mark-åtkomst. Samsyn har funnits om att fastigheterna ska lösas in av kommunen i sin helhet. I planhandlingarna anges dock inlösen endast för del av deras ena fastighet. Eklandia motsätter sig detta och framför att hela fastigheten ska inlösas.

Kommentar: Enligt pågående diskussioner med kommunen är avsikten att lösa in hela fastigheten.

Hequity i Göteborg AB önskar att utlovat platsbesök angående påverkan på deras fastighet kommer till stånd snarast. De önskar besked om infartsfrågan samt om avgränsningen av fastigheten.

Kommentar: Information om lösning av fastighetsinfart samt avgränsning av fastighet redovisades vid möte 2009-09-23.

KB Beryllen kommenterar påverkan på deras fastighet utmed E6. Anslutningar från Marieholmstunneln mot E6 hamnar mycket nära byggnaden och kan inkräkta på möjligheten att nyttja fastigheten på ett rationellt sätt såsom rundkörning till lastintag på baksidan. En överdäckning av den norra uppfartsrampen från tunneln skulle tillgodose fastigheten vad avser buller, rundkörning och parkering. Bullerexponeringen kommer att öka påtagligt till följd av ökad trafik och att viadukter anläggs närmare byggnaden. Uppenbarligen erfordras speciella åtgärder med bullerskärmar, fönsterbyten och dylikt.

Av planhandlingen framgår att markyta inom fastigheten tillfälligt ska tas i anspråk vid genomförandet, omfattning och typ av trafik har inte redovisats. Det torde innebära att rundkörning omöjliggörs samt att entrémöjligheterna för flera hyresgäster försvåras avsevärt. Deras verksamheter kommer att hindras och speciellt Flügger Färg skulle åsamkas bestående skador. Enligt kartmaterial bör det vara möjligt att anordna körytor mellan E6 och deras fastighetsgräns.

Byggnaden på fastigheten är inte stödpålad, utan enbart kohesionspålad, varför vägdragnings söder om byggnaden med sju meters djupa schakt kan inverka skadligt på byggnaden. Detta måste uppmärksammas och åtgärder vidtas för att eliminera risker för framtida sättningar, bl a till följd av eventuell grundvattensänkning samt vibrationer från tung trafik.

Särskilt markägarsammanträde ska hållas enligt vad som framkom vid samrådsmötet. KB Beryllen utgår från att den ekonomiska regleringen kommer upp i senare skede då markinlösen och intrång ska hanteras och berör därför inte dessa frågor i yttrandet.

Kommentar: Fastighetens berörs av tillfällig nyttjanderätt under genomförandet av projektet. Dialog kommer att föras om hur fastighet ska fungera under byggtiden samt hur verksamheter påverkas. Stabilitetshöjande åtgärder ska utföras inom fastigheten. Ljudnivå inomhus kommer att kontrolleras efter att vägbyggnationen är genomförd, varvid 45 dBA ska klaras. Fönsteråtgärder kan eventuellt komma att krävas, utförs i så fall i samråd med fastighetsägare.

Lyfta frågor rörande rundkörning, parkering och buller samt förslag till lösningar har diskuterats vid ett särskilt markägarsammanträde 2009-07-01.

Skanska Fastigheter Göteborg AB konstaterar att kommunen har för avsikt att lösa in deras tre fastigheter i Tingstad. De har inget emot utbyggnaden av Marieholmstunneln, utan önskar tvärtom att den kommer till utförande för utvecklingen av Göteborg med omnejd. Skanska har förvärvat de obebyggda fastigheterna för att där utveckla fastighetsprojekt inom kontor, logistik och affärshus och deras förväntan är att kunna förädla

fastigheterna. Deras affärsidé är inte att sälja icke förädlade fastigheter och erhålla en köpeskilling utan det är att inneha ett intressant markinnehav. De är därför intresserade av att uppta diskussion med kommunen om markbyte. Det skulle påskynda kommunens önskemål om förvärv av fastigheterna och väsentligt minska kostnader för värderingar, inlösenförfarande etc. De ifrågasätter uppgifterna i planhandlingen om att det finns markföreningar inom fastigheterna. De vill ta del av analyser för de jordprovas som enligt uppgift tagits på deras fastigheter.

Kommentar: Möjligheter till ersättningsmark får diskuteras vid förhandling om inlösen. Fastighetsägaren får ta del av resultat från markmiljöundersökning.

Stena Metall AB äger fastigheter i Tingstad samt har tomträtter i Marieholm som berörs av detaljplanen. De arrenderar även kommunal mark i Tingstad. Dotterbolaget Stena Recycling AB bedriver verksamhet med återvinning av material i Tingstad och de konstaterar att del av fastighet ianspråkats för vägprojektet. De kräver en ordentlig genomgång av intrången samt en redovisning av hur de blir kompenserade. I Tingstad kan intrånget kompenseras genom att mark utmed järnvägen regleras till fastigheten. De är i princip positiva till att överta mark, men behöver få en ordentlig redovisning av markens beskaffenhet och användbarhet. Kostnader med anledning av påtvingade förändringar av verksamheten förutsätts att ersättas av kommunen och att avtal om detta tecknas före detaljplanens antagande. De ifrågasätter hur infart till fastighet kommer att fungera med tanke på kort avstånd till ny cirkulationsplats och ber om redovisning av det. I Marieholm påverkas fastigheter av arbetsområde för vägbyggnad. Även angående dessa fastigheter förutsätts att avtal om compensation är tecknat före detaljplanen antas. De vill slutligen påtala vikten av fortlöpande information om anläggningens planerade utformning, så att de kan ta ställning till påverkan på deras verksamhet, såväl för den slutliga utformningen som under byggskedet.

Kommentar: Löpande kontakter har skett angående påverkan på verksamhet i Tingstad samt inlösen/övertagande av mark i Marieholm. Trafikförslaget är vidareutvecklat, bland annat för att lösa fastighetsinfarter. Detta har tillsammans med genomgång av ledningsdragningar medfört förändringar av kvartersmarken i Tingstad. Mark som Vägverket ianspråkar under byggskedet redovisas med tillfällig markanvändning i detaljplanen. Kommunen har en generell ambition att nå frivilliga överenskommelser med fastighetsägarna, så tidigt som möjligt när medel står till förfogande.

Svenska Statoil AB konstaterar att mark för tillfällig markåtkomst redovisas på mark som de arrenderar. De förutsätter att detta sker på sådant sätt att hänsyn tas till bensinstationens drift, så att störningar under byggtiden minimeras. Vidare förutsätts att markåtkomsten nyttjas efter samråd med Svenska Statoil samt deras köpman på platsen.

Kommentar: Stabilitetsförbättrande åtgärder krävs för mark öster om mackbyggnaden. Kontakt kommer att tas med båda Svenska Statoil och med den lokala köpmannen för att diskutera nytt arrendekontrakt samt verksamhetens drift under byggtid. Införda belastningsrestriktioner på plankartan redovisar hur tomtmarken av stabilitetsskäl kan användas efter utförda åtgärder.

T. Johannisson Fastighetsförvaltning AB vidhåller den inställning samt de synpunkter och skäl som de framställde i programskedet. Utöver vad de då framförde motsätter de sig det planerade utfartsservitutet för grannfastigheten. De motsätter sig anläggandet av en permanent hamnbassäng på den norra delen av fastigheten. För det fall hamnbassäng ändå anläggs motsätter de sig att servitut för gångtrafik förläggs till fastigheten. De motsätter sig att den nordöstra delen av fastigheten och vattenfastigheten tillfälligt tas i anspråk på det sätt som beskrivs i detaljplanen.

Föreslagen in- och utfart vid den planerade rondellen är olämplig då fastighetens inkommande elanslutningar sker på denna plats. Det medför såväl kostnader för omlägg-

gning som att annan del av fastigheten tas i anspråk för förläggning av inkommande el. Hamnbassängen med viss omgivande mark är planlagd för småbåtshamn och med rättighet för allmänhetens tillträde för rekreation och avkoppling. Dessa behov saknas i området. Om sådant behov ändå bedöms finnas är platsen mycket illa vald med hänsyn till buller från industrier, tunnelmynning samt utökad tågtrafik. Anläggandet av en permanent hamnbassäng skulle helt inskränka möjligheten att fortsätta bedriva pågående verksamhet på denna del av fastigheten. De olägenheter som en permanent hamnbassäng medför för verksamheten är oproportionerligt stora i förhållande till den i planhandlingen redovisade nyttan, d v s det rekreationssyfte som förväntas uppnås med hamnbassängerna. Servitut för allmänhetens tillträde är kopplat till utförandet av hamnbassängerna. Om hamnbassängerna inte utförs saknas motiv för allmänhetens tillträde. Nyttan med servitutet kan i vart fall inte uppväga det intrång servitutet innebär på fastigheten.

Del av fastigheten samt vattenfastigheten ska tas i anspråk tillfälligt. Avtal om nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren, besked har dock lämnats om att förhandlingar inte kan inledas för närvarande med anledning av att erforderliga beslut inte är formellt fattade. Denna situation är inte tillfredställande som fastighetsägare. Ekonomiska konsekvenser av projektet har redan drabbat fastighetsägaren genom att hyresgäster har valt att flytta, andra hyresgäster har deklarerat att de planerar att flytta. Klargöranden rörande formellt förfarande genom inlösen och tillfällig markåtkomst respektive förhandlingar kring frivilliga avtalslösningar efterfrågas. Det är av stor vikt att besked rörande förutsättningarna för fortsatt verksamhet på fastigheten och vattenfastigheten för den tid som projektet är planerat att genomföras. De ifrågasätter hur planerade åtgärder ska kunna genomföras med endast ett tillfälligt ianspråktagande av mark på fastigheten och vattenfastigheten. Baserat på vad som hittills redovisats saknas bärande skäl för ett tillfälligt ianspråktagande varför de motsätter sig detta. För det fall ett tillfälligt ianspråktagande sker utgår de från att samtliga berörda delar av fastigheten återlämnas i ursprungligt skick, innefattande återuppförande av byggnader och anläggningar så att nuvarande markanvändning kan fortsätta efter tunnelprojektets genomförande.

Kommentar: Detaljplanen är justerad så att kvarvarande del av fastighet på land och i vatten ligger utanför planområdet. Inom planområdet ingår mark- och vattenområden nödvändiga att ianspråkta för vägprojektets genomförande. Kvarvarande del av fastighet med byggnad bedöms lämplig som självständig enhet. Utfartsservitut till intilliggande fastighet är borttaget med reviderat trafikförslag, vilket även gett ny placering av infart till kvarvarande del av fastigheten Backa 18:8.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Tony Skogh hyr del inom fastigheten Backa 21:10, närmast Exportgatan. Tony undrar hur hans verksamhet kommer att påverkas.

Kommentar: Byggnad med berörd verksamhet kommer inte att lösas in i detta skede. Förändringar av tillfart och parkering får lösas tillsammans med fastighetsägare.

Övriga

Klimax Göteborg anser att planförslaget inte tar tillräcklig hänsyn till den negativa påverkan på miljön, globalt och lokalt, som projektets genomförande innebär. Utredning ignorerar helt frågan om projektets effekter för Göteborgs påverkan på det globala klimatet. Hur projektet kan bidra, men också riskera att försvåra, för kommunen och regionen att nå en hållbar utveckling och sina egna miljömål undersöks inte tillräckligt.

Genom att utelämna klimatfrågan och inte presentera flera olika åtgärder på stadens trafikproblem i utredningen utan endast jämföra med ett ”nollalternativ”, där ingenting annat görs för att lösa transportfrågorna i och kring Göteborgs kommun, framställs Marieholmstunneln felaktigt som en relativt bra lösning. Det finns flera, mer hållbara, scenarier för Göteborg.

Motordriven trafik är den mest ökande källan av koldioxid i Göteborg kommun. Göteborgs miljörapport för år 2007 visar på att just motortrafiken är den största orsaken till att utvecklingen går åt fel håll för kommunens klimatpåverkan. Förutom koldioxid bidrar motorburen trafik med en rad andra utsläpp, så som svavelföreningar, kväveföreningar och partiklar, med en negativ inverkan på miljön. Klimax yttrande fokuserar på koldioxidutsläppens miljöeffekter, vilka innebär negativ påverkan på klimatet.

Idag saknas alternativa drivmedel som kan ersätta oljeberoende transporter, d v s det finns inte kapacitet att idag byta ut alla oljeberoende fordon för att drivas med alternativa drivmedel. För en okänd tid framöver är ökad motordriven trafik lika med ökad miljöpåverkan genom bland annat ökade koldioxidutsläpp. Kommunfullmäktige i Göteborg har år 2008 antagit miljömål i syfte att begränsa klimatpåverkan. I dessa miljömål beskrivs den motordrivna vägtrafiken som det viktigaste området att påverka för att minska kommunens totala utsläpp. Målet är att minska de totala utsläppen av koldioxid med 30 % till år 2020. I miljömålets beskrivning av hur utsläppen kan minska har stadsplaneringen getts avgörande betydelse. Den fysiska planeringens möjligheter att bidra till en mer hållbar samhällsplanering och ett minskat oljeberoende anges som ett av kommunens viktigaste instrument för att ge förutsättningarna för ett koldioxidsnålt Göteborg. För att få genomslag i planeringen måste kopplingen till arbetet med fördjupade översiktsplaner och detaljplaner vara konsekvent står det att läsa. Detaljplanen för Marieholmstunneln beskriver ökning av motordriven vägtrafik som något ofrånkomligt. Man tar ingen hänsyn till vad som står i kommunens miljömål. Man hävdar att Marieholmstunneln endast kommer att påverka var i kommunen ökningen av vägtrafiken kommer att ske. Detaljplanen saknar information om hur tunneln ska bidra till att minska oljeberoende transportmedel. Det framkommer inte heller hur Göteborg genom detta projekt skall reducera sin klimatpåverkan.

Forskning har visat att samhälleliga åtgärder styr individerna till att anpassa sig efter omgivningens förutsättningar. Detta har iakttagits när de studerat stadsplanering, trafik och människors förflyttningssvanor. Forskning har också visat att utökad vägnätverk ökar vägtrafik och klimatpåverkande gaser. Naturvårdsverkets rapport från oktober 2007, ”Tvågradersmålet i sikte?”, betonar stadsplaneringens ansvar för att skapa hållbara strukturer för staden. Det konstateras även att om resor med bil och flyg tillåts öka är dagens kända teknik otillräcklig för att minska utsläppen av växthusgaser. Marieholmstunneln kommer att leda till en avsevärt ökad biltrafik, vilket försvårar kommunens möjligheter att uppnå sina egna uppsatta miljömål, vilket är allvarligt. Detaljplanen utgår från en möjlig utveckling av staden, det är dock fel att i planhandlingen framföra detta som det enda utvecklingsalternativet. Den för klimatet nödvändiga förändringen av transporter är fullt möjlig. Förändringen är beroende av kommunens agerande. Istället för projekt som underlättar biltrafikens framkomlighet behövs en stadsplanering som gynnar mer hållbara utvecklingsscenarier. Detaljplanen ställer upp en stereotyp framtida utveckling av resvanor. Slutsatser som görs gällande projektets konsekvenser är endast ett möjligt scenario bland många om framtiden. Älvtunneln kommer att påverka kommunens transportstruktur för en mycket lång tid framöver. Lokala påverkan kommer att ha långtgående effekter på miljön. Detta innebär att hela världens klimat påverkas av detta beslut för en lång tid framöver.

Klimax anser att bygget av Marieholmstunneln är en ohållbar samhällsinvestering som inte kan accepteras som ett utvecklingsprojekt för kommunen. En alternativ utveckling med en hållbar planering som uppfyller kommunens egna miljökrav efterlyses. Vi kan välja om vi vill satsa på mer bilar i samhället eller fokusera våra ekonomiska och samhällseliga insatser på alternativa lösningar för transportfrågorna. Klimax vill se att framtida samhällseliga utvecklingsprojekt tar de uppställda miljömålen på allvar.

Kommentar: En växande region och en ökad befolkning medför ett ökat trafikarbete. Att satsningar på nya vägar gör förutsättningar för ökad vägtrafik, liksom att satsningar på kollektivtrafik istället ger förutsättningar för ökade kollektiva transporter motsägs inte. Prioriteringar av satsningar på vägtrafik och kollektivtrafik är dock en strategisk politisk fråga som detaljplanen inte behandlar/tar ställning till. Frågorna behandlas inom Göteborgsregionens kommunalförbund och inom Västra Götalandsregionen, bland annat i rapporten "Uthållig tillväxt" från 2006, som nu ligger till underlag för den nationella och regionala infrastrukturplaneringen samt för kollektivtrafikprojektet K2020. På kommunal nivå behandlas strategiska planeringsfrågor i översiktsplanen, som bland annat redovisar en utvecklingen av "centrala älvstaden" med 30 000 boende och 40 000 sysselsatta, med syfte att planera för ett mer resurssnålt samhälle. Vägprojektet bidrar inte till att minska koldioxidutsläppen i Göteborg, men är samtidigt en förutsättning för att staden ska kunna utvecklas, inte minst inom den "centrala älvstaden". Projektet ger även förutsättningar för ny kollektivtrafik.

Detaljplanen prövar vägprojektet utifrån plan- och bygglagen och redovisar dess konsekvenser för markanvändningen i området. Det är slutsatserna av vägprojektets trafikprognoser och miljökonsekvensbeskrivning som redovisas i planhandlingen. Projektets miljökonsekvensbeskrivning är upprättad enligt miljöbalken och väglagen och har godkänts av länsstyrelsen. Projektets miljöpåverkan prövas inom regeringens tillåtlighetsprovning enligt miljöbalken samt vid fastställelse av arbetsplanen.

Martin Lundberg och Tereza Marasovic Lundberg konstaterar att ingen ordentlig bullerutredning genomförts. Dels bygger den på reduktion med "tyst asfalt". Enligt stadens egna utvärderingar så håller denna effekt endast i ca 4 år. Om inte Vägverket tänker byta beläggning vart 3-4 år så kan man inte tillgodoräkna sig denna reduktion. Man måste utvärdera bullret även efter denna tid och inte bara när vägen är ny. Enbart husen närmast vägen, som skyddas av bullerplank, har utvärderats ur bullersynpunkt. För hus som ligger oskyddade på berget har ingen utredning gjorts. Planerad bro över järnvägen kommer att komma så högt att bullret från denna direkt påverkar dessa hus. Dessa hus har inte heller fått någon bullermätning för läget idag och man har därför ingen referens före bygget. Det finns mycket bättre läge för älv-tunneln längre upp längs älven, till områden som endast innehåller industri. Om detaljplanen godkänns förväntar de sig att bullerdämpande åtgärder utförs på deras hus.

Kommentar: Bullerutredning för projektet har utökats med ett betydligt större område där detaljerade beräkningar per byggnad/våningsplan görs. Bullerskärmen på bron mot Lundbyleden höjs från 1,4 till 2,5 meter. Bullersituation förbättras påtagligt för boende i Tingsstad, med upp till 11 dBA. Där överskridande fortfarande sker av riktvärde vid fasad för nybyggnad kommer fasadåtgärder att vidtas så att inomhusvärdet 30 dBA klaras. Åtgärder utförs i samråd med fastighetsägaren. Projektgränsen går i höjd med Pärtåsgatan, vilket innebär att åtgärder vidtas för byggnader söder om denna gata.

Beläggning med asfalt där mindre stenstorlek används ger en bestående ljudreduktion om 2 dBA, jämfört med konventionell stenstorlek. Bullerberäkningarna är gjorda med denna förutsättning. De beläggningar som beskrivs som "bullerreducerande" eller som "tyst asfalt" har inte utprovats tillräckligt för att användas i detta trafikerade vägnitt. Planhandlingarna justeras med rätta uppgifter. Läget för älvförbindelsen är vald utifrån bäst måluppfyllelse mot syftet med förbindelsen, se planbeskrivningen.

Miljöförbundet Jordens Vänner anser att huvudkritiken mot Marieholmstunneln är att den leder till en ökning av utsläppen av växthusgaser i Göteborg. Att satsa större belopp på infrastruktursatsningar som kommer att göra det avsevärt svårare att möta klimatmålet är inte bara tveksamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, det är rent omoraliskt med tanke på vad som kommer att hända om vi inte omedelbart börjar minska utsläppen. Planerad älvförbindelse kommer inte att lösa problemet med framkomligheten över älven. Varje ny väg som byggts i högbelastade trafikmiljöer har fyllts inom några år, det finns ingen anledning att tro att Marieholmstunneln skulle vara ett undantag, en ny tunnel kommer inte att förbättra trafikläget. Göteborg har fått stark kritik från EU-kommissionen för fortsatt höga halter av kvävedioxider och partiklar. Det beräknas att luftföroreningar orsakar omkring 5 000 förtida dödsfall varje år i Sverige. Det är ett allvarligt problem som kostar samhället mycket. Marieholmstunneln kommer knappast att förbättra luftkvaliteten.

Miljöförbundet Jordens vänner har med beaktande av ovanstående invändningar mycket svårt att förstå varför någon tycker att förslaget om en ny älvförbindelse vid Marieholm skulle vara bra. Trots detta finns det krafter som försöker förhastna en byggstart. Att tunnelprojektet förväntas ge en nettovinst ekonomiskt är den enda logiska förklaringen till förslaget. Utan en utförlig samhällsekonomisk analys för projektet är det mycket svårt att uttala sig om de ekonomiska konsekvenserna. Hur Marieholmstunneln skulle påverka samhället som helhet har inte undersökts av någon utredning. Hur kommer ökad vägkapacitet vid älven att påverka människors boendemönster, segregation, integration och socialt utanförskap? Infrastruktur som gynnar ett område missgynnar ofta ett annat. Vem vinner och vem förlorar på om Marieholmstunneln byggs?

Miljöförbundet Jordens Vänner framför kritik mot Vägverkets utredningar. De delar i stora drag Naturskyddsföreningens samt länsstyrelsens yttranden inför tillåtlighetsprövningen av projektet. De är dock skeptiska till hur länsstyrelsen utifrån deras kritik kan komma till en sammanfattande slutsats att projektet är acceptabelt och uppmanar alla att läsa hela yttrandet, inte bara slutsatsen. Vägverket har fått i uppdrag att utreda den optimala placeringen av en ny motorvägsälvförbindelse och det är vad Vägverket har gjort. De enklare beräkningsmetoder som Vägverket har använt är fullt dugliga för att kunna jämföra effekterna av de fyra olika dragningsalternativ som är studerade. Nollalternativet är endast en referenspunkt för att jämföra olika vägalternativ.

Fyrstegsprincipen bör alltid användas vid stora infrastrukturprojekt. ”Steg ett”, där alternativa lösningar än ny väg ska utredas, har inte undersökts på ett tillfredställande sätt. Vägverket anser att det inte går att lösa problemet med kollektivtrafik eftersom ”kollektivtrafiken är beroende av hög framkomlighet i vägnätet”. Vad som skulle hända om kollektivtrafiken fick egna prioriterade körfält har inte undersökts. Vägverket skriver även att välkonstruerade avgiftssystem kan minska trafiken och prioritera högvärdiga transporter, men att det knappast är ”försvarbart att rikta en sådan åtgärd enbart mot trafiken över älven”. Det är alltså inte försvarbart med vägavgifter enligt steg ett i fyrstegsprincipen men fullt acceptabelt att ta ut avgifter när projektet ska finansieras. Vägverket behöver förtydliga om det är acceptabelt att ta ut avgifter på trafik till och från Hisingen.

Vägverket har inte undersökt något realistiskt nollalternativ, något som är nödvändigt för en samhällsekonomisk analys. Hur kan vi veta de samhällsekonomiska konsekvenserna utan en jämförelse mellan de olika alternativen? De dokument som handlar om Marieholmstunneln är många och gamla, vilket har gjort det betydligt krångligare och mer tidskrävande att granska arbetet. En öppen och demokratisk diskussion blir mycket svår om utredningar inte är mer lättillgängliga och överskådliga.

De kommenterar samrådsprocessen, som de ur vissa aspekter anser vara vilseledande på ett så allvarligt sätt att hela processens validitet förstörts. På samrådsmötet presenterades

en grafisk bild som jämförde den prognostiserade ljudnivån om Marieholmstunneln byggs jämfört med ett så kallat nollalternativ. Diagrammet visar att ljudnivån skulle vara betydligt lägre jämfört med nollalternativet. Problemet är att nollalternativet baseras på en framtida trafikvolym som det inte finns plats för i befintligt vägsystem. Vägverket säger själva att det inte finns kapacitet för fler fordon genom den befintliga tunneln. Om ytterligare 40 000 fordon/ dygn ska få plats i Tingstadstunneln måste hastigheten sänkas till 30 km/h (optimal hastighet ur kapacitetssynpunkt), då skulle bullernivåerna automatiskt gå ned och inte tvärtom. Dessutom räknar Vägverket med en rad olika åtgärder för att minska bullret i utbyggnadsförslaget. Åtgärder som bullerplank och ljuddämpande beläggning har inte inräknats i nollalternativet. Samrådet rör Marieholmstunneln som projektet, inte vilka bullerdämpande åtgärder som ska vidtas. Man får förutsätta att åtgärdsprogrammen för att minska vägbullret i Göteborg får fortsätta oavsett om Marieholmstunneln byggs eller inte. Nollalternativet är vilseledande avseende trafikbullerfrågan. Det är bevisat att det finns allvarliga hälsorisker associerade med utsatthet för trafikbuller. Att Vägverket vilseleder närvarande på samrådsmötet på detta sätt är mycket allvarligt. Vilseledande bilder används även för att "sälja" vägprojektet. Alla bilder som visar dagsläget visar en trafikstockning. Det är i sig inte vilseledande förrän man jämför med de montage som visar en utopisk bild av hur det kommer att se ut efter tunnelns färdigställande. Detta ökar intrycket att Vägverket varit partiskt i sitt utredningsarbete.

Det är uppenbart att stor del av Vägverkets utredningsarbete måste göras om innan projektet skickas vidare för tillåtlighetsprövning. En fördel vore om några kvinnor var inblandade. Intrycket från samrådsmötet var att det endast har varit män som har arbetet med projektet. Viktigt är att utgångspunkten ska vara hur vi kan lösa problemet med framkomligheten över älven. Att Marieholmstunneln inte kommer att lösa detta problem beskriver Vägverket själva i sin komplettering till miljökonsekvensbeskrivningen. Framkomlighetsproblemen över älven är centralt för den regionala utvecklingen i länet. Problemet idag är att kapaciteten finns men att den används ineffektivt. Vi kan inte bygga bort trängselproblemet med mer väg. Kollektivtrafiken är det enda hållbara alternativet för resor som är längre än gång- och cykelavstånd i en modern stad. Det är personer och last som ska ta sig över älven, massbilism underlättar inte detta.

Kommentar: Nollalternativet är som Miljöförbundet Jordens Vänner skriver en förenkling av verkligheten för att kunna bedöma vägprojektets konsekvenser. Nollalternativet innebär en trafikbelastning som överskrider kapacitetstaket genom Tingstadstunneln under långa tider av dygnet. Konsekvensen blir att trafiken trycks ut i andra delar av trafiksystemet, både det nationella och det kommunala, med ett ökat trafikarbete och mer emissioner till följd. Den förbättrade framkomligheten över älven har bedömts generera ny trafik om 7 500 fordon/dygn enligt projektets beräkningar. Trafik som leder till ökade utsläpp av växthusgaser. Vägprojektet ger samtidigt förutsättningar för en utbyggnad av den "centrala älvstaden", en utbyggnad som bedöms stödja en hållbar stadsstruktur.

Marieholmstunneln är ett av flera planerade projekt för väg- och spårtrafik som nu behandlas i finansieringslösningar för nationella och regionala infrastrukturinvesteringar 2010-2021. Ambitionen är att öka andelen personresor med kollektivtrafik samt gods-transporter på järnväg. Förutsättningen för en växande region och för en utveckling av näringslivet är, som Miljöförbundet Jordens Vänner skriver, att kollektivtrafiken tar en större del av pendlingsresorna enligt K2020-projektet. Marieholmstunneln avlastar emellertid några av vägtrafiksystemets största flaskhalsar genom att trafik mellan E20/E45 och Hisingen undviker konflikten med E6-trafiken. Den nya tunneln har sitt största värde i att den stora sårbarhet som råder i trafiksystemet kan lindras betydligt. Små incidenter orsakar idag omfattande störningar och vid underhållsarbeten eller större

olyckor blir samhällskostnaderna höga. Att den tillkommande kapaciteten delvis ”äts upp” är också ett tecken på att trafik som annars väljer andra älvförbindelser flyttas hit, något som har både positiva och negativa miljöeffekter.

De samhällsekonomiska effekterna av Marieholmsförbindelsen har analyserats enligt den metod som är gängse vid planering av infrastruktur. De modeller som används hanterar sådana aspekter som med dagens kunskap går att värdera i ekonomiska termer. För att göra en helhetsvärdering behöver också andra effekter beaktas, vilket görs i textform i Vägverkets dokument. Beträffande fördelningseffekter kan det konstateras att tunneln särskilt gynnar utbyte av person- och godstransporter mellan östra Göteborg/Partille och Hisingen.

Vägverkets dokument har huvudsakligen tillkommit i planeringsprocess under 2003-04. Med tanke på att projektet ”vilat” fyra år innan det återupptogs hösten 2008 har PM tagits fram för uppdatering av trafikprognoser, miljöeffekter samt samhällsekonomisk bedömning. Framtagna illustrationer av projektet har som syfte att visa projektets utformning samt dess gestaltning. De har inte haft som syfte att visa den framtida trafiksituationen, vilket kommer att innebära betydligt mer trafik än vad som bilderna visar.

Det kan som Miljöförbundet Jordens Vänner riktigt påpekar konstateras att det sett över hela planeringsprocessen av vägprojektet varit en sned könsfördelning, ett problem som råder inom branschen men som bland yngre medarbetare håller på att jämnas ut.

Redovisningen av trafikbuller baseras på att riktvärden för nybyggnad skiljer sig från åtgärdsnivåer för befintliga vägar. Vi nybyggnad efterstävas en ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad om 55 dBA, inom åtgärdsprogrammen är åtgärdsnivån 65 dBA. Det är därför relevant att beskriva en förbättring av bullerskärningen i utbyggnadsförslaget som bygger på åtgärder som inte kommer att vidtas i nollalternativet.

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att kommunen bör avbryta planarbetet för Marieholmsförbindelsen eftersom detaljplanen dels är i konflikt med kommunens och regionens politiska mål, dels möter legala hinder. Naturskyddsföreningen har tidigare formulerat denna åsikt i sitt yttrande till Vägverket inför tillåtlighetsprövningen, vilket även har sänts till kommunstyrelsen i Göteborg för kännedom.

De vill särskilt peka på följande problem med biltunnelprojektet:

- Älvtunneln kan inte avhjälpa det växande köproblemet
- Marieholmsförbindelsen är oförenlig med flera av de nationella och lokala miljömålen
- De villkor som länsstyrelsen ställde upp för Marieholmsförbindelsen har inte uppfyllts
- Marieholmsförbindelsen försvårar utvecklingen av blandstad i enlighet med kommunens planer för området
- Avgiftsfinansieringen är oklar och leder i föreslagen form till framtida problem

De trafikrelaterade problem som tunneln förväntas lösa bör istället åtgärdas genom en omställning av trafikapparaten där trängselavgifter och satsningar på kollektivtrafik enligt K2020 är de viktigaste byggstenarna. Det område som Marieholmsförbindelsen tar i anspråk skulle istället kunna utvecklas till en del av den så kallade ”älvstaden”. Gamlestaden kan knytas ihop med Hisingen på andra sätt, exempelvis med en stadsgatubro över älven. I den offentliga debatten uppfattar många Marieholmstunneln som ett sätt att minska de nuvarande bilköerna. Vägverkets utredning visar emellertid att satsningen på Marieholmsförbindelsen på sin höjd kortsiktigt och i begränsad omfattning kan begränsa bilköernas ökning, någon minskning är det under alla förhållanden inte fråga om. Längre kötider jämfört med idag förväntas efter tunnelns färdigställande enligt Vägverkets egen utredning, vilket är en bekräftelse av den uppfattning som delas av så gott som alla trafikvetare. Trängselproblem i större städer går inte att åtgärda med kapacitetsökningar eftersom dessa tenderar att frigöra en latent efterfrågan på bilresande.

I planhandlingen påstås att Marieholmsförbindelsen är förenlig med relevanta miljömål, särskilt ”God bebyggd miljö” och ”Giftfri miljö”. Naturskyddsföreningen kan inte hålla med om att det ökade trafikarbete som följer av Marieholmsförbindelsen eller att de effekter på närmiljön som tunneln har som barriär och störningsalstrare, är förenliga med miljömålen. De ställer sig även frågande till vilka de övriga relevanta miljömålen är, då de anser att Marieholmsförbindelsen även strider mot miljömålen ”Frisk luft” och ”Begränsad klimatpåverkan”. Bland annat anser de att en trafikflödesanalys behövs för de sträckor där miljö kvalitetsnormen för luft idag överskrids, inklusive E6 mellan Olskroksmotet och Kallebäcksmotet.

Kollektivtrafikresandet måste mer än fördubblas för att uppnå Göteborgsregionens mål om att minst 40 % av personresorna år 2025 ska ske med kollektivtrafik. Omfattande investeringar i nya bilvägar är inte rätt metod att uppnå detta mål. Istället bör man systematiskt undersöka lösningar med en kombination av trängselavgifter och kollektivtrafiksatsningar enligt K2020. En motorledsförbindelse enligt planförslaget är inte heller förenlig med de åtaganden som Göteborgs Stad har gjort enligt Ålborg +10-deklarationen. Enligt denna deklaration ska kommunen arbeta för att 1) minska behovet av privata motorfordon och främja attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla. 2) öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel. 3) uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp. 4) utveckla en integrerad och hållbar plan för framkomligheten i staden. 5) minska transporterens konsekvenser för miljön och folkhälsan.

När länsstyrelsen 2004-10-08 tillstyrkte den samlade Marieholmsförbindelsen angav den ”nödvändiga villkor” som måste gälla för myndighetens bifall. Det gäller att de åtgärder fastställs och genomförs som länsstyrelsen enligt 5 kap 4 § miljöbalken föreslagit med syftet att biltrafiken i Göteborg skall begränsas till vad miljön och infrastrukturen tål. Det gäller att en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken beslutas, varvid Västlänken utgör ett nyckelprojekt. Det gäller att åtgärdsprogrammet genomförs med regeringens stöd för att trafiken i Göteborg, inklusive Marieholmsförbindelsen, säkrare skall inrymmas inom miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar. Enligt vad Naturskyddsföreningen erfar är alltjämt inget av dessa villkor uppfyllda.

Inom Göteborgs Stad pågår ett visionärt arbete för stadsutveckling i den aktuella planens närområde. Marieholmsförbindelsen utgör ett hot mot detta område genom att den skapar barriärer och försämrar närmiljön. Förbindelsen innebär att stor markyta tas i anspråk eftersom infrastrukturen är utrymmeskrävande och behöver säkerhetsavstånd. Detta medför en ineffektiv markanvändning som bidrar till utglesning av staden och därmed ökande bilism. En annan utveckling av planområdet är önskvärd med tanke på det relativt centrala läget. Om älvförbindelsen vid Marieholm utformas annorlunda skulle denna kunna bli en tillgång för närmiljön. Andra lösningar än motortrafikledstunnel för enbart motorfordon bör därför övervägas. Ett exempel är en blandtrafikbro som sammanbindande länk i en kvarterstad med blandade verksamheter på båda sidor av älven På en sådan bro finns utrymme för gående, cyklister, lokal biltrafik och kollektivtrafik, vilket skapar förutsättningar för hållbart resande i Göteborg. Om inte Marieholmsförbindelsen byggs finns det förutsättningar för en spårvägsförbindelse mellan Gamlestadstorget och Knutpunkt Hjalmar. Marieholmsförbindelsen minskar möjligheterna till utbyggd kollektivtrafik dels genom den ekonomiska investering den innebär dels genom den plats den upptar i den fysiska miljön.

Finansieringen av Marieholmsförbindelsen är fortfarande oklar eftersom den regleras av lagstiftning som kräver ytterligare beslut från regeringen. Avgifter som ska tas ut i Tingstadstunneln kan införas först efter ett riksdagsbeslut. Trots den sk avsiktsförklaringen som finns om att finansiera Marieholmstunneln med brukaravgifter finns betydande frågetecken kring realismen i detta initiativ. Enligt framtagna rapport om

avgiftsfinansieringen diskuteras tre formellt helt olika typer av avgifter på vägtrafiken. En avgift på trafik genom Marieholmstunneln får enligt väglagen inte användas till annat än att betala kostnader för tunneln. När tunnelprojektet är amorterat måste därför avgiften avskaffas eller kraftigt reduceras, vilket kommer att få effekter på trafikflödet med miljöpåverkan som följd. Om Marieholmstunneln avgiftsbeläggs måste en avgift även införas på trafik genom Tingstadstunneln. En avgift som kräver en separat lag beslutad av riksdagen. Dessa intäkter kan inte öronmärkas utan överskottet måste via beslut i riksdagen kontinuerligt anslås till att amortera på Marieholmsförbindelsen. När Marieholmsförbindelsen amorterats och avgiften i Marieholmsförbindelsen slopats måste sannolikt avgiften i Tingstadstunneln tas bort igen. Även det ger effekter på trafikflöden och miljö som måste analyseras på förhand. Parallellt med planeringen av Marieholmsförbindelsen utreder Göteborgs Stad ett införande av trängselavgifter i syfte att hålla nere trafikökningen och sprida ut trafiken över dygnet, bl a för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Enligt länsstyrelsen krävs genomgripande åtgärder i biltrafiken för att klara miljö kvalitetsnormerna och avgifter och parkeringsåtgärder pekats ut som de mest effektiva åtgärderna. I avvaktan på att klarhet skapas kring relationerna mellan och konsekvenserna av de olika avgiftsidéerna är osäkerheten betydande kring effekter kopplade till projektets finansiering. Information kring en avgörande faktor saknas därför för att bedöma Marieholmsförbindelsen. Så länge finansieringen av projektet inte är fastställd kan dess samhällsnytta inte slutligt beräknas. Naturskyddsföreningen anser att införandet av trängselavgifter i Göteborg är viktigt för att uppnå de mål som anförtros Marieholmstunneln. Utredningen om trängselavgifter kommer att vara klar under 2009 och först därefter vet vi hur ett vägavgiftssystem kan se ut. Planprocessen för Marieholmsförbindelsen bör samordnas med denna utredning.

Planhandlingen konstaterar att trolig ökning av trafiken på omkring 7 500 fordon/dygn motverkas genom den kollektivtrafiksatsning som brukaravgifterna skall finansiera. I stadskansliets tjänsteutlåtande 2009-05-31 framgår att kollektivtrafiksatsningen ännu bara är ett exempel. Naturskyddsföreningen ser positivt på att medel till kollektivtrafik avsätts om Marieholmsförbindelsen byggs, vilket i så fall formellt behöver beslutas. Förbättrad kollektivtrafiken till och från Hisingen via Tingstadstunneln är en viktig satsning, men det är tveksamt om den kommer att få så stor betydelse som den tillmäts. Erfarenheterna av det s k Stockholmsförsöket är att den initiala satsningen på utökad kollektivtrafik inte gav en större andel kollektivtrafikresor. Först sedan trängselskatter införts valde fler att åka kollektivt. Införande av trängselavgifter kommer att minska trafikmängderna, skapa fler kollektivtrafikresor och därmed minska köproblemen i Tingstadstunneln.

Planhandlingen anger flera skäl till att Marieholmsförbindelsen ska byggas. Naturskyddsföreningen anser emellertid att en ny motorledsförbindelse inte kan bidra till att lösa de problem som anges. De föreslår istället andra lösningar på angivna problem. Den viktigaste åtgärden för att minska sårbarheten i Göteborg är att minska beroendet av bilvägnätet, inte minst under rusningstid. En ny älv-tunnel för att öka kapaciteten i rusningstid motverkar detta syfte och minskar det finansiella utrymmet för infrastrukturinvesteringar i kollektivtrafiken. Västlänken, en förutsättning för en hållbar utveckling för transporter i hela Västra Götalandsregionen, finns i dagsläget inte med i utkastet till trafikverkens långtidsplanering för 2010-2021. Avsaknaden av Västlänken äventyrar hela den satsning på kollektivtrafiken som K2020-projektet presenterat för Göteborgsregionen. Överbelastningen av Tingstadstunneln under rusningstrafik bör lösas med trafikreglerande åtgärder och en överföring av resande från biltrafik till kollektivtrafik. Införande av trängselavgifter i Göteborg samt utbyggnad av kollektivtrafiken enligt K2020-programmet är de viktigaste förutsättningar för att minska belastningen på Tingstadstunneln. Det största hindret för tillgängligheten till

Göteborgs hamn och industrier på västa Hisingen är den trängsel som orsakas av den alltför stora arbetspendlingen med bil till Göteborg. Marieholmstunneln främjar knappast en minskning av bilpendlingen. Investeringsmedlen bör istället satsas på ett snabbt genomförande av den planerade utbyggnaden av Hamnbanan och ny järnvägsbro vid Marieholm så att mer gods kan transporteras på järnväg. Ökad tillgänglighet mellan Hisingen och övriga Göteborg behöver göras med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik för en hållbar utveckling. Hisingens tillgänglighet kan förbättras dels med ökat kollektivtrafikutbud i närtid, dels med förverkligandet av gång- och cykelbron samt ”Storkringen” med förbindelser via Stigbergstorget och Lindholmen.

Planhandlingen presenterar flera miljöförbättrande åtgärder som bullervallar och trädplantering, vilket är positivt. Dessa åtgärder kan dock genomföras även utan att Marieholmstunneln byggs och få positiva effekter för närmiljön. Nollalternativet redovisar inga miljöförbättrande åtgärder. Angående nollalternativet har Vägverket själva framhållit att det beräknade antalet fordonspassager genom Tingstadstunneln inte är realistiskt, utan enbart är ett beräkningsexempel. Nollalternativet tar inte hänsyn till den minskning av vägtrafiken som blir effekten av kraftig köbildning. Planhandlingen nämner att ljuddämpande beläggning skall läggas på samtliga vägar i Tingstads- och Ringömotet som ett sätt att minska störningarna från trafiken. Det har nyligen visat sig att denna typ av åtgärd endast har kortsiktig effekt. De återinvesteringar som krävs för att behålla den ljuddämpande effekten eller de störningar som uppkommer efter några års drift bör det tas hänsyn till vid bedömningen av vägtrafikens störningar för den omgivande miljön.

Kommentar: Trafiklederna samt även järnvägsstråken genom Göteborg passerar centrala stadsområden samt de områden där kommande stadsutvecklingen ska ske enligt kommunens översiktsplan. Infrastrukturen skapar barriärproblem samt omfattande störningar för närområdena. Det blir en utmaning för stadsplaneringen att genomföra visionerna om ”centrala älvstaden” med tanke på de infrastrukturstråk som passerar genom området. Marieholmsförbindelsen, liksom utbyggnad av Hamnbanan med ny järnvägsbro, befäster det befintliga trafiksystemet genom centrala delar av staden. Marieholmsförbindelsen avlastar några av trafiksystemets största flaskhalsar genom att trafik från E20/E45 undviker konflikt med E6-trafiken. Alternativa vägar för denna trafik från öster finns inte då det leder till orimliga omvägar. Samtidigt planeras för förbättringar av Norr-/Hisingleden respektive Söder-/Västerleden för att göra dessa vägar mer attraktiva för trafik från norr och från söder.

Miljömålet för *God bebyggd miljö* bedöms stödjas genom att projektet ger finansiering för bullerskyddsåtgärder som påtagligt förbättrar ljudnivåerna för boende i Tingstad. Projektet stödjer dessutom en utveckling av strukturbilden för regionen med 30 000 fler boende och 40 000 fler sysselsatta i regionkärnan. En ambition som i större perspektiv syftar till en mer hållbar samhällsutveckling jämfört med den utspridning av bebyggelse som skett de senaste decennierna. I strukturbilden ingår en kraftig satsning på kollektivtrafiken med ambitionen om en kollektivtrafikandel på 40 % av personresorna år 2025. Finansieringslösningar för genomförande av nödvändiga kollektivtrafiksatsningar samt utbyggnad av järnvägskapaciteten studeras, vilket även inbegriper finansieringen av Marieholmstunneln. Miljömålet för Giftfri miljö bedöms stödjas genom att projektet bidrar till sanering av föroreningar i marken från tidigare verksamheter på ömse sidor av älven.

Finansieringslösningar för genomförandet av älv-tunneln ingår inte i den samhällsekonomiska bedömningen av projektet. Införandet av brukaravgifter för projektet eller av trängeselavgifter för hela trafiksystemet är därför inte avgörande för bedömningen av tunnelbyggnationen. Det gäller även för konsekvensbeskrivningarna som inte tagit hänsyn till t ex minskad trafik tillväxt genom införande av brukar-/ trängeselavgifter. Det

kan noteras att trafiktillväxten dämpats redan de gångna 10 åren, vilket gör att prognoser gjorda år 2000 för trafikmängder år 2010 idag kan skrivas fram till år 2020.

Länsstyrelsen framförde i yttrande över tillåtlighetsprövning för Marieholmsförbindelsen år 2004 att vissa åtgärder bör förverkligas som förutsättning för projektets genomförande. Älvtunneln utgick ur tillåtligheten år 2004 då finansiering saknades för denna del av Marieholmsförbindelsen. Sedan 2004 har arbete fortgått, både inom kommun och region, för att åstadkomma en långsiktigt mer hållbar struktur för trafik- och bebyggelseplaneringen. Länsstyrelsen är delaktig i detta arbete samt ansvarig för arbetet med åtgärdsprogrammet. Länsstyrelsen har inte vid förnyat yttrande inför Marieholmstunnelns tillåtlighetsprövning lyft de punkter som Naturskyddsföreningen hänvisar till. Finansiering av Västlänken samt andra kollektivtrafiksatsningar, liksom införande av trängselavgifter, ingår som del i finansieringslösningar som diskuteras för den nationella och regionala investeringsplanen 2010-2021.

Vägprojektet ger förutsättningar för bullerskärmande åtgärder i större omfattning än vad som blir aktuellt i nollalternativet. Med anledning av de osäkerheter som fortfarande finns kring hållbarhet och funktion för de ”bullerdämpande beläggningarna” planeras det för en konventionell beläggning, dock med mindre stenstorlek vilket ger permanent reduktion med 2 dBA jämfört med normal stenstorlek.

Tingstad-Bällskärs Villaförening framför åter sina invändningar från programskedet om att Marieholmstunneln inte uppfyller gällande säkerhetskrav samt att en ny vägdragning av E6 öster om älven borde utredas. Göteborg är i mycket stort behov av en ny älvförbindelse eftersom ingen egentlig utbyggnad skett på mer än 40 år. Föreslagen tunnel vid Marieholm är dock inte acceptabel.

Dagens sträckning av motorvägen och anslutningen till Tingstadstunneln innebär redan idag ett stort miljöproblem för de boende i området, som dagligen påverkas av det buller och de luftföroreningar som trafiken ger upphov till. Med trafik på den nya och högt placerade bron över järnvägen borde både buller och luftföroreningar öka inom boendemiljön.

Marieholmstunneln uppfyller inte de lagkrav som ställs på tunnlar längre än 500 meter enligt ett EU-direktiv. Lutningar större än 5 % får endast förekomma om ingen annan lösning är geografiskt möjlig. Efter villaföreningens kontakt med EG-kommissionen i Bryssel om hur begreppet ”geografiskt möjligt” ska tolkas har en begäran om förklaring kommit från Bryssel via Transportstyrelsen. Vägverket hävdar nu att tunnellängden är 498 meter och att säkerhetskravet för tunnlar formellt sett därför inte gäller. Enligt ritningsmaterialet är dock tunnellängden fortfarande 505 meter. Enligt samma lagkrav får inte heller antalet körfält i tunnelns infartszon vara fler än i tunnelröret. Vid infarten till tunneln i Tingstad är det fyra körfält där två går samman några tiotal meter framför tunnelns mynning. Tillåten hastighet i tunneln är 70 km/h, vilket gör att körfälten enligt säkerhetskraven ska gå samman 195 meter före tunnelmynningen.

Det är uppseendeväckande att en myndighet med ”nollvision” som mål för sitt trafik-säkerhetsarbete kan tillåta sig att så ansvarslöst friskriva sig från de internationella säkerhetskraven. Fallhöjden från bron över järnvägen är 30 meter till tunnelns botten, dessutom med en 70 graders högerkurva in i tunneln som inte rätas ut förrän 150 meter inne i tunneln. En sådan trafiklösning med tunga fordon i kraftig nedförsbacke utan sikt om trafiksituationen inne i tunneln kan inte vara trafiksäkert oavsett om tunnelns längd överskrider 500 meter eller inte. Vägverkets problem är att tillgängligt markområde är för trångt och innehåller för mycket infrastruktur för att gällande lagkrav ska kunna uppfyllas. Till yttrandet bifogar villaföreningen ett scenario där de beskriver en högst realistisk olycksrisk med ett tungt lastat fordon på väg ned i Marieholmstunneln från Lundbyleden. Riskanalys avseende trafiksäkerheten med konsekvenserna av en olycka i

tunneln är inte gjord inom projektet. Som jämförelse är lutningen i Tingstadstunneln ca 4 %, fallhöjden är 13-14 meter och tunneln är helt rak med bra sikt.

Lagkrav på samråd med berörda har till stor del inneburit en skenprocess. Enligt stadsbyggnadskontoret har lokaliseringen av älvförbindelsen hanterats i Vägverkets process med vägutredning samt i kommunens övergripande programarbete år 2003. Boende i Tingstad som i högsta grad är berörda har inte gjorts medvetna om eller blivit kallade till detta samråd. Vägverket lär ha hållit samråd 2004 med en mindre grupp brevledes kallade Tingstadsbor. De flesta i området har inte hört talas om något samråd förrän i början av januari 2009 när stadsbyggnadskontoret kallade samtliga Tingstadsbor till samrådsmöte.

De får känslan av att Vägverket inte velat att närboendes reaktioner ska störa de planer som de ur krass trafiksynpunkt vill genomdriva. Ju längre planerna nått när samrådets stund kommit, desto mindre kan motstridiga reaktioner påverka. Ställda inför fullbordat faktum i senare skede kan närboendes påverkansmöjligheter bortses ifrån. Farhågorna besannas när frågan om tunnelns placering med hänvisning till tidigare samråd redan avgjorts. Samrådsprocessen måste starkt ifrågasättas och den kan inte vara förenlig med gällande lagkrav. Ur demokratisk synvinkel är hanteringen av ärendet en katastrof.

Inför regeringens tillåtlighetsprövning av projektet skriver Vägverket att närboendes påpekade problem kommer att prövas efter att tillåtligheten är beviljad. Med kunskap om hur Vägverket agerar för att slippa uppfylla internationella säkerhetskrav genom att göra tunneln några meter kortare är det uppenbart att Vägverket inte är rätt instans att pröva av närboende påpekade problem. Vägverket har gjort allvarliga fel i handläggningen och det är uppenbart att de kommer att sträva efter lösningar som enbart räddar Vägverkets prestige. Statens haverikommission gjorde en utredning av jordskredet vid vägbygget av E6 i Småröd. I utredningen framgår att Vägverkets bristande hantering var en tung orsak till olyckan och bland annat rekommenderas att Vägverket "utvecklar företagskulturen så att säkerhet och ständiga förbättringar genomsyrar organisationens alla aktiviteter".

Villaföreningen föreslår att E6-trafiken avleds via Gullbergsmotet och leds öster om älven längs E45 till en ny älvförbindelse i höjd med Bäckebo. Enligt Vägverket utgör E6-trafiken i Tingstadstunneln 55 % vilket i så fall kan avledas enligt förslaget. Anledningen till att Vägverket förespråkar Marieholmstunneln är att man vill lösa trafiken i öst-västlig riktning. Vägverket har förvånande nog aldrig räknat på eller utrett möjligheten att lyfta bort E6-trafiken från Tingstadstunneln. En sådan flyttning av bl a tung genomfartstrafik skulle ge en avsevärd avlastning och ge mer plats i Tingstadstunneln för trafikflödet i öst-västlig riktning. Det har även framkommit att man avser reservera en fil i varje riktning för kollektivtrafik i Tingstadstunneln. Med totalt fyra tillgängliga filer reduceras kraftigt Tingstadstunnelns kapacitet för E6-trafiken. Trängseln i Tingstadstunneln blir densamma som idag och vad har man då vunnit? Tung trafik till hamnar och industriområden på västra Hisingen bör inte som idag tillåtas passera Backa på E6 och på Lundbyleden. Sådan trafik bör styras till Hisingsleden som nästan ligger öde och går genom betydligt mindre störningskänsliga områden.

Bakom villaföreningens protest finns 154 namnunderskrifter som bifogades tidigare skrivelse i programskedet. Stödet för denna protest är mycket stor, ca 95 % av de Tingstadsbor de kommit i kontakt med. Lokalpolitikerns samt stadsbyggnadskontorets passivitet i detta ärende är förvånande. Länsstyrelsen tillstyrker programmet för Marieholmstunneln trots att man är väl medveten om att gällande lagstiftning beträffande säkerheten inte uppfylls. Detta är minst sagt graverande för länsstyrelsen som myndighet i dess egenskap av överinstans i planärenden.

Kommentar: För Marieholmstunneln är det anslutningar till E45 och E6 samt passagen över järnvägen som styr tunnelns geografiska förutsättningar. Med dessa förutsättningar blir tunnelns lutning ca 5,5 % på en sträcka av ca 200 m.

Tunnellängden kommer att bli knappt 500 meter. Boverkets föreskrifter och allmänna råd gäller för tunnlar över 500 meter och reglerar krav enligt EU-direktiv. För tunnlar kortare än 500 meter ska Vägverkets egna föreskrifter i ATB Tunnel 2004 tillämpas. De väsentliga delarna av EU-direktivet är infört i ATB Tunnel 2004 varför skillnad i tillämpning av säkerhetsföreskrifter inte ska behöva uppkomma, oberoende av vilken lagstiftning som tillämpas. Marieholmstunneln kommer att utformas för högsta tunnelklass (TA) enligt ATB Tunnel 2004.

Avledning av E6-trafiken i en östlig länk har studerats i tidigare planeringssteg men var av olika skäl inte genomförbart. Bland annat visade utredningar på att endast en mindre del av trafiken på E6 utgörs av genomfartstrafik. Villaföreningens förslag till omledning av E6-trafiken via E45 har inte ingått i något utredningsalternativ och kan inte ses som realistiskt med tanke på kapaciteten i Gullbergsmotet och på Marieholmsleden. Dagens trafikproblem beror just på överbelastning i moten norr och söder om Tingstadstunneln, inte minst på grund av trafik från E20/E45 som via Olskroksmotet och Gullbergsmotet möter E6-trafiken. Syftet med Marieholmstunneln är att avlasta trafik mellan E20/E45 och Hisingen från E6-trafiken genom Tingstadstunneln. Partihallsförbindelsen avlastar E20-trafik mot centrum från E6 mellan Olskroksmotet och Gullbergsmotet

Marieholmstunneln har dock sitt största värde i att den stora sårbarhet som idag råder i trafiksystemet lindras betydligt. Satsningar planeras på Norr-/Hisingleden respektive Söder-/Västerleden för att göra dessa ringleder mer attraktiva för tung trafik från norr och söder. För trafik österifrån på E20 blir dock körvägarna för långa för att dessa leder ska vara realistiska alternativ till Lundbyleden.

Bullerskyddsåtgärderna inom projektet kommer att medföra en påtagligt förbättrad ljudmiljö för bostäderna i Tingstad, även med den nya bron över järnvägen som ligger högre än dagens körytor. Höjning av bullerskärmar utmed bron från 1,4 till 2,5 meter har medtagits för nya bullerberäkningar som även ger detaljerade beräkningar för ett betydligt större antal av bostäderna. Föroreningshalter för bostadsmiljön kommer inte att försämrats av projektet. Förbättrad fordonspark ger en generell förbättring av kvävedioxidhalten, den miljökvalitetsnorm som överskrids för bostäder vid Dammgårdsgatan.

Invändningar mot samrådsprocess av vägutredning noteras och det är givetvis olyckligt om boende uppger att de varit ovetande om vägprojektets existens fram till januari 2009. Samråd enligt väglagen hölls 2002-04-24. Förutom annonsering i Göteborgs-Posten delades ett informationsblad ut till boende i närheten av de olika alternativa lägena för en ny älvförbindelse. Informationsbladet delades ut till boende i Tingstad. Vägutredning inklusive godkänd miljökonsekvensbeskrivning har varit utställd för yttrande under tiden 2003-04-03 – 2003-04-15 och kungörelse inför utställelsen har skett i Göteborgs-Posten.

Samtliga de av villaföreningen framförda synpunkterna på Vägverkets handläggning kommer att prövas i samband med att fastställelse begärs av arbetsplanen. Då prövas om erforderliga samråd har skett, liksom om olika alternativ har utretts tillräckligt, tekniken för utförandet av tunneln etc. Utställelse av detaljplan och arbetsplan sker gemensamt. Begäran om fastställelse av arbetsplan kan därefter lämnas när detaljplanen antagits av kommunfullmäktige.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att tillräckligt underlag nu är framtaget för att bedöma vägprojektet och dess konsekvenser samt att med följande ändringar gå vidare med planförslaget för utställning.

Utöver mindre justeringar har följande ändringar/kompletteringar gjorts på plankartan:

- Detaljplans syfte är att genomföra vägprojektet och detaljplanen ska omfatta de mark- och vattenområden som påverkas av projektet och som behövs för dess genomförande, i byggskedet och i permanentskedet. Planområdets gräns har justerats.
- Översyn av behov av markåtkomst för tillfälligt samt permanent nyttjande har medfört komplettering av rättigheter för tillfällig markåtkomst samt ändring av kvartersgränser.
- Genomgång av ledningar inom planområdet, befintliga samt omlagda, har föranlett att u-områden införts på kvartersmark.
- Detaljerad uppritning av kommunens gatunät har medfört flera justeringar av kvartersmarken. Fastigheters angöringar är genomgångna, varvid utfartsförbuden är justerade. Gång- och cykelbanan norr om järnvägen har utgått då en god standard istället är säkrad utmed Salsmästaregatan.
- Resultat av gjorda geotekniska beräkningar har överförts till detaljplanen genom att största tillåtna markbelastningar regleras. Kvartersmark med begränsad bärighet har i huvudsak utgått för industrianvändning och istället övergått till hamnområde. Mark som ska hållas obelastad har lagts till vägområdet. Geotekniska planbestämmelser har även i övrigt kompletterats.
- Industrianvändning är kompletterad med kontorsanvändning i Tingstad för att medge en utveckling/förädling av området.
- Allmänhetens tillträde till älven och hamnbassängerna har konkretiserat genom att allmän plats införts i Marieholm samt att allmänhetens tillträde säkrats till området norr om hamnbassängen i Tingstad.

Gunnel Jonsson
Planchef

Christer Persson
Distriktsarkitekt

Samrådsrets

För yttrande

Kommunala nämnder och bolag m fl

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi Fjärrvärme AB
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Kretsloppsnämnden
Kulturnämnden
Lokalförsörjningsnämnden
Lokalsekretariatet
Miljönämnden
Nämnden för Göteborg Vatten
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Backa
Stadsdelsnämnden i Kortedala
Stadsdelsnämnden i Lundby
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m fl

Banverket, Västra banregionen
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Sjöfartsverket
Statens Geotekniska Institut
Svenska Kraftnät
Transportstyrelsen
Vägverket, Region Väst

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige
Mikael Klang
Lastbilscentralen Gbg
Lastbilsåkarnas ordercentral
Ulf Karlsson
JC Decaux Sverige AB
Schenker Property Sweden AB
BAB Rörtryckning AB
Tony Skogh

Övriga

Backa Ringöns Företagarförening
Gamlestaden Marieholms Industri- och företagarförening
Företagarföreningen Backaplansgruppen
Handikappföreningarnas Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Tingstad-Bällskärs Villaförening
Klimax Göteborg
Miljöförbundet Jordens Vänner
Jan-Erik Jonsson
Bo Nyström
Edin Osmanovic
Vivian & Lars Lagerquist m.fl
Tholeif & Gunilla Johansson
Anna-Lisa o Hans Wallgren
Anne-Marie Jönsson
Claes Postgård
Andreas, Agnes och Géza Szilágyi
Fiskvårdarna Göteborg
Martin Lundberg &
Tereza Marasovic Lundberg

För kännedom

Statliga och regionala myndigheter m fl

Business Region Göteborg AB
Västtrafik Göteborgsområdet AB



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Elin Johansson
Kulturgeograf
031-60 55 86

elin.johansson@lansstyrelsen.se

SAMRÅDSYTTRANDE Diarienummer
2009-06-11 402-35687-2009
Dossienummer
Gbg F 2292

Sida
1(2)

Stab	Öpa	INKOM Stadsbyggnads- kontoret		Åtgärd
N	S	2009 -06- 12		Kännedom
Sma	Eko	843/03		Kopia
Info	Pers			Stadsbyggnadskontoret Box 2554 403 17 Göteborg

Förslag till detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter i Göteborgs Stad kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade april 2009 för samråd enligt 5 kap 20§ plan- och bygglagen (PBL)

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1§ PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

Motiv för bedömningen

Länstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas eller att det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa eller säkerhet.

Övergripande synpunkter

Projektet att bygga en ny tunnel under Göta älv påverkar flera olika intressen i området. För att trafiken över och i älven ska kunna samordnas på bästa sätt krävs ett samarbete mellan Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Inte minst med tanke på att en ny järnvägsbro kommer att behöva byggas i närheten av tunneln.

Råd om tillämpningen av PBL

Säkerhet

I ett yttrande från 2009-04-28 skriver Statens Geotekniska Institut att totalstabiliteten kring Göta älv inte är tillfredställande. I planen måste man därför se till att erforderliga åtgärder kan genomföras för att säkerställa stabiliteten och detta ska vid behov regleras med erforderliga planbestämmelser.

Hänvisning görs i planbeskrivningen till Göteborg Stads fördjupade översiktsplan för transporter av farligt gods. Man skriver att någon ny riskanalys inte krävs vid nybyggnation inom intilliggande områden om avstånden i den fördjupade översiktsplanen tillämpas. Här bör även Länsstyrelsens riskpolicy nämnas. Enligt den ska riskhanteringsprocessen beaktas vid bebyggelse inom ett avstånd av 150 från farligt godsled. Inga fasta avstånd anges utan hänsyn ska tas till den riskbild som råder i aktuellt område.

Marieholmstunneln kommer, när den är klar, att behöva kategoriseras enligt de regler om tunnelklassning som finns i ADR-S. (Restriktioner för passage genom vägtunnlar med fordon, som transporterar farligt gods) Detta kan komma att innebära restriktioner alt. lättnader vad gäller transport av farligt gods, beroende på tilldelad kategori. Det är ännu inte klart vilken kategori tunnarna i Göteborg ska tilldelas. Riskanalyser kommer att genomföras på uppdrag av Vägverket och kommer att utgöra del av beslutsunderlag.

Man har i planbestämmelser angett att lägsta nivå och öppningar i byggnad ska vara + 12,9 m. Kommer tunneln att säkras till denna nivå också? De transformatorstationer som berörs/behöver flyttas bör också säkras mot översvämning, kan läggas till som planbestämmelse.

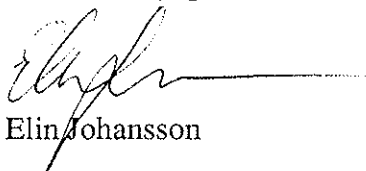
Synpunkter i övrigt

Vatten

Andra planerade vattenanläggningar, vid sidan av det som ingår i pågående tillståndsprövningen för vattenverksamhet avseende Marieholmstunneln, är anmälnings- eller tillståndspliktiga vattenverksamheter enligt 11 kap Miljöbalken.

Beredning

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.



Elin Johansson

Kopia till:

Vägverket Region Väst, Lars Ekström
Banverket, Josefin Axelsson
Sjöfartsverket, Bertil Skoog
SGI, Carina Hulthén
Länsstyrelsen/
ESS, Patrik Jansson
Vatten, Sofia Stridsman
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditjonslista