



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande 1

Datum: 2010-04-21

Diarienummer: 843/03 (FIIa 5050)

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

Utställningsutlåtande 1

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 10 november 2009 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteken i Backa och Gamlestaden under tiden 3 februari - 2 mars 2010.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogade lista över samrådskrets.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör påverkan på enskilda fastigheter och verksamheter, men även vägprojektets lämplighet, trafiksäkerhet m m. Kvarstående erinringar finns från berörda sakägare. Länsstyrelsen har inga invändningar och vägprojektet har numera även tillåtlighet enligt Miljöbalken samt finansiering via det Västsvenska infrastrukturpaketet.

Med anledning av yttrande från sakägare och den oklarhet som råder om stöd för tillfällig åtkomst av mark som på plankarta utlagts för projektets genomförande med tillfällig användning revideras detaljplan så att all mark som krävs för projektets genomförande läggs ut som allmän plats samt att gällande detaljplan upphävs för älven. Med upphävd detaljplan kan åtkomst och åtgärder göras genom fastställd arbetsplan. Mark och vatten som i tidigare planförslag var utlagd för tillfällig användning kan i framtida planläggning återföras till kvartersmark och vattenområde.

Revideringen innebär ingen ändring av trafikförslaget. Innebörden är att markåtkomst säkras för projektets genomförande. Planområdet utökas samtidigt inom Backa 18:8 för att möjliggöra rivning av den byggnad som tidigare låg över plangräns. Inkomna yttranden från utställningen har i övrigt föranlett några mindre justeringar av användningsgränser, planbestämmelser och beteckningar på plankartan.

Revideringen föranleder ny utställning.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m fl

Fastighetsnämnden svarar genom fastighetskontoret som tillstyrker det utställda förslaget till detaljplan.

Göteborg Energi Fjärrvärme AB påpekar att plankartans redovisade u-områden baseras på tidigt gjord förprojektering. Vid detaljprojektering, som påbörjats, kan lägen komma att justeras på grund av att hänsyn till värmeutvidgning måste tas. De påpekar även att uppsägning av fjärrvärme ska erhållas i god tid från fastighetsägaren i de fall byggnader rivs. Slutligen påpekar de att eventuellt behov av provisoriska omläggningar av fjärrvärmeledningar bekostas av Vägverket.

Kommentar: Hanteras av Vägverket i projektering och genomförande. Observera att ledningsägare, bortsett från Göteborg Vatten, själva sluter avtal med Vägverket angående påverkan på ledningsnätet, uppkomna kostnader etc. Utgångspunkten är givetvis att Vägverket bekostar de åtgärder som vägprojektet förorsakar.

Göteborg Energi GothNet AB påpekar att de har mycket datatrafik i optokablarna inom området. Behöver kablar skarvas eller flyttas måste det planeras minst sex månader i förväg. Vissa sträckor går eventuellt att koppla om. Kablarna måste vara i drift hela tiden. Annars har de inget att erinra mot.

Kommentar: Hanteras av Vägverket i projektering och genomförande.

Göteborg Energi Nät AB påpekar åter att det finns flera befintliga ledningar och stationer i området. De redovisar i yttrandet berörda ledningar och stationer samt ger anvisningar för projektering samt utförande av arbeten. De poängterar bland annat att ny 130 kV-kabel måste läggas utan skarvar runt arbetsområdet. De förutsätter att ledningsrätt erhålls för nya och befintliga ledningar och stationer inom planområdet samt betonar att alla kostnader för flyttning av, eller åtgärder för att skydda, deras anläggningar inom arbetsområdet bekostas av exploitör.

Kommentar: Hanteras av Vägverket i projektering och genomförande. Observera att ledningsägare, bortsett från Göteborg Vatten, själva sluter avtal med Vägverket angående påverkan på ledningsnätet, uppkomna kostnader etc. Utgångspunkten är givetvis att Vägverket bekostar de åtgärder som vägprojektet förorsakar. Notera även att det är ledningsägarna som ansöker om ledningsrätter, behöver även det hanteras i enskilda avtal med Vägverket.

Göteborgs Hamn AB konstaterar att Marieholmstunneln kommer att hamna inom Göteborgs hamnområde. Enligt tidigare riktlinjer har taket på Tingstadstunneln satt nivån på möjligt farledsdjup i älven. Denna förutsättning förändras om nivån på Marieholmstunnelns tak sätts efter höjden på en kulvert under Marieholmsbron. Kulverten ligger en meter högre än taket på Tingstadstunneln trots att den enligt Vattendomstolens dom skulle ha anpassats till tunneltaket på Tingstadstunneln. Det är viktigt att höjden på det kommande tunneltaket sätts efter samspråk med samtliga berörda parter och hamnar på en höjd som inte omöjliggör transporter på älven på såväl kort som lång sikt.

Vägverket och Hamnen har inlett en diskussion om hantering av muddermassor och Hamnen har accepterat att förorenade massor får läggas i Lundbyhamnen och rena massor vid Hamnens deponi utanför Vinga. Deponin vid Lundbyhamnen beräknas vara klar

första halvåret 2011. I övrigt hänvisar Hamnen till tidigare yttranden samt till Sjöfartsverkets yttrande angående sjösäkerheten på älven.

Kommentar: Enligt uppgifter från Vägverket ska kulverten för Marieholmsbron vara utförd enligt givet lov:

”I vattendomen för Marieholmsbron framgår att bottenbalkens (kulvertens) överyta skall läggas på nivån +2,35, vilket överensstämmer med skyddsfullningens nivå på Tingstadstunneln. Enligt relationsritning över Marieholmsbron är kulvertens nivå +2,35, d.v.s enligt vattendomen. Uppgift om skyddsfullning över kulverten saknas dock. Tekniskt bedöms att fyllning av cirka en meter bör kvarstå som skydd över kulverten vid en eventuell framtida fördjupning av farleden. Detta innebär att skyddsfullningens nivå blir +3,35 för Marieholmsbron, vilket möjliggör ett framtida farledsdjup på 6,90 meter. För Marieholmstunneln avser Vägverket att förlägga skyddsfullningens nivå på +3,35, d.v.s lika den befintliga Marieholmsbron.”

Ansökan om miljödom är inlämnad med möjligt farledsdjup enligt Vägverkets kommentar ovan. Vägverket har samrått med Sjöfartsverket som ställer sig bakom föreslagna tunnelnivå. Att inte lägga tunneln djupare än nödvändigt är väsentligt med anledning av lutningar i tunnelnedfarter.

Göteborg Vatten lämnar förtydliganden med allmänna förslag på tillägg och ändringar av texter i planbeskrivning och genomförandebeskrivning samt på plankartan. Specifikt för planförslaget påpekas att lägen för ledningar behöver kompletteras samt justeras.

Kommentar: Upplysning är införd på plankartan för att anslutning med självfall ska tillåtas. Plankartan är även justerad för u-område norr om hamnbassängen i Tingstad. Genomförandebeskrivningen är justerad angående ledningslägen. Övriga framförda allmänna upplysningar hanteras i samband med bygglov och lantmäteriförrättning.

Lokalförsörjningsnämnden svarar genom lokalförsörjningsförvaltningen som inget har att erinra mot detaljplanen.

Miljönämnden tillstyrker genom miljöförvaltningen planförslaget utan ytterligare synpunkter men med ett förtydligande om förorenad mark och i översiktsplan utpekad mellanlagringsplats. I samrådsredogörelsen står det att miljöförvaltningen redan har förelagt om åtgärdsplan för sanering av den förorenade tomten söder om tunnelmynningen i Marieholm. Miljöförvaltningen vill förtydliga att underrättelse inför ett föreläggande om åtgärdsplan för sanering har utfärdats. Tomten är utpekad som plats för mellanlagring av förorenade massor i översiktsplanen. Marken är instabil och i planhandlingarna konstateras att ett upplag skulle kräva grundförstärkning. Om platsen trots allt kommer att användas för mellanlagring kommer saneringskraven att kvarstå efter avslutad mellanlagring.

Kommentar: Noteras.

Park- och naturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande. Förvaltningen konstaterar att inga investeringskostnader belastar nämnden, däremot behöver förvaltningsansvar för allmän kajanläggning utredas vidare. Planförslaget bedöms inte ha någon påverkan på befintliga värden. Flera småbåtshamnar kommer att berika älvrummet och gång- och cykelförbindelserna förbättras på båda sidor om älven. Planförslaget överensstämmer med förvaltningens parkplanering. Park- och naturförvaltningen har inga förslag på förändringar i planförslaget att framföra.

Kommentar: Observera att Vägverket iordningställer kajytor men att tillkommande investeringar kan uppkomma för kommunen som träbryggor, inklädnad av kaj etc. Krav på markbeläggning m m som Vägverket utför för den allmänna ytan behöver tas med i genomförandavtal.

Trafiknämnden översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande. Trafikkontoret redovisar syftet med den nya älvförbindelsen och konstaterar att de ingår i arbetsgruppen för detaljplanen. Trafikkontoret framförde ett antal synpunkter i samrådsskedet. I dagsläget är inte allt löst men det pågår diskussioner med Vägverket i syfte att gemensamt hitta lösningar på dessa synpunkter. Merparten av åtgärderna som föreslås planeras att finnas med i det så kallade Västsvenska infrastrukturpaketet. Hur ett eventuellt trängselskattesystem kommer att påverka trafiken i Marieholmstunneln är i dagsläget inte klarlagt.

Det pågår arbete med att ta fram underlag som ger en bättre bild av hur trafiksystemet kring Marieholmstunneln behöver utvecklas med avseende på sårbarhet och kollektivtrafikens framkomlighet. Exakta utformningsförslag, av t ex Slakthusmotet, kan inte redovisas i dagsläget men samsyn finns med både Vägverket och Banverket och arbete sker gemensamt för en bättre helhet. Trafikkontoret konstaterar slutligen att projektet planeras att bli finansierat till sin helhet inom ramen för det så kallade Västsvenska infrastrukturpaketet.

Avseende kollektivtrafiken har PM tagits fram som visar på de viktiga kollektivtrafikstråken där framkomligheten är väsentlig. För flera av stråken är åtgärder i form av busskörfält föreslagna. Fortfarande saknas dock simuleringar av framkomligheten vid blandtrafik, vilka är under framtagande av Vägverket. Simuleringarna kommer att ge en bättre bild av systemets spårbarhet och samtidigt en uppfattning om kollektivtrafikens framkomlighet trafiksystemet kring Marieholmstunneln.

Gång- och cykelstråken har tydliggjorts vilket är bra för orienterbarheten och förhoppningsvis kommer även tryggheten i området att öka med ett ökat cyklande. Av naturliga skäl är Marieholmstunneln inte planerad för gång- och cykeltrafik. Trafikkontoret ser det därför som viktigt att den nya järnvägsbron som planeras förses med gång- och cykelväg för att bättre kunna erbjuda cyklister en garanterad älvpassage.

Översyn av stadens industrispår bör göras för att skapa ett bra underlag för framtida satsningar. Backa industrispår förutsätts vara kvar och åtgärder får anpassas så att säkerhetskrav och framkomlighet löses på bästa sätt.

Gång- och cykeltrafiken har huvudstråk längs och över älven, stråk som måste fungera under hela byggtiden. Detaljplanen lyfter fram gång- och cykeltrafikens behov under byggskedet som ett tydligt krav. Trafikkontoret förutsätter även att lokaltrafiken får en acceptabel framkomlighet. Detaljplan nämner att Marieholmsgatan måste stängas av under byggtiden, vilket behöver lösas med temporära förbifarter på E45 så att inte Gamlestaden och även E20 drabbas av belastningsökningar som kan få stora konsekvenser för systemet som helhet. Det är fortsatt viktigt att man planerar bygget så att älvtrafiken inte tvingas styras till de tider då Göta älvbron måste hållas stängd på grund av högrafik.

Detaljplanen har krav på att byggnader/konstruktioner utförs med vattensäker konstruktion till nivån +12,9. Detta är inte en tillräcklig åtgärd eftersom en fördel med att planera nära vatten är att skapa möjlighet att bygga skydd eller åtminstone reservera ytor för framtida skyddsanordningar. Om vi inte löser det nu så är det mycket svårt för detaljplaner innanför planområdet att skapa vallar och dessutom är befintliga fastigheter ofta mycket svåra att skydda i efterhand.

Kommentar: Det är nu klart genom Regeringens besked om infrastrukturinvesteringar 2010-21 att det Västsvenska infrastrukturpaketet ska genomföras. Paketet innehåller både Marieholmstunneln, införandet av trängselskatter och kompletterande åtgärder så som Slakthusmotet. Dialog och planeringsinsatser kommer fortsatt att behövas mellan kommun och Vägverket för att få nyttan av Marieholmstunneln än större. Regeringens

besked innebär samtidigt att planeringsprocess för Hamnbanan med ny järnvägsbro över älven startar. Trafikkontoret kommer att ingå i arbetsgrupp även i detta planarbete.

Vägverket och trafikkontoret kommer gemensamt att planera för avstängningar samt omledningar under byggtiden. Påverkan på sjöfart under byggskedet kommer Vägverket studera tillsammans med Sjöfartsverket.

Översvämningsskydd för Marieholm och Tingstad är en övergripande fråga som inte bedömts möjlig att lösa i denna detaljplan. Vaganläggning säkras och krav ställs på att byggnader/konstruktioner utförs vattensäkert. Genom detaljplanen blir kommunen ägare till vattenområden samt markområden utmed älven. Kommunen får därmed rådigheten att i framtiden lösa översvämningsfrågan. Geoteknisk utredning samt åtgärder kommer att krävas för ytterligare markbelastning i form av vallar/mur för översvämningsskydd. Frågan kan aktualiseras när mark som behövs för genomförandet åter kan planläggas som kvartermark genom ny detaljplan.

Statliga och regionala myndigheter m fl

Banverket påpekar att de startat arbetet med utredning och järnvägsplan för ökad kapacitet på Hamnbanan samt en ny Marieholmsbro. Utredningsområden för järnväg och väg angränsar och överlappar varandra. Så som tidigare framförts är det viktigt att samordning sker under både projekterings- och särskilt under byggskedet. Banverket förutsätter att Vägverket tar in en ny Marieholmsbro söder om befintlig järnvägsbro som en förutsättning för Marieholmstunneln och att lösningar väljs som är acceptabla för båda projekten. Pågående utredning har identifierat flertal konfliktpunkter som kräver gemensamt arbete för att lösa.

Banverket lyfter åter vikten av att befintliga industrispårsanslutningar visas hänsyn. Man noterar att planbeskrivningen anger att industrispår till området mellan Risbindaregatan och dagens Salsmästaregatan tas bort. Man noterar även att kommunen är intresserade av ett övertagande av Banverkets ägande av Backaspårets södra del. Man påpekar åter att plankorsning bör uppfylla Banverkets standard och att det är Banverket som beslutar om erforderliga skydd i plankorsningar oavsett spårägare. Det är spårägaren som verkställer beslutet.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret förutsätter också att samordning sker av projekten och att lösningar väljs som är acceptabla för båda projektens genomförande. Beskedet från Regeringen om infrastrukturinvesteringar 2010-21 medför att planeringsprocessen för Hamnbanan och en ny Marieholmsbro kan inledas.

Det industrispår som tas bort används inte idag och går till byggnader som rivs vid vägprojektets genomförande. Planstödet för industrispår till Ringön tas även bort, ett spår som inte längre är i funktion. Backaspåret kommer att vara kvar. Trafikeringen är idag av begränsad omfattning och flaggvakt används. Oklarhet råder fortfarande huruvida planförslagets lösning med industrispåret genom ny rondell på Salsmästaregatan ska tolkas mot Banverkets standard. Kommunen är dock villig att ta över ansvar för spåret och trafikkontoret har inlett arbete med konsult för att studera korsningen.

Göteborgsregionens kommunalförbund har tidigare yttrat sig över detaljplanen och har inga ytterligare synpunkter på planförslaget i utställningsskedet.

Lantmäterimyndigheten påpekar att planområdet ändrats varför planbestämmelse om upphävande av tomtindelning för Backa 18:4 kan tas bort. De påpekar även att en remsa på 15-20 cm av fastigheten Gamlestaden 38:4 är medtagen inom planområdet. Om inte detta är avsikten bör det åtgärdas. I övrigt har man inget att erinra mot förslaget.

Kommentar: Plankartan har ändrats enligt lantmäteriets synpunkter.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av länsstyrelsen om den antas. Länsstyrelsen befarar inte att riksintressen påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer inte iakttas, att strandskydd upphävs, eller att bebyggelse blir olämpligt med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

De konstaterar att detaljplanen är av komplicerad karaktär, både vad gäller samordning av olika trafikslag och vad gäller geotekniska förhållanden. För att trafiken över, under och på älven ska kunna samordnas på bästa sätt krävs ett samarbete mellan Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Verken har deltagit i arbetet och länsstyrelsen förutsätter att samarbetet fortsätter till projektet är genomfört. Geotekniskt är förhållandena svåra på den plats där tunneln ska byggas. SGI konstaterar i sitt yttrande att det återstår arbete för att konstatera hur arbeten bör utföras på bästa sätt ur geotekniskt hänseende.

Föreliggande plan och bifogade geotekniska utredningar utgör tillräckligt underlag för att konstatera att det är lämplig markanvändning att placera tunneln här. Länsstyrelsen anser detta vara tillräckligt för detaljplanarbetet och förutsätter att de utredningar som måste göras för att klarlägga hur tunneln ska byggas på bästa sätt görs i de bygghandlingar som ska upprättas.

För att riksintresset för sjöfarten inte ska påverkas under byggtiden är det som länsstyrelsen skrev i samrådsyttrandet viktigt att Sjöfartsverkets synpunkter beaktas.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts utlåtandet. Länsstyrelsen har även bilagt yttranden från SGI och Sjöfartsverket i sin helhet. De senare sammanfattas nedan.

Kommentar: Länsstyrelsens slutsatser noteras, inte minst avseende stöd för detaljplans utformning avseende geotekniska bestämmelser. Vägverket ansvarar för att projektering och genomförande beaktar områdets geotekniska förutsättningar samt att detaljplanens krav på markstabilitet efter genomförandet uppnås. Stadsbyggnadskontoret förutsätter liksom länsstyrelsen att Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket fortsatt samarbetar kring vägprojektets, men även järnvägsprojektets, genomförande. Vägverket kommer tillsammans med Sjöfartsverket att studera påverkan på sjöfarten under byggtiden.

Sjöfartsverket påpekar att Göta älv är utpekad som riksintresse för sjöfarten och är den enda farled som betjänar Vänerhamnarna. Älven är viktig inte bara för handelssjöfarten utan även för fritidsbåttrafiken. Det är av yttersta vikt att nya älvförbindelser medger en rationell sjöfart på älven. Detta gäller även under anläggningsfasen. Utöver tidigare yttrande framför de synpunkter för sjötrafiken som antingen behöver belysas i detaljplan eller utgöra del av den utredning om sjöfartens frågor som Vägverket ska genomföra. De vill att den riskanalys som skall göras för arbetena i Göta älv har med påverkan från en enkelriktning på sjötrafik, ledverk, hamnbassänger och övriga byggnationer i vattnet och att simulering görs för att säkerställa påverkan på sjöfarten. Enkelritning kan kräva att en väntkaj eller liknande anläggs.

Kommentar: Sjöfartsverkets frågor kommer att hanteras i Vägverkets utredning efter det att detaljprojekteringen klarlagt hur anläggningsfasen kommer att utföras.

Skanova påpekar att deras remissvar från samrådet saknas i samrådsredogörelsen. De skickar det åter med en nätskiss. De meddelar samtidigt att diskussioner pågår med Vägverket och dess projektör. Samtliga parter är införstådda med vad som komma skall. Remissvaret från samrådet innehåller projekteringsanvisningar om tider och kostnader.

Statens Geotekniska Institut, SGI, konstaterar att detaljplaneområdet är komplext med väganläggningar som innebär omgivningspåverkan på stora intilliggande områden. En del förutsättningar kommer att förändras under utförandeskedet. Underlag i form av bl a sammanställning av hållfastheter, undersökningar m m redovisas inte utan hänvisning görs till arbetsplanens material. Geotekniskt PM, som utgör underlag för detaljplanen, redovisar gällande dokument tillhörande arbetsplanen vilket SGI ser som tillfyllest. Fullständig redovisning av de till detaljplanen hörande stabilitetsberäkningarna saknas. Samtliga utförda stabilitetsberäkningar bör redovisas som bilagor till det geotekniska underlaget för detaljplanen.

Erforderlig säkerhetsfaktor har valts till värde mitt i det spann som Skredkommissionens Rapport 3:95 tabell 8:1 anger för detaljerad utredning. För många av beräkningarna uppnås inte denna säkerhetsnivå utan att tredimensionella effekter, stödkonstruktioner etc inkluderas. Verifiering av dessa effekter och gjorda antaganden redovisas inte utan det anges att detta ska utföras senast i bygghandlingsskedet. SGI finner det godtagbart att beakta nämnda effekter, stödkonstruktioner etc men vill framhålla vikten av att detta analyseras väl och verifieras. Vägverket har enligt genomförandebeskrivningen ansvaret för genomförandet och SGI ser det som möjligt att utföra detta i senare skede än detaljplaneskedet. I permanentskede kommer de geotekniska förutsättningarna, speciellt i och invid älven, att ha förändrats med hänsyn till de anläggningar, temporära schakter m m som genomförs. Verifiering av gjorda antaganden måste utföras så att planbestämmelser enligt detaljplanen uppfylls.

Geotekniskt underlag för detaljplanen behandlar även områden som ligger utanför planområdet, bl a villaområdet Bällskär samt Wockatztomten. För båda fallen anges att åtgärder för att förbättra stabiliteten är nödvändiga. Om åtgärderna är en förutsättning för att genomföra detaljplanen bör dessa områden ingå i planen, alternativt bör det redovisas hur reglering av åtgärder och markbelastning etc säkerställs. Geotekniskt PM redovisar att det är möjligt att med tekniska åtgärder eller belastningsbegränsningar genomföra planens intentioner. SGI delar denna bedömning. Däremot visar PM inte omfattningen. Detta måste verifieras i bygghandlingsskedet. Slutligt val av farledsdjup kan påverka stabiliteten invid älven. Verifiering av beräkningar måste utföras när farledsdjup och eventuell ändring av bottenpografi är fastlagda. Bilaga 2 till Geo PM ger förslag på stabilitetsförbättrande åtgärder i anslutning till älven. Dessa överensstämmer inte helt med utformningen av plankartan. En översyn och komplettering krävs.

Planbestämmelser anger att erforderlig säkerhetsfaktor enligt Skredkommissionens Rapport 3:95 tabell 8:1 för minst detaljerad stabilitetsutredning ska uppfyllas. Då erforderlig säkerhetsfaktor enligt denna tabell utgörs av ett spann rekommenderar SGI att man med hänsyn till de komplexa förhållandena väljer värden mitt i det redovisade spannet samt att för väg- och järnvägsanläggning ska TK Geo tillämpas. Europeiska beräkningsstandarder, Eurokoder, bl a avseende stabilitet kommer att börja gälla under detaljplanens genomförandetid. Vägverket och Boverket är förskrivande myndigheter för de svenska tillämpningarna. För väganläggningar gäller föreskrifter enligt TK Geo i vilken Eurokoder beaktas. De hänvisningar i planbestämmelserna som enbart görs till Skredkommissionens Rapport 3:95 bör kompletteras med att TK Geo ska gälla för väg- och järnvägsanläggningar.

Planbestämmelserna anger inte vilka åtgärder som avses genomföras utan vilka markbelastningar som ska gälla efter en eventuell åtgärd. Normalt ska det i planskedet visas hur marken, med hänsyn till hälsa och säkerhet, kan göras lämplig och med vilka åtgärder. SGI ställer därför frågan till länsstyrelsen om det är plantekniskt godtagbart att hänvisa till dimensionering och säkerställande av åtgärder i bygghandlingsskedet.

SGI rekommenderar att belastningsrestriktionerna anges som medelbelastning istället för belastning. En översyn behövs av omfattning och var bestämmelse Wb (tryckbank) gäller jämfört med geotekniskt PM. Istället för att ange tryckbank till viss nivå kan det ur geoteknisk aspekt vara lämpligt att ta bort nivåangivelsen för att möjliggöra annan åtgärd. Allmänt krävs översyn för samstämmighet av planbeskrivningens text om stabilitet och föreslagna åtgärder i älven, bestämmelser på plankartan samt de åtgärder som redovisas i geotekniskt PM inklusive bilaga 2. I detta ingår klargörande av vilka belastningar som ska gälla för detaljplanens genomförande. Planbestämmelse Geoteknik anger att all mark med tillfälligt nyttjande ska återställas med sådan kvalitet att angivna laster ska påföras samt givna rättigheter i planen kan utnyttjas utan att problem med sättningar, stabilitet eller bärighet uppkommer med tiden. Det pågår sättningar inom området idag, bestämmelsen kan därför vara svår att uppfylla. SGI rekommenderar att texten begränsas till att gälla stabiliteten. SGI noterar även att planbestämmelser ange att planområdet ska vara erosionsskyddat mot älven. Detta är angeläget och nödvändigt. Genomförandebeskrivning anger att det via avtal ska klargöras mellan Vägverket och kommunen om det framtida ansvaret av erosionsskydd och tryckbankar. SGI ser det som angeläget att detta säkerställs.

SGI har inte granskat eventuella markmiljötekniska frågeställningar. Däremot noterar de att det förekommer föroreningar inom planområdet och att dessa ska omhändertas. Om områden för upplag av förorenade massor är placerade i direkt anslutning till Göta älv är det mycket viktigt att stabilitetsförutsättningar och risk för utlakning är tillräckligt utrett innan sådana områden används.

Kommentar: Geotekniskt PM redovisar i den löpande i texten stabilitetsberäkningar för kritiska snitt för planområdets stabilitet. Arbetsplanen redovisar väganläggningen mer i detalj, studeras framför allt vid framtagande av bygghandling där verifiering och detaljberäkningar utförs av Vägverket. Verifiering utförs i samband med upprättande av bygghandling. Kontrollprogram utförs inför byggskedet. Tunneln är bygglovspliktig och enligt BKR klassad som geoteknisk klass 3 (GK3), vilket innebär att oberoende granskning ska utföras.

Stabiliteten mot villor i Bällskär är kontrollerad och redovisas även i PM. Området ingår dock inte i detaljplanen och har inte heller någon påverkan på planområdets stabilitet. Åtgärd nämns därför inte i genomförandebeskrivning och tas inte upp i genomförandevalt med Vägverket. Arbetsplanen ger stöd för åtgärden inom befintlig trafikmark i gällande detaljplan. Åtgärder utmed Wockatztomten är en förutsättning för stabiliteten inom planområdet. Med nya planutformningen kommer samtliga åtgärder i älven göras inom område utan detaljplan. Tryckbankarna nämns därför i genomförandebeskrivning och att de ska utföras av Vägverket. Åtgärder kommer att finnas med i genomförandevalt med Vägverket, där de tar på sig att utföra dessa samt svara för framtida drift med stöd av arbetsplanen.

Geo PM redovisar såväl permanenta åtgärder/tryckbankar/slänter men även temporära för byggskedet. PM redovisar också stabilitetsförbättrande åtgärder för nyttjande av hela Wockatztomten. Endast mindre del av förstärkningsåtgärden för Wockatztomten är en nödvändig förutsättning för genomförandet av detaljplanen. Genomförandebeskrivning nämner åtgärder som ska utföras för att stabiliteten ska vara säkerställd för detaljplanen, vilka säkerställs i genomförandevaltet. Beräkningarna har bottennivån i farleden enligt nu gällande miljödömdom (+2) som förutsättning. Projektets ansökan om miljödömdom, gjord i samråd med Sjöfartsverket, har farleden belägen på en högre nivå vilket innebär att förutsättningarna för utförda beräkningar inte kommer att försämrats.

Dimensionering av väg- och järnvägsanläggning styrs av VVFS respektive BFS. Stadsbyggnadskontoret anser inte att det ska regleras på plankartan utan kompletteras i Geo

PM och som upplysning i planbeskrivningen att för väg- och järnvägsanläggning ska också krav enligt TK Geo vara uppfyllda. Planbestämmelserna reglerar vilka markbelastningar som gäller efter genomförandet. Geotekniskt PM har beräkningar, med planens angivna förutsättningar, som visar på ett möjligt utförande och åtgärd som innebär att säkerhetskraven uppfylls enligt Skredkommissionens Rapport 3:95. Andra möjliga lösningar kan finnas (som även ska uppfylla krav i TK Geo) varför det i denna detaljplanen för tydlighetens skull valts att ange krav som ska vara uppfyllda, inte en detaljerad lösning. Vid dimensionering enligt Rapport 3:95 anpassas erforderlig säkerhetsfaktor med utgångspunkt från underlag, utredningsnivå, anläggning m m. Vid komplexa anläggningar/förhållanden kommer därför erforderlig säkerhetsfaktor ligga högre då det är mindre detaljerat geotekniskt underlag som ligger till grund för beräkningen än vid mer omfattande underlag (då ev även utredningsnivån kan anses vara fördjupad).

Länsstyrelsen konstaterar i sitt yttrande att föreliggande plan och bifogade geotekniska utredningar utgör tillräckligt underlag för att konstatera att det är lämplig markanvändning att placera tunneln här. Länsstyrelsen anser detta vara tillräckligt för detaljplanearbetet och förutsätter att de utredningar som måste göras för att klarlägga hur tunneln ska byggas på bästa sätt görs i de bygghandlingar som ska upprättas.

Övergripande text till planbestämmelse Geoteknik anger att belastningar avser medelbelastningen. Översyn och förtydliganden av planhandlingar är gjord. Planbestämmelse är omformulerad, ”All mark inom vägarbetsområdet skall återställas med sådan kvalitet att framtida sättningar ej blir större än vad som kan förväntas utifrån befintlig sättningstakt i området.”

Transportstyrelsen Luftfartsavdelningen har tagit del av planförslaget och har ingenting att tillföra planarbetet.

Vägverket konstaterar att de aktivt medverkat vid framtagandet av detaljplan och att de själva har upprättat arbetsplan samt påbörjat framtagandet av bygghandling. Projektet ligger för närvarande hos regeringen för tillåtlighetsprövning och besked väntas under våren 2010. Byggstart beräknas kunna ske under år 2010 och trafiköppning är beräknad till år 2017.

Närliggande projekt för väg och järnväg kommer att kräva kompletterande detaljplaner. Det rör utbyggnad för fyra norrgående körfält mellan Tingstads- och Backadalsmotet. Det rör utbyggnad av Slakthusmotet på Marieholm samt slutligen utbyggnad för Hamnbanan med ny bro över älven.

Vägverket påpekar att överenskommelsen från år 2009 om väghållaransvaret ännu inte är påtecknad av parterna. Man vill även åter förtydliga att Lundbyleden inte får befaras med farligt gods väster om Brantingsmotet samt att antalet älvförbindelser för vägtrafik till Hisingen är sju och inte fem, dessutom finns det två förbindelser för spårtrafik.

Den nya Salsmästaregatans nivå på +13,2 över tunnelmynningen kommer att ses över av Vägverket med anledning av tätskräms läge och den nya planerade Marieholmsbron. Påfart fram Partihandelsgatan ingår inte längre i arbetsplanen.

Kommentar: Regeringen har nu beviljat projektet tillåtlighet, dessutom lämnat besked om genomförandet av det Västsvenska infrastrukturprojektet som både innehåller Marieholmstunneln, trängselavgifter och kompletterande åtgärder som Slakthusmotet. Utbyggnad av Hamnbanan med ny järnvägsbro över älven fick dessutom finansiering. Kommunen startar de detaljplanearbeten som initieras av det nya Trafikverket för kompletterande vägprojekt samt för järnvägsprojektet.

Plankartan har justerats avseende nytt underlag för gatuhöjder utmed Salsmästaregatan. Påfart från Partihandelsgatan beskrivs fortsatt i planhandling, även om den inte ingår i projektet, kan istället bli en framtida ”trimningsåtgärd”.

Sakägare

Stena Metall AB, Backa 17:1, Gamlestaden 26:5 m fl, bedriver i Tingstad verksamhet i form av omhändertagande av skrot, metaller, papper och plast samt brännbart avfall, med tillstånd av länsstyrelsen. I Marieholm pågår ingen verksamhet. Av planhandlingar framgår att delar av deras mark tas i anspråk för den planerade trafikanläggningen inklusive nya hamnbassänger.

I Tingstad ianspråkats viss mark som delvis kompenseras genom att mark regleras till fastigheterna. Det kan dock konstateras att tillkommande mark är begränsat användbar dels på grund av form och dels på grund av ledningstråk. Planförslaget medför att flera byggnader måste flyttas.

I Marieholm vill de att tomrätten Gamlestaden 26:5 inte lösas in utan fortsatt utgör kvarteretsmark. Avtal om tillfälligt nyttjande under byggtiden föreslås istället.

De utgår från att kostnader uppkomna med anledning av påtvingade förändringar genom detaljplanen ersätts av kommunen, och att avtal därom tecknas före detaljplanen antas.

Slutligen vill de påtala vikten av fortlöpande information om vägprojektet, samt en konkret tidplan, så att ställning kan tas till påverkan på verksamheten, såväl den slutliga utformningen som under byggskedet. De har en filial till verksamheten nära belägen på Hisingen och är dessutom en transportintensiv verksamhet.

Kommentar: Revidering av detaljplan, för att säkra markåtkomsten för vägprojektets genomförande, medför att ett av markområdena inte längre tillförs kvarteretsmarken. Det förändrar emellertid inte möjlighet att efter vägprojektets genomförande tillföra marken till Stenas fastighet via ny detaljplan. Det har bedömts vara av allmänt intresse att få ett kajområde i Marieholm för allmänhetens kontakt med älven och med hamnbassängen. Ny detaljplan kommer inte att tillkomma för denna mark, benämnd kaj.

Detaljprojektering är påbörjad varför utförande och tidplaner mer konkret kan redovisas framöver för berörda fastighetsägare. Fastighetskontoret har kontakter med fastighetsägarna om marklösen och övriga ersättningsfrågor. Vägverket ansvarar för information till fastighetsägare om förhållandena i området under byggtiden. Avtal om inlösen kan slutas när medel ställs till förfogande för projektets genomförande. Normalt är att fastställelse av arbetsplan medför att medel ställs till förfogande. Vägverket undersöker dock möjligheter för att medel kan frigöras tidigare. Formellt innebär lagakraftvunnen detaljplan att sakägare kan kräva inlösen av utlagd allmän platsmark

T Johannissons Fastighetsförvaltning AB, Backa 18:8 och 866:783, vidhåller, i tillämpliga delar, den inställning samt de synpunkter och skäl som framställts i tidigare yttranden. De vidhåller tidigare påpekande om oklarheter i planens redovisning av hur förutsättningarna att fortsatt bedriva pågående verksamhet påverkas om planen antas. De motsätter sig planbestämmelser om tillfällig markanvändning för arbetsområde. De ser positivt på ändring som gjorts enligt tidigare påpekande, men delar inte bedömning att den del av fastigheten och vattenfastigheten som nu ligger utanför planområdet är lämplig som självständig brukningsenhet.

De hänvisar till kommunens skyldighet att iaktta proportionalitetsprincipen samt hänsynsregler som återfinns i åtskilliga lagrum. Allmänna och enskilda intressen ska beaktas och skälig hänsyn tas till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden. Om enskild mark tas i anspråk ska planen utformas så att de fördelar som

kan vinnas överväger de olägenheter som orsakas enskilda. Detaljplanen ska vara utformad så att planens konsekvenser är tydliga för den enskilda och att avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen framgår.

Stor del av deras fastighet och vattenfastighet är utlagd som tillfälligt arbetsområde för allmän vägbyggnad, som längst under planens genomförandetid. Att döma av genomförandebeskrivning är tanken att det tillfälliga arbetsområdet i första hand säkras genom att kommunen på uppdrag av Vägverket tecknar avtal om tillfällig markåtkomst, i andra hand förefaller kommunen åsyfta väglagens regler om tillfällig markåtkomst enligt föreskrifter i fastställd arbetsplan, eftersom PBL inte innehåller regler som ger kommunen sådan rätt. Föreslagna planbestämmelser innebär att kommunens skyldighet att lösa in område för tillfällig markanvändning kan skjutas upp, som längst under hela genomförandetiden. För att undvika missförstånd vill de upprepa att de inte har intresse av ett tillfälligt arbetsområde och att bolaget har motsatt sig den föreslagna planläggningen.

Enligt PBL får föreskrifter om tillfällig användning av mark införas i markägarens intresse och det förutsätts att detta inte sker mot markägarens bestridande. Avtal om tillfällig markåtkomst måste därmed träffas innan detaljplanen antas. Om detaljplanen antas utan sådant avtal kan de inte komma till annan slutsats än att deras verksamhet kan fortgå till dess ett sådant avtal har träffats. Än bättre än avtal vore naturligtvis att redan före detaljplanens antagande få frågan om inlösen av fastigheter löst.

Kommentar: Marieholmstunneln är av stort allmänt intresse. Planbeskrivningen tydliggör att det regionala behovet av vägförbindelsen överväger det intrång som lokalt sker i stadsstrukturen. Planbeskrivning redovisar samtidigt att trafikprojekten i möjlig mån ska ta hänsyn till stadsstrukturen samt förbättra tillgängligheten lokalt. Genomförandebeskrivning redovisar utförligt hur enskild fastighet påverkas av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att skäligen hänsyn tagits till befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden när den komplicerade väganläggningen lagts ned i en befintlig stadsstruktur. Kvarvarande del av Backa 18:8 bedöms fortfarande vara en lämplig fastighet för användning enligt gällande detaljplan.

Med anledning av yttrandet revideras detaljplan så att mark som behövs för projektets genomförande läggs ut som allmän plats, för att säkra markåtkomst. Gällande detaljplan upphävs för älven, så att arbetsplanen kan säkra åtkomst och åtgärder genom vägrätt. Syftet med planförslaget ändras inte utan mark och vatten som inte behövs för väganläggningen permanent kan med ny detaljplan återföras till mark- och vattenområde i enlighet med tidigare planförslag. Utökning av planområdet inom Backa 18:8 har samtidigt krävts för att säkra tillträde för rivning av byggnad. Efter rivningen kan mark åter nyttjas för fastigheten och ny infart iordningställs i projektet. Detaljplan kan upprättas för att återföra marken till fastigheten. Revideringar av plankartan medför att ny utställning krävs så att berörda sakägare får yttra sig om planförslagets nya utformning.

KB Beryllen, Backa 19:1, har inga erinringar mot projektet i stort men konstaterar att påverkan på fastigheten kommer att bli betydande. Detaljplanen ger rätt till tillfälligt nyttjande som sträcker sig under planens genomförandetid. De utgår från att omfattning och konsekvenser minimeras och i övrigt regleras i kommande avtal, samt att varaktigheten angivits till hela genomförandetiden av formella skäl. De förutsätter även att Vägverket ansvarar och bekostar anläggandet av den gemensamma infarten till Backa 19:1 och 93:1, även om skrivningar i genomförandebeskrivning är motsägande. De önskar att bestämmelsen om sex meters bebyggelsefritt område mot tomtgräns tas bort avseende tomtgräns mellan Backa 19:1 och 93:1. Påpekanden i samrådsyttrandet om farhågor avseende buller, stabilitet, grundläggning för byggnad etc har besvarats i samrådsredogörelsen och de utgår från att de närmare detaljerna kommer att regleras i det komman-

de avtalet. De förbehåller sig rätten att kompletterat skrivelsen efter möte med nyttjare och hyresgäster i fastigheten 3 mars 2010.

Kommentar: Detaljplanen revideras så att tillfällig markanvändning tas bort. Avtal kommer fortfarande att behövas med fastighetsägaren för Vägverkets tillträde med byggtrafik samt för geotekniska åtgärder med lättfyllnad inom fastigheten. Påverkan på fastigheten både i tid och omfattning kommer att minimeras så långt möjligt, närmare detaljer får diskuteras mellan parterna när byggnationen närmar sig samt kommer att hanteras i avtalet. Vägverket ansvarar för och bekostar anläggandet av gemensam infart. Planbestämmelse om placering av byggnad bedöms lämplig generellt för planområdet.

Platzer Fastigheter AB, Backa 18:9, är i grunden positiva till detaljplanen, men noterar att fastigheten tas i anspråk i dess helhet. De ser att förhandling om inlösen utmynnar i ett för båda parter positivt resultat. Platzer har inget att erinra mot planförslaget i övrigt.

Kommentar: När finansiering av projektet ställs till förfogande kommer förhandlingar att genomföras med berörda fastighetsägare. Normalt är att fastställelse av arbetsplan medför att medel ställs till förfogande. Vägverket undersöker dock möjligheter för att medel kan frigöras tidigare. Formellt innebär lagakraftvunnen detaljplan att sakägare kan kräva inlösen av utlagd allmän platsmark

Övriga

Schenker Property Sweden AB påpekar att de i tidigare samrådsyttrande motsatt sig att större ytor framför deras fastighet i Marieholm tas i anspråk för trafiksystem. De vill förtydliga att de även arrenderar mark av kommunen som de använder för tillfart, uppställningsplatser för personbilar och övrig godshantering. Detaljplanen anger "tillfällig markåtkomst" för arrenderad fastighet vilket de anmärker mot, eftersom det menligt kommer att inverka på möjligheten att nyttja arrendet enligt gällande arrendeavtal.

Kommentar: Yttrandet lämnades under programskedet där ett utbyggt Slakthusmot redovisades. Planeringsprocess för motets utformning är inte inledd, men det har genom beskedet om det Västsvenska infrastrukturpaketet blivit finansierat och planarbete ska påbörjas. Vägverket och kommunen får återkomma när förslag finns framtaget för planutformningen. Intrång på fastigheter kan krävas med tanke på det begränsade utrymmet som finns för motet inom dagens vägmark. Särskild detaljplan kommer att upprättas för Slakthusmotet. Arrendeområdet berörs även det av projektet för Slakthusmotet och inte av denna detaljplan.

Boende i Centrum utgår från kommunens översiktsplan och från K2020-projektet och menar att fler älvförbindelser är nödvändiga för stadens utveckling. Marieholmstunneln berör det centrala stadsutvecklingsområdet samt flera av de utpekade strategiska knutpunkterna. För att uppnå målen i översiktsplanen och K2020 behöver tunneln få en spårvägsförbindelse som knyter ihop pendeltågsstationer i Gamlestaden/Sävenäs med kommande pendeltågsstation Brunnsbo/Backaplan och vidare mot Knutpunkt Hjalmar. Stadens spårvägsnät får en mer flexibel struktur, eftersom det inte behöver bero på Göta älvbron. Spårvägsspår i tunneln visar staden invånare att Göteborg menar allvar med det som angivits i K2020 och den fastställda översiktsplanen.

Kommentar: Spårvägsspår finns inte med i Marieholmstunneln och bedöms inte heller lämpligt att kombinera med denna typ av motorled. Spårvägsdragning enligt yttrandet får lösas med en egen älvförbindelse, i nuläget finns dock inte en sådan sträckning med i stadens eller Västtrafiks planer. Marieholmstunneln kommer att användas av busstrafik som förbinder Knutpunkt Gamlestaden med kommande pendeltågstation i Brunnsbo och med Knutpunkt Hjalmar.

Boende på Gamlaällskärsgatan 13 D anser att planförslaget medför sämre boendemiljö och trafiksituation än nuvarande situation för dem samt övriga boende på Gamlaällskärsgatan. De har tidigare föreslagit en placering av älvförbindelsen längre norrut. Enligt planförslaget finns inte bullerdämpande åtgärder medtagna för trafikleden norrut. De anser att bullerdämpande åtgärder, som exempelvis specialasfalt och höjda plank, är nödvändiga även norrut, för att ge en draglig boendemiljö för de fastigheter som är belägna där.

Kommentar: Aktuell fastighet Backa 123:4 ligger inom det område som genom vägprojektet kommer att åtgärdas avseende bullerstörningar för att så långt det är rimligt uppfylla riktvärden vid nybyggnad av väg. Det innebär en reducerad ljudnivå utomhus för boende utmed södra delen av Gamlaällskärsgatan. Dock klaras inte riktvärdet fullt ut varför även fasadåtgärder vidtas för reducerade ljudnivåer inomhus. Vägprojektet kan inte ta ansvar för ytterligare bullerskyddsåtgärder norr om projektgränsen. Befintliga vägar åtgärdas enligt särskild åtgärdsplan, bullernivåer för att åtgärder ska vidtas är då högre.

Boende på Gamlaällskärsgatan 29 och på Tryckerigatan 3-6 anser sig berörda och är kraftigt emot föreslagen detaljplan. De protesterar mot förslaget och hänvisar till tidigare lämnat yttrande om en alternativ placering av älvförbindelsen i Bäckebo med E6-trafiken överflyttad till andra sidan älven. Med detta skulle inga störningskänsliga bostadsområden påverkas och Tingstadstunneln bli en lokal älvförbindelse i Göteborg utan belastning av tung genomfartstrafik.

Kommentar: Se kommentar under Tingstad-Bällskärs villaförening.

Boende på Stora Postegårdsgatan 46 anser att höjningen av bullerskärmen från 1,4 till 2,5 meter är en bra början men inte tillräcklig. Det står i planhandlingarna hur man tänker hantera buller i fastigheter där gränsvärden överskrids men inte hur man tänker åtgärda utomhusmiljön där gränsvärden överskrids. Annan placering av älvförbindelsen vore bättre, till områden med industri som samtidigt har nytta av den vägen. Det skulle även avlasta Tingstadsmotet och det behöver inte påverka dagens infrastruktur i lika stor omfattning under byggtiden.

Kommentar: Fastigheten Backa 147:4 har idag ljudnivåer som ligger väl under riktvärde vid fasad för både våning 1 och 2. Riktvärde för uteplats klaras med stor marginal. Efter projektets genomförande kommer ljudnivåerna att vara ännu något bättre.

Tingstad-Bällskärs villaförening lyfter tidigare framförd åsikt om att föreslagen tunnel är trafikfarligt utformad och att ny placering vid Bäckebo enligt föreningens förslag ska prövas. De menar att Vägverket undanhåller fakta både för föreningen och för prövande myndigheter samt att lagenligt samråd inte genomförts med de boende enligt Väglagen.

De påpekar att Vägverket fortfarande inte har Regeringens tillåtelse för byggnation av Marieholmstunneln. Enligt föreningens åsikt beror detta i huvudsak på de fakta om bristande säkerhet och olämplig placering som föreningen lagt fram. Deras protest syftar till att lyfta fram och belysa fakta i ärendet, eftersom Vägverket vinklar och förvrider dessa fakta i sina skrivelser. Fakta som liksom tidigare rör lutningen i tunnelnedfarter, längden på lutningssträckor, påfartsramper nära tunnelmynning samt kurvradier i tunneln och dess anslutningar. Vägverkets agerande att korta tunnel längden med 7 meter för att komma under 500 meters tunnellängd och därmed EU-kraven är ett upprörande sätt att hantera säkerheten på av en myndighet som borde värna om detta. Näringsdepartementet har i svar till EU-kommissionen, efter att föreningen lyft sakförhållandena i projektet, svarat att riskerna ska beaktas men detta struntar tydligen Vägverket i. Vägverket lämnar inte ut ritningar från projekteringen med hänvisning till att det är arbetsmaterial. Föreningen kan därför inte granska projektet och ha möjlighet att yttra sig över försla-

get. Detaljplanen baseras även den på Vägverkets ritningar från 2006, tillhörande arbetsplanen.

Villaföreningen menar även att näringsdepartementet i svar till EG-kommissionen utlovar en undersökning av lokaliseringsalternativ enligt föreningens förslag med överflyttning av E6-trafiken till Marieholmssidan. Föreningen har även gjort egna undersökningar av trafikflödena och kommit fram till att Marieholmstunneln enbart avlastar 26% av trafiken i Tingstadstunneln medan deras förslag skulle avlasta 56%, d.v. s dubbelt så mycket. Tunneln kommer att finnas under överskådlig framtid och det är viktigt ur samhällets synpunkt att projektet blir genomfört på ett optimalt sätt. Den planerade lokaliseringen innebär en helt onödig säkerhetsrisk eftersom tunneln mycket väl kan lokaliseras till annan plats, utan höga nedfartsramper. Vägverket och lokala politiker har länge varit låsta och bundna av prestige vid Marieholmalternativet. Villaföreningen kräver att en helt oberoende och kompetent instans granskar förhållanden som de ifrågasätter.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret, som deltagit under planeringsprocessen, kan inte se att Vägverket formellt skulle ha brutit mot samrådskyldigheten eller att handlingar skulle ha undanhållits berörda. Stadsbyggnadskontoret har även förtroende för att Vägverket kommer att genomföra projektet i enlighet med gällande lagar och förordningar. Vägprojektet kommer att prövas i samband med att Vägverket begär fastställelse av arbetsplanen. Då prövas exempelvis om erforderliga samråd har skett.

Älvsförbindelsens lokalisering och utformning är resultatet av Vägverkets planeringsprocess med förstudie, vägutredning och arbetsplan. Detaljplan upprättas med arbetsplanen som grund. Därefter följer projektering med framtagandet av bygghandlingar. Kommunen har ställt sig bakom Vägverkets förslag till lokalisering och utformning av älvförbindelsen.

Älvsförbindelsens lokalisering och miljöbedömning prövas genom tillåtligheten. Beslut från Regeringen om projektets tillåtlighet finns numera. Tillåtlighetsprövningen baseras i hög grad på det utredningsunderlag som tagits fram under planeringsprocessen.

Projekteringen är inledd så som villaföreningen påpekar. Så som beskrivs i samrådsredogörelsen kommer krav enligt ATB Tunnel 2004 att tillämpas. EU-direktivet är i stora delar inarbetat i ATB Tunnel 2004 varför skillnad i tillämpning av säkerhetsföreskrifter inte ska behöva uppkomma.

Kapacitetsproblemen i vägsystemet beror huvudsakligen på kapacitetsbrister i moten samt på den ökade olycksrisk som moten innebär. Stora problem finns idag söder om Tingstadstunneln, i Gullbergsmotet och Olskroksmotet, samt på sträckan däremellan. Villaföreningens alternativ har inte utretts så som föreningen påpekar. Det kan dock konstateras att denna alternativa sträckning på E6 ytterligare belastar Gullbergsmotet. Trafikmängden på sträckan Gullbergsmotet till Marieholmsmotet och vidare på Marieholmsleden skulle öka kraftigt och ge nya kapacitetsproblem med stora behov av ombyggnader i det befintliga vägnätet som följd.

Ett viktigt skäl till valet av Marieholmstunneln var att den ur sårbarhetssynpunkt ger den största fördelen, då två älvtunnlar i närheten av varandra möjliggör omledning av trafik vid planerade arbeten och vid olyckor. En älvtunnel placerad längre norrut ger inte samma fördelar ur sårbarhetssynpunkt. Utan den överflyttning av E6-trafik som villaföreningen förespråkar och som inte har varit ett utredningsalternativ attraherar dessutom ett nordligare läge en betydligt mindre andel av trafiken i Tingstadstunneln.

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att en vägförbindelse vid Marieholm bör utföras på ett annat sätt än det som presenteras i detaljplanen. De föreslår istället en lågbro för blandtrafik, vilken skulle uppnå samma mål som detaljplanen redovisar för älvförbindelsen och samtidigt möjliggöra en utveckling av blandstad i området. Byggandet av

en bro för blandtrafik skulle kunna bli startpunkten i byggandet av det som i planhandlingen omnämns som Östra älvstranden och Centrala älvstaden.

Detaljplanen redovisar goda tankar om stadsutveckling på sikt men föreslagen älvförbindelse motverkar denna användning av central mark, väl lämpad för en blandad stadsbebyggelse med bostäder, kontor, handel och ickestörande verksamheter. Den stadsutveckling som skulle kunna ske i området kommer om tunneln byggs istället att behöva lokaliseras till sämre platser längre från centrala Göteborg. Planerad älvförbindelse är ytkrävande samt kräver säkerhetsavstånd och bullerskärmming. Sammantaget medför detta en ineffektiv markanvändning som i sin tur bidrar till en utglesning och därmed en ökad bilism. Barriäreffekter i staden förstärks, även på omgivande trafikleder som får ökad trafik.

Planerad tunnel kommer inte att lösa de problem den syftar till att göra. Naturskyddsföreningen anser istället att väl konstruerade trängselskatter och ytterligare satsningar på kollektivtrafiken är lösningen på de problem tunneln avser att lösa. Älvtunneln i sig kommer att generera mer trafik, vilket strider mot kommunens intentioner att minska trafiken och koldioxidutsläppen. Ökat trafikarbete medför att miljö kvalitetsnormerna, som redan idag överskrids på ett flertal ställen i kommunen, blir svåra att uppnå. Planhandlingarna refererar till GR:s strategidokument *Uthållig Tillväxt* där målet är en långsiktigt hållbar infrastruktur för staden och för regionen. Ytterligare en biltunnel vore ett steg i fel riktning och skulle motverka detta mål

Det noteras att trängselavgifter inte funnits som underlag för den samhällsekonomiska bedömningen av projektet samt av brukandet av förbindelsen. Trängselskatter planeras att införas år 2013 och skulle kunna onödiggöra behovet av Marieholmstunneln och minska dess samhällsekonomiska nytta. Istället kommer älvtunneln att förta de positiva effekterna som trängselskatterna för med sig.

Kommentar: Så som Naturskyddsföreningen och även planhandlingen beskriver medför nya trafikleder stora markanspråk, ger barriäreffekter samt försvårar stadsutvecklingen i området. Samtidigt finns behov av ett fungerande trafiksystem, både för staden och för regionen utan allvarliga sårbarhetsproblem. GR:s strategidokument *Uthållig Tillväxt* omfattar stora satsningar på spårtrafik och på en medveten bebyggelseplanering utifrån spårtrafiken. Dokumentet innehåller även en utbyggnad av Marieholmstunneln. För en långsiktigt hållbar infrastruktur är det även viktigt att vägsystemet är framkomligt och inte alltför störningskänsligt. Även med trängselskattens beräknade reducerande effekt blir trafikmängderna stora och störningskänsligheten för hög för att undanta behovet av Marieholmstunneln. Vägsystemet är dessutom viktigt för busstrafikens kopplingar och framkomlighet. Kommunen har ställt sig bakom Vägverkets förslag till lokalisering och utformning av Marieholmstunneln.

Yimby Göteborg ställer sig positiva till infrastrukturens satsningar i Göteborg och ser särskilt positivt på nya förbindelser mellan Hisingen och fastlandet för att minska älvens barriäreffekt. Fler älvförbindelser behövs för att förtäta Göteborg stadsmässigt och inåt. Det krävs dock att en bättre balans uppnås till förmån för större hänsyn till stadsutvecklingspotential kontra trafiktekniskt effektiva lösningar, jämfört med tidigare decenniers infrastrukturutbyggnad. Föreslagen trafikapparat har onödigt stort fokus på den trafiktekniska biten på bekostnad av potentialen för framtida stadsutveckling i området. Mest negativt är föreslagna ytkrävande klöverbladsformade ramper i Marieholmshotet.

Trafikmängden på Marieholmsleden är relativt begränsad och det bör finnas möjlighet att låta Marieholmsleden utvecklas från motorled till att bli en större stadsboulevard in mot Märten Krakowgatan, något som skulle vara till stor fördel för en framtida stadsutveckling. Marieholmsleden har trafikmängder i paritet med Ullevigatan, varför planeringsåtgärder borde vara möjliga, alternativt smäckra ramper av rutertyp.

Partihallsförbindelsens ramper mot centrum skulle kunna vara kvar. Även i Tingstad skulle plankorsningar kunna användas alternativt smäckra ramper. Yimby redovisar i yttrandet förslag med brolösning i rak dragning över älven och med minskade ytor för trafikanläggningar som ger större sammanhängande ytor att bebygga. De anser att alla rimliga möjligheter att minska trafikapparaten bör undersökas till förmån för framtida stadsutveckling i området. Generellt bör diametern på rondeller hållas nere med tanke på framkomligheten för gående och cyklister men även för ytåtgången. Det behövs även bättre gång- och cykelförbindelser mot Ringön och Brunnsbo.

En lågbro hade av flera anledningar, inte minst ekonomiska, varit att föredra framför tunnel. Alternativ med en lågbro bör därför ha en plats i den fortsatta planeringen, inte minst med tanke på att framtiden för Vänersjöfarten är under diskussion. Att låsa sig vid ett tunnelalternativ om byggstarten skulle dröja och villkoren för Vänersjöfarten skulle ändras vore olyckligt.

Genomfartstrafiken genom älvsnittet är inte särskilt omfattande. Tidigare analyser indikerar att av trafiken i Tingstadstunneln har 70-75 % start eller mål på centrala eller västra Hisingen. Trafiken är alltså till övervägande del lokal. Med en stor andel lokal trafik bör en bro vara för alla trafikslag inklusive gång och cykel, för att ge alternativ till bilresor så långt möjligt. 60 % av bilresorna i Göteborgsregionen är kortare än sex kilometer, ett avstånd som tar 20 minuter att cykla. Exempel på prioriterad snöröjning av cykelbanor vintertid finns i Linköping och Köpenhamn, där 70 % av cyklisterna cyklar året runt. Många av dagens bilresor kan dessutom föras över till en förbättrad kollektivtrafik.

Slutligen vill Yimby ta tillfället i akt att understryka att det behövs fler nya förbindelser över och under älven. Dessa bör allmänt utformas som förlängningar av befintliga gator. Spårvägen kan utvecklas med en ny tunnel under älven till Lindholmen.

Kommentar: Förslaget från Yimby skulle ge betydligt bättre förutsättningar för en stadsutveckling i området med ett trafiksystem anpassat till stadsstrukturen, mindre barriäreffekter och större sammanhängande ytor att bebygga. Samtidigt blir det en annan trafikteknisk utformning av vägsystemet med betydligt sämre kapacitet och framkomlighet. Kommunen har ställt sig bakom Vägverkets förslag till valet av tunnel och till utformningen av trafiksystemet i övrigt, anpassad för trafikled med 70 km/h. Byggstarten är planerad till detta år och finansieringen är numera löst genom beskedet om genomförandet av det Västsvenska infrastrukturpaketet. Alternativa lösningar är därmed inte längre aktuella i detta skede av planeringsprocessen.

Miljöförbundet Jordens Vänner anser att planen för Marieholmstunneln bör läggas ned omedelbart. Sveriges riksdag har beslutat om minskade utsläpp av växthusgaser med 20 eller 30 % till år 2020. Inom den sektor som inte omfattas av utsläppsrätter skall utsläppen minska med 40 %. Göteborgs kommunfullmäktige har också beslutat om ett lokalt mål om begränsad klimatpåverkan. Marieholmstunneln ingår i förslaget till nationell plan för transportsystemet för 2010-2021. Konsekvensbedömning av planen visar på att den kortväga biltrafiken ökar mer än resandet med kollektivtrafiken i absoluta tal. Bussresandet antas minska. Planen uppges minska utsläppen från transportsektorn med en promille till år 2020, och då är ändå planen baserad på EET-strategin där bland annat skattehöjningar på fordonsbränslen antas vara genomförda.

Samtidigt tar inte det i Sverige använda SAMPERS-systemet för bedömning av trafikmängder hänsyn till förändrad markanvändning som en långsiktig konsekvens av nya vägar. Forskning visar på att nya vägar med kortare restider och bättre framkomlighet leder till en utglesning av bebyggelsen, helt i strid med regionens mål. En utveckling som till och med anses kunna skada produktiviteten i regioner. Inducerad trafik kallas den nya trafik som blir effekten av nya resmöjligheter. Omfördelad trafik kallas den

trafik som överflyttas mellan transportslag genom nya vägar. Tillsammans blir detta den nya vägens genererade trafik. Trots en fördubblad kapacitet i vägsystemet för passagen av älven i detta snitt beskrivs enbart en ökning av trafikmängden på 7500 fordon/dygn i handlingarna. Det finns inget exempel i världen på denna låga generering, varför skulle Göteborg vara annorlunda? Tidigare erfarenhet visar på att nya vägar i högtrafikerade områden snabbt fylls med ny trafik. När ny väg byggs kan den nya trafik som induceras därför inom några få år leda till nya bilköer vilket kallas Downs-Thomsons paradox. Idag finns det en stor mängd studier från USA som bekräftar förekomsten av inducerad trafik. Motsatsen gäller även där minskad vägkapacitet minskar efterfrågan på transporter, viktigt att beakta.

En stor del av bilresorna under högtrafiktid utgörs av genererad trafik som resenärerna är mest villiga att avstå från när deras kostnader i tid och pengar ökar. Erfarenheter från städer med trängselskatter visar även på minskad efterfrågan på bilresor. Efterfrågan på biltransporter kan alltså styras och både öka eller minska av kapaciteten i vägsystemet och genom ekonomiska styrmedel. Med lämpligt utformade avgifter kan topparna i trafikvolymen över Göta älv begränsas under högtrafiktid och därmed minska bilköerna. En utbyggnad av kollektivtrafiken i hela Göteborgsregionen enligt kollektivtrafikplanen K2020 och Västlänken skapar ett mer långsiktigt hållbart transportsystem med bättre förutsättningar att minska bilköerna och utsläppen av växthusgaser. En satsning på snabbussar, stombussar med hög turtäthet, separata körfält för bussar, ringlinjer och busshållplatser med cykelställ kan finansieras med trängselskatter. En sådan satsning är ett bättre alternativ än Marieholmstunneln och förmodligen också betydligt billigare. Vägar som projekteras utan hänsyn till genererad trafik kan orsaka fler kostnader för samhället och miljön än vad som framgår av den ekonomiska konsekvensbeskrivningen av projektet.

Enligt Miljöbalken måste en alternativplan enligt fyrstegsprincipen tas fram innan stora infrastrukturprojekt beslutas. En fullständig alternativplan har inte upprättats, steg ett i fyrstegsprincipen har därmed hoppats över. Detta är ett lagbrott som Miljöförbundet Jordens Vänner överväger att polisanmäla om det inte åtgärdas. Det är olyckligt att en liten miljöorganisation med små resurser ska behöva lägga så mycket tid och kraft på att motverka ett projekt som Marieholmstunneln som är så uppenbart fel i dessa tider av klimatförändringar.

Kommentar: Miljöförbundet Jordens Vänner beskrivning av nya vägars effekter på inducering av ny trafik, omfördelning av trafik mellan transportslag samt påverkan på markanvändningen genom utglesning av bebyggelsen är av erfarenhet och forskning väl belagd. GR har i strategidokumentet *Uthållig Tillväxt* skisserat en långsiktigt hållbar infrastruktur för Göteborgsregionen och där ingår även en satsning på Marieholmstunneln, trots de effekter som Miljöförbundet påvisar. Anledningen är de kapacitets- och sårbarhetsproblem som finns i vägsystemet i området söder och norr om Tingstadstunneln, med stora effekter på trafiksystemet både i staden och i regionen. Genom det Västsvenska infrastrukturpaketet kan stora satsningar genomföras på kollektivtrafiken genom Västlänken och K2020 samtidigt som Marieholmstunneln genomförs och trängselskatter införs för styrning av trafiken. Satsningen på Centrala Älvstaden, med en stor utbyggnad av staden på Hisingsidan, ger även det behov av förbättrad kapacitet över älven, även för biltrafiken.

Vägverket kommenterar beträffande tillämpningen av fyrstegsprincipen att "Vägverket arbetar i olika sammanhang för en hållbar utveckling av trafiken och dess infrastruktur till exempel inom K2020-projektet och införandet av trängselskatt, vilka syftar till att förändra människornas resmönster. Ett flertal åtgärder har under de senaste åren också vidtagits för att utnyttja den befintliga infrastrukturen bättre, t ex i form av informationsteknik, bussprioritering samt smärre ombyggnader. En redovisning av fyrstegshis-

toriken finns såväl i Vägverkets publikation 2007:30 *Älvförbindelser i Göteborg – tillstånd och sårbarhet* som i Vägverkets beslutsunderlag till den nationella åtgärdsplanen 2010-2021. I de utredningar som gjorts om den framtida trafikutvecklingen konstateras dock att mindre åtgärder inte är tillräckliga. En ny förbindelse över älven behövs för att åstadkomma ett mer robust trafiksystem.”

Kommunen har ställt sig bakom behovet av en ny älvförbindelse och av Vägverkets förslag till utformning. Granskning av projektet och av dess handlingar görs genom tillåtlighetsprövning samt fastställelse av arbetsplan.

Verksam i Gunnared vill se kollektiva lösningar på kollektiva problem. Han hänvisar till Miljöförbundet Jordens Vänner och ställer sig frågan hur det ska gå med kollektivtrafiken, med betoning på spårvägen. Ingen spårvägslinje är inplanerad i tunneln, vad händer då efter det att Göra älvbron rivs?

Kommentar: Ny Göta älvbro kommer att uppföras med spårväg. Busstrafiken kan använda Marieholmstunneln och ges nya kopplingar. Vägverket tillsammans med trafikkontoret tittar övergripande på hur busstrafikens framkomlighet kan förbättras i primärvägnätet.

Revideringar

Planförslaget har reviderats med anledning av osäkerhet kring formella rättigheter avseende marklösen för behovet av arbetsområden. Plankartan har reviderats så att all mark som behövs för vägprojektets genomförande är utlagd som allmän plats samt att gällande detaljplan upphävs för älven. Utan detaljplan kan åtkomst och åtgärder göras genom fastställd arbetsplan. Planområdet har även utökats inom Backa 18:8 för att säkra tillträde för rivning av byggnad. Revideringarna ändrar inte trafikförslaget och mark- och vattenområden som inte behövs permanent för väganläggning kan i framtiden med ny detaljplan återföras till kvartersmark eller vattenområden enligt utformningen i tidigare planförslag.

Inkomna yttranden från utställningen har i övrigt föranlett några mindre justeringar av användningsgränser, planbestämmelser och beteckningar på plankartan.

Gunnel Jonsson
Planchef

Christer Persson
Distriktsarkitekt

Samrådskrets

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
Lastbilscentralen Gbg
Lastbilsåkarnas ordercentral
Ulf Karlsson
JC Decaux Sverige AB
Schenker Property Sweden AB
BAB Rörtryckning AB
Tony Skogh

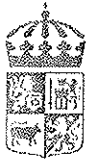
Övriga

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
Anna-Lisa o Hans Wallgren
Anne-Marie Jönsson
Claes Postgård
Andreas, Agnes och Géza Szilágyi
Fiskvårdarna Göteborg
Boende på Gamla Bällskärsgatan 13 D
Boende på Gamla Bällskärsgatan 29 och på Tryckerigatan 3-6
Boende på Stora Postegårdsgatan 46
Boende i Centrum
Verksam i Gunnared

För kännedom

Statliga och regionala myndigheter m fl

Business Region Göteborg AB
Västrafik Göteborgsområdet AB



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Elin Johansson
Kulturgeograf
031-60 55 86

elin.johansson@lansstyrelsen.se

Stab	Öpa	INKOM Stadsbyggnads- kontoret	Åtgärd
N	S		Kännedom
		2010 -03- 0 8	Kopia
Sma	Eko		
Info	Pers	843/03	

YTTRANDE
2010-03-09

Diarienummer
402-1873-2010
Dossienummer
Gbg F 2292

Sida
1(2)

Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Yttrande över detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter inom Backa och Gamlestaden i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Utställningshandlingar daterade februari 2010 för yttrande enligt 5 kap 23 § plan- och bygglagen (PBL)

Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att planen kan accepteras och därför inte kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Synpunkter på det utställda förslaget

Övergripande

Detaljplanen för Marieholmstunneln är av en komplicerad karaktär. Både vad gäller samordning av de olika trafikslag som går på, över och under vattnet på älven och vad gäller geotekniska förhållanden. För att trafiken över, under och på älven ska kunna samordnas på bästa sätt krävs ett samarbete mellan Banverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Verken har deltagit i arbetet fram tills idag och Länsstyrelsen förutsätter att samarbetet fortsätter till projektet är genomfört.

Geoteknik

Geotekniskt är förhållandena på den plats där tunneln ska byggas svåra. Länsstyrelsen har därför inhämtat synpunkter från bland annat Statens Geotekniska Institut (SGI), 2010-02-23. I yttrandet från SGI konstateras att det återstår visst arbetet för att konstatera hur arbetet bör utföras på bästa sätt ur geotekniskt hänseende. Föreliggande plan och bifogade utredningar utgör dock tillräckligt underlag för att konstatera att det är lämplig markanvändning att placera tunneln här. Länsstyrelsen anser det vara tillräckligt för detaljplanarbetet och förutsätter att de utredningar som måste göras för att

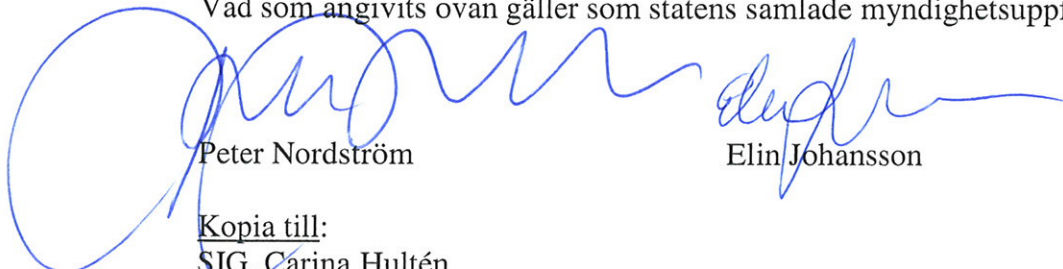
konstatera hur tunneln byggs på bästa sätt görs i de bygghandlingar som ska upprättas före det att tunneln byggs. Då Länsstyrelsen delar SGIs uppfattning bilägges yttrandet i sin helhet.

Riksintresse sjöfart på Göta älv

När tunneln är på plats befarar Länsstyrelsen inte att den kommer att påverka sjöfarten på Göta älv. För att riksintresset för sjöfarten inte ska påverkas under byggtiden är det som Länsstyrelsen skrev i samrådsyttrandet, 2009-06-11, viktigt att sjöfartsverkets synpunkter beaktas. Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från sjöfartsverket 2010-02-22 och bilägger yttrandet.

Beredning

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.



Peter Nordström

Elin Johansson

Kopia till:

SIG, Carina Hultén

Sjöfartsverket, Tage Edwardsson

Länsstyrelsen/

Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditonslista