



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Distrikt Norr, Plangruppen

Datum: 2009-03-31
Diarienummer: 843/03

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

Program för nya älvförbindelser vid Marieholm inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Genomförande

Byggnadsnämnden uppdrog den 30 mars 2004 åt kontoret att genomföra programsamråd för ny älvförbindelse vid Marieholm. Ett första programsamråd genomfördes våren 2004 om ett program som innebar en fördjupad studie av konsekvenserna för Tingstad. Programarbetet har därefter vilat på grund av att Vägverket saknat finansiering av vägprojektet Marieholmstunneln. Programsamrådet från 2004 redovisas i separat handling.

Programarbetet återupptogs sommaren 2008 med delvis nya förutsättningar. Nytt programsamråd har genomförts under tiden 17 december 2008 – 17 februari 2009. Det nu aktuella programmet innehåller två nya förbindelser över Göta Älv; Marieholmstunneln och en kompletterande Marieholmsbro. Marieholmstunneln är en vägtunnel som kompletterar Tingstadstunneln för att förbättra framkomligheten. En kompletterande Marieholmsbro är en järnvägsbro som minskar sårbarheten i järnvägssystemet samt förbättrar kapaciteten på Hamnbanan och Bohusbanan.

Förslaget har under samrådstiden varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteken i Backa och Gamlestaden. Flygblad har delats ut till 1590 hushåll och företag inom programområdet och i angränsande områden.

Sammanfattning

De viktigaste synpunkterna som inkommit under programsamrådet är från Trafiknämnden, som anser att trafikkontorets förslag till förbättringar måste ingå i den fortsatta planeringen. Här avses främst ett kompletterat Slakthusmot samt vissa kompletteringar av stor vikt för att minska sårbarheten i de anslutande moten på Hisingen. Invändningar finns från Sjöfartsverket, som förordar tunnel eller högbro i stället för lågbro för Bohusbanan/Hamnbanan. Det finns även starka invändningar mot vägprojektet från ett stort

antal boende i Tingstad samt från organisationerna Miljöförbundet Jordens Vänner och Klimax Göteborg.

Kommunens översiktsplan redovisar förändrad markanvändning – markreservat för väg respektive järnväg samt pågående markanvändning – verksamhetsområde. Marieholm redovisas också som utredningsområde för framtida bebyggelseområden. Bohusbanan/Hamnbanan, europavägarna och farleden i Göta Älv redovisas som riksintressen. Kontoret bedömer att konflikten mellan riksintressena - järnväg och sjöfart - rörande Marieholmsbron måste avgöras av länsstyrelsen, vars uppgift i planeringen bland annat är att samordna olika statliga intressen. Olika lokaliseringalternativ för ny älvförbindelse har prövats i Vägverkets vägutredning och i kommunens övergripande programarbete under år 2003. Marieholmstunneln anses som det ur allmän synpunkt mest lämpliga utbyggnadsförslaget. Bostadsområden i närheten av vägprojektet är idag hårt belastade av trafikbuller. Vägverket kommer att utföra bullerskyddsåtgärder som totalt sett innebär en viss förbättring av bullersituationen. Luftföroreningarna i området blir bättre med åren genom förbättringar av bilparken. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i programmet.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret, Banverket och Vägverket för kännedom och eventuellt beaktande vid planens 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 förslaget till program. Fastighetskontoret konstaterar i tjänsteutlåtandet att programmet ska ligga till grund för fortsatt detaljplanearbete för infrastrukturprojekten och det kommer att leda till flera detaljplaner inom programområdet. Efter avslutat programsamråd kommer detaljplanehandlingar att upprättas för Marieholmstunneln och dess anslutningar. Övriga åtgärder kommer att påbörjas i senare skede då dessa projekt ligger något längre fram i tiden. De konstaterar även att trafikprojekten gör stora ingrepp i stadens kvarter och struktur, att ingrepp i kvartersmarken medför att ett stort antal fastigheter och verksamheter berörs. Delvis kan kvartersmark återskapas efter färdigställandet av trafikprojekten, men en stor del av kvartersmarken försvinner och övergår till trafikområde. Infrastrukturprojekten genomförs av respektive trafikverk, Vägverket och Banverket, vilket även innefattar de åtgärder i stadsstrukturen som behövs för projektens genomförande. Övrig ombyggnad av gator, gång- och cykelvägar samt grönstråk ansvarar kommunen för. För vägprojektet är det kommunen som, med stöd av detaljplan, svarar för att erforderlig markåtkomst sker för Vägverkets räkning. Markåtkomst för järnvägsanläggningen svarar Banverket, med stöd av järnvägsplan, för att avtal med inlösen tecknas med berörda privata fastighetsägare. Tidiga kontakter och förhandlingar med berörda fastighetsägare är en förutsättning för ett bra genomförande. I kommande detaljplaner kommer genomförande-ekonomin att beskrivas mer ingående, där konsekvenserna för kommunen samt enskilda fastighetsägare på ett tydligt sätt redovisas. För att kvaliteten ska säkerställas måste genomförandefrågor, det ekonomiska ansvaret och ansvaret för utförandet av föreslagna åtgärder klargöras tidigt i fortsatt detaljplanearbete. Även kostnader och ansvar för framtida drift och skötsel av

anläggningarna är viktiga att reda ut. För att reglera ansvarsförhållanden, förutsättningar och åtaganden avseende genomförandet ska avtal upprättas mellan kommunen och Vägverket respektive Banverket.

Fastighetskontoret anser att programförslaget som helhet är bra utformat och tillstyrker det. Man ser positivt på projekten och tror att Marieholmstunneln samt dubbelspår på Hamnbanan kommer att bidra till att förbättra trafiksituationen i Göteborg och regionen samt öka konkurrenskraften för Göteborgs hamn. Man vill dock framföra att ett antagande av kommande detaljplaner innebär för kommunen en direkt skyldighet att lösa fastigheter som ingår i allmän plats om berörda fastighetsägare begär detta. Mot bakgrund av att kommunen svarar för Vägverkets markåtkomst anser fastighetskontoret det viktigt att en överenskommelse mellan kommunen och Vägverket avseende finansiering av markinlösen sker i samband med att detaljplanearbete påbörjas. Vidare är det viktigt att förslagen avseende Exportgatan samt Slakthusmotet utreds och studeras ytterligare av trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret innan planläggning påbörjas. Inte minst måste finansieringsfrågan vara löst inom kommunen.

(MP) reserverar sig och yrkar istället att förslaget till program avslås med motivering att miljöpartiet vill att man griper sig an strukturproblemet på ett annat sätt. De förordar att Västlänken byggs och att det till densamma byggs en tågtunnel under älven - trafikökningen i framtiden skall på "på räls", istället för med bil.

Kommentar: Den långa genomförandetiden för Marieholmstunneln ger tid för den process som krävs inom kommunen samt tillsammans med Vägverket för att möjliggöra de kompletterande trafikåtgärder som trafikkontoret förespråkar för att få ett fungerande trafiksystem, för de nationella vägarna med framför allt för det lokala trafiksystemet. Exempelvis krävs ett färdigställt Slakthusmot vid Marieholmstunnelns öppnande 2016 för att inte den tunga genomfartstrafiken ska komma tillbaka genom Gamlestaden, något som inte är acceptabelt om planerad stadsutveckling ska kunna genomföras.

Detaljplanearbetet fortsätter nu för Marieholmstunneln. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att fastighetskontoret och Vägverket träffar nödvändiga överenskommelser för att planarbetet ska kunna drivas vidare med målsättningen om en antagen detaljplan våren 2010. Dialog behöver inledas mellan fastighetskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret angående detaljplanearbeten för Exportgatan respektive Slakthusmotet.

Göteborg Energi Fjärrvärme har svårt att konstatera om befintliga fjärrvärmeledningar behöver omläggas. De förutsätter att det i så fall finansieras inom projekten. Medverkan förutsätts vid den fortsatta detaljprojekteringen.

Kommentar: Yttranden är överlämnade till Vägverket och Banverket, som ansvarar för att avstämning sker med ledningsägarna och att underlag för omläggningar och nya ledningsstråk tas fram för detaljplaner för infrastrukturprojekten.

Göteborg Energi Gas har gasledningar inom planområdet. Ledningar måste beaktas vid förändringar av markförhållanden och markägande. Ledningar är betydelsefulla för leverans till flera av de viktigaste kunderna. Om omläggning är tvunget ska detta i möjligaste mån ske under sommarperioden.

Kommentar: Yttranden är överlämnade till Vägverket och Banverket, som ansvarar för att avstämning sker med ledningsägarna och att underlag för omläggningar och nya ledningsstråk tas fram för detaljplaner för infrastrukturprojekten.

Göteborg Energi GothNet har mycket datatrafik i optokablar i området. Behöver de skarvas eller flyttas får det planeras minst 6 månader innan. Vissa sträckor går eventuellt att koppla om. Kablarna måste vara i drift hela tiden.

Kommentar: Yttranden är överlämnade till Vägverket och Banverket, som ansvarar för att avstämning sker med ledningsägarna och att underlag för omläggningar och nya ledningsstråk tas fram för detaljplaner för infrastrukturprojekten.

Göteborg Energi Nät konstaterar att det i området finns flera befintliga ledningar och stationer som behöver säkras i detaljplanen. Eventuell flyttning eller åtgärder för att skydda anläggningar bekostas av exploatör. Placering av nya ledningstråk och stationslägen behöver utredas. Mottagningsstation för 130 kV-ledningar finns omnämnd och läget för denna skall skyddas. Ledningsrätt förutsetts erhållas för nya och befintliga ledningar och stationer inom planområdet.

Kommentar: Yttranden är överlämnade till Vägverket och Banverket, som ansvarar för att avstämning sker med ledningsägarna och att underlag för omläggningar och nya ledningsstråk tas fram för detaljplaner för infrastrukturprojekten.

Göteborgs Hamn AB är mycket positiva till att infrastrukturen till Göteborgs hamn förstärks med nya älvförbindelser för såväl gods på väg som på järnväg. Även om avledning av tung trafik kan ske till Norrleden, Västerleden och Söderleden kommer andelen av tung trafik fortsatt att vara hög på Lundbyleden, bra alternativ saknas som färdvägar för de tunga transporterna. Därför tycker GHAB att lägen för nya trafikstråk utanför regionkärnan mellan ytterhamnsområdet och fastlandssidan måste studeras, med förutsättningen att inte alltför långa transportvägar skapas.

GHAB har ansvaret för att ta hand om muddermassor i Göta älv. Möjligheten att ta hand om förorenade massor är dock begränsat. Berörda bör kontakta GHAB:s anläggningsavdelning i tidigt skede om muddermassor behöver tas om hand av GHAB.

Konsekvenserna för sjöfarten av bron och tunneln, såväl under byggtid som i drift behöver beskrivas, liksom hur sjöfarten och järnvägstrafiken ska/kan fungera tillsammans i framtiden.

Kommentar: Vägverket, kommunen och Göteborgs hamn behöver fortsatt studera hur den tunga trafiken kan ledas andra vägar än Lundbyleden, denna diskussion får dock bedrivas utanför detta planarbete. Programmet konstaterar enbart att avledning av tung trafik från Lundbyleden föreslås som del i att förbättra kapaciteten på vägen.

Yttranden är överlämnade till Vägverket och Banverket, som får ansvara för att avstämning sker angående omhändertagande av muddermassor. Konsekvenserna för sjöfarten kommer närmare att beskrivas vid upprättande av detaljplaner, framför allt hanteras det dock inom arbetet med arbetsplan respektive järnvägsplan. Konflikten mellan sjöfartens och järnvägstrafikens intressen får hanteras av länsstyrelsen då det avser samordning av statliga intressen.

Göteborg Vatten konstaterar att det saknas beskrivning av konsekvenserna för ledningsägarna. För ombyggnaden erfordras flera stora och kostnadskrävande omläggningar och förstärkningsåtgärder av befintliga vatten- och avloppsledningar. Ledningsomläggningarna ska finansieras av respektive trafikverk. I fortsatt arbete är det viktigt att uppmärksamma att all sänkning av vägbanan innebär risk för att avloppsflöden som idag avleds med självfall istället måste pumpas, vilket blir kostsamt både att bygga och i framtida driftskostnader. Omläggning av va-ledningar ska utföras så att va-försörjningen upprätthålls för anslutna fastigheter under byggtiden.

Göteborg Vatten ger i övrigt instruktioner för bygghandlingar, kontroll, provtryckning, inmätning mm. De betonar även exploatörens ansvar för avledning av vatten från väg-

området så att inte skada uppstår på recipient. Kommunen ansvarar inte för skada orsakad av hög nivå i hav, Göta älv eller anslutande vattendrag. Arbeten skall utföras med hänsyn till Vattenplanen.

Alla parter i planering och genomförande måste beakta att höjdsättning av anläggningar och mark sker så att inga instängda områden för dagvatten skapas och så att robust ytavledning av dagvatten kan ske vid extrem nederbörd där ledningssystemen går fulla. I största möjliga mån ska pumpning av både spill- och dagvatten undvikas. Dagvattenutredning bör göras för området som klarlägger förutsättningarna men även kommer fram till tekniska lösningar för dagvattenrening ovan såväl som under mark. Materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön, för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Göteborg Vatten har identifierat konfliktpunkter med va-nätet på 19 platser för älvförbindelserna, vilka de redovisar på karta. Vissa konfliktpunkter berör dock redan antagen detaljplan för Partihallsförbindelsen. Kostnader för ledningsomläggningar och förstärkningsåtgärder är i detta skede svårbedömt men kan grovt uppskattas till i storleksordningen 50-100 miljoner. Programmet är i vissa delar överskådligt, t ex saknas nivåer på väganläggningar, placering av järnvägsbro och utbredning av nya spår.

Kommentar: Yttranden är överlämnade till Vägverket och Banverket, som ansvarar för att avstämning sker med ledningsägarna och att underlag för omläggningar och nya ledningsstråk tas fram för detaljplaner för infrastrukturprojekten. Behovet av dagvattenutredningar hanteras inom arbetet med arbetsplan respektive järnvägsplan.

Kulturnämnden överlämnar, via sitt utskott, tjänsteutlåtandet som eget yttrande. Förvaltningen konstaterar att planområdet tangerar en av kommunens viktigaste fornlämningar, platsen för Nya Lödöse samt värdefull kulturhistorisk bebyggelse inom Slakthusområdet. De har tidigare inför infrastrukturprojekten dels genomfört vissa arkeologiska undersökningar och dels detaljerat redovisat slakthusbebyggelsens värden. Planförslaget bedöms beröra fornlämningen Nya Lödöse varför en arkeologisk utredning kan vara nödvändig. I övrigt påverkar programförslaget inga kända kulturvärden.

Kommentar: Vid fortsatt planläggning får behovet av arkeologiska undersökningar klargöras, främst hanteras det dock inom arbetet med arbetsplan respektive järnvägsplan.

Å **Miljönämndens** vägnar tillstyrker miljöförvaltningen fortsatt planarbete under förutsättning att deras synpunkter beaktas. Vid en publik användning, såsom småbåtshamn, av de hamnbassänger som tillskapas genom tunnelbygget måste hänsyn tas till risker med transportar av farligt gods på järnvägen samt älven. Med småbåtshamnar följer även vissa krav såsom restriktioner och skyddsavstånd till bostäder. En genomtänkt lösning för omhändertagande och även rening av dagvatten måste komma in tidigt i processen. Samordningsvinster med dagvattenhantering under byggskedet och under driftskedet kanske kan hittas. Söder om planerad tunnelmynning på Marieholm redovisas en mellanlagringsplats för förorenade massor i den nya översiktsplanen. Det vore önskvärt om den utpekade platsen kunde användas för detta ändamål i projektet, eftersom det skulle minska transporter och lösa logistiska problem. Ett helhetsgrepp behöver tas över både befintliga och planerade bullerskyddsåtgärder. Befintliga skydd kan i vissa fall ha förlorat sin bullerdämpande funktion. Återskapande av vegetation ska utföras i samband med infrastrukturutbyggnaden och stor omsorg bör ägnas åt att bygga ut cykelvägarna och göra dem attraktiva och trygga. Behovet av industrispår behöver noga utredas.

Kommentar: Frågorna som miljöförvaltningen lyfter får hanteras i respektive detaljplanearbete, huvudsakligen är det dock frågor som får hanteras i arbetet med arbetsplan och järnvägsplan.

Park- och naturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande. De konstaterar att det i detta skede inte är möjligt att göra ekonomiska bedömningar för nämndens åtaganden. Deras synpunkter i programskedet är generella och rör angelägenheten att säkerställa möjligheten att kunna gå och cykla genom området i trygga och attraktiva miljöer. Det finns stora möjligheter till förbättringar jämfört med den befintliga situationen. Gestaltningen av vägområdet är också en viktig uppgift.

Kommentar: Får hanteras och konkretiseras i fortsatt detaljplanearbete.

Räddningstjänsten Storgöteborg konstaterar att både väg- och järnvägsprojektet ställer krav på genomgripande riskanalyser. Det som behöver analyseras är inte enbart transporter med farligt gods utan även den vanliga trafiken. Det är inte självklart att upprättande av riskanalyser och förslag på fysiska åtgärder kan minska de generella skyddsavstånden så som anges i programmet. Planerad bebyggelse som redovisas lite översiktligt känns väl optimistiskt planerad med avseende på avstånd till väg, järnväg och älven. Räddningstjänsten förutsätter att Marieholmstunneln projekteras enligt reglerna för transeuropeisk väg. I övrigt finns det inget att erinra i detta skede av processen.

Kommentar: Framtagen riskanalys för vägprojektet har tillämpats för Partihallsförbindelsen. Utgångspunkten är att riskanalysens slutsatser även är tillämpliga på Hisingssidan. Frågan får emellertid fortsatt hanteras inom planarbetet och i arbetet med arbetsplanen. Med tanke på att det är en befintlig bebyggelsemiljö kommer inte tillräckliga skyddsavstånd att kunna åstadkommas för väg- och järnvägstransporterna av farligt gods. Riskreducerande åtgärder kommer därför att vara nödvändigt. Studien av en framtida stadsstruktur på Marieholm är gjord utifrån de skyddsavstånd som anges i den fördjupade översiktsplanen för transporter med farligt gods.

Stadsdelsnämnden Backa översänder förvaltningens tjänsteutlåtande. De anser det vara av stor vikt att framkomligheten förbättras och att förbindelserna görs säkrare. De ställer sig positiva till en ny älvförbindelse samt ytterligare järnvägsspår över älven, vilket även skulle öka robustheten i systemet och minska sårbarheten. Marieholmstunneln kan bli ett viktigt steg i att ytterligare integrera stadsdelarna på ömse sidor av älven. Förbättrade vägförbindelser stimulerar sannolikt företagsetableringar och nybyggnationer i stadsdelen. Programmet nämner även uppförandet av pendeltågstationen vid Gamlestadstorget vilket kan få positiva effekter på Hisingen med det korta avståndet dit. Det bidrar till att ytterligare knyta samman ön med fastlandet. Det är också motiverat att uppföra en station vid Brunnsbo.

Uppförandet av förbindelserna bör göras så att det inverkar i så begränsad utsträckning som möjligt på fastigheter och det lokala vägnätet, i den mån det är möjligt bör man undvika störningar på det befintliga vägnätet. Gång- och cykelvägar är viktiga att utforma på ett trafiksäkert sätt. Anläggandet av en hamnbassäng är positivt. Detta kommer att erbjuda möjlighet till kajplats för båtar samt att tillgängligheten till älven som rekreationsområde ökar för Backaborna.

De framför även synpunkter på Lundbyleden, där de vill se den nedgrävd i tunnel förbi Brunnsbo samt fler lokala förbindelser över leden. På Bohusbanan vill de separera persontågstrafiken från godstågstrafiken, som istället får ledas annan väg.

Kommentar: Frågorna kommer att hanteras i fortsatt planarbete, dock inte frågor som rör Lundbyleden eller Bohusbanan utanför programområdet.

Stadsdelsnämnden Kortedala översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande. Stadsdelsförvaltningen framför, med beaktande av de stora ingreppen i stadsmiljön, vikten av omfattande satsningar för att motverka negativa effekter i form av luftföroreningar, buller och barriäreffekter. De vill betona vikten av att den mänskliga skalan ska genomsyra utformning och gestaltning för att åstadkomma en säker trafikmiljö samtidigt som infrastrukturen anpassas till stadsmiljön och dess skala med tydlig struktur, sammanhållna stadsrum och distinkta gränser. De vill bevara upplevelsen av de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna. Gång- och cykelstråken ska förbättras. Nyttja möjligheten att använda Marieholmstunneln för ny busstrafik mellan Gamlestadstorget och Knutpunkt Hjalmar. Genomför en stadsutveckling med målet att skapa en blandstad på Marieholm för att binda samman en stadsutveckling på Gullbergstrand med Gamlestaden. Ett effektivt utnyttjande av marken ska eftersträvas. Förutsättningar ska skapas för omvandling av Östra älvstranden till en blandstad utmed älven som medger goda livsmiljöer med verksamhetsbyggnader som skärmar trafiklederna. De betonar att den ytterligare miljöpåverkan som sker inom ett redan belastat område motverkas med olika åtgärder för att anpassa infrastrukturen till stadsbebyggelsen och därmed medverka till en utveckling av staden. Nödvändiga åtgärder ska vidtas för att eliminera riskerna för människorna och naturen med transporter av farligt gods på vägar och järnvägar. De vill att ytorna för rekreation förbättras med tillgänglighet till Sävån och Göta älv.

(MP) och (V) reserverar sig och yrkar istället att eget yttrande översänds. Yttrandet ifrågasätter om Göteborg ska fortsätta att planera för bilar istället för människor. Planering för bränsleslukande och utrymmeskrävande bilar karakteriseras av 1900-talets syn på hur människor ska transporteras. Med en ny biltunnel vid Marieholm bibehålls detta gammalmodiga synsätt. De motsätter sig älv-tunneln av sju skäl. Projektet strider mot FN:s, EU:s, Sveriges och Göteborgs målsättningar om minskade koldioxidutsläpp. Vi riskerar att inte uppnå målen i K2020 om 40 % kollektivtrafikandel. Framkomlighetsavgifter utreds, vilka tillsammans med kollektivtrafiksatsningar kan minska belastningen på Tingstadstunneln. Mer trafik ökar trafikbullret för bostäderna vid E6 som redan är utsatta. Miljökvalitetsnormer överskrids och utsläppen förvärras med ytterligare en älv-tunnel. Ökad trafik kommer att ge nya trafikproppar, Göteborgs trafikproblem kan inte byggas bort med mer vägar. Nya vägar bygger inte ett jämställt samhälle, att bygga vägar är att satsa på mäns resande. Avslutningsvis vill de se förstärkningar för gång- och cykeltrafiken samt är för föreslagen utbyggnad av järnvägen.

Kommentar: Frågorna kommer att hanteras i fortsatt planarbete, dock kräver en utveckling av Östra älvstranden ett nytt programarbete där förutsättningar och konsekvenser av ett genomförande belyses.

Trafiknämnden översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande. Trafikkontoret tillstyrker programförslaget efter beaktande av kontorets synpunkter. De konstaterar att de inom programarbetet redovisat förbättringar för den lokala trafikens anslutningar, förbättringar som inte är finansierade. Förslagen tillför projektet viktiga positiva konsekvenser och trafikkontoret anser att de i fortsättningen måste ingå i planeringen för Marieholmstunneln. Exempel på åtgärder är kompletterat Slakthusmot som i första hand avlastar Gamlestaden från olämplig genomfartstrafik. På Hisingen har kompletteringar föreslagits som är av stor vikt för att minska sårbarheten i anslutande trafikmot. Vissa åtgärder hamnar utanför arbetsplanens område, de behöver istället få stöd i detaljplanen för älv-tunneln. För åtgärder som inte kommer att omfattas av detaljplanen för älv-tunneln behöver planarbete starta i tillräcklig tid för att åtgärderna ska kunna vara klara samtidigt som Marieholmstunneln.

Framtidens kollektivtrafik i området är inte framarbetat, dock behövs det en tydligare beskrivning av hur kollektivtrafikframkomligheten kommer att fungera i projektet.

Samplanering mellan Hamnbanans utbyggnad och Marieholmstunneln är nödvändig. Idag ligger inte planeringen i fas, varför det är viktigt att Banverket påskyndar sitt arbete främst på Hisingsidan för att diskuterade trafiklösningar ska kunna säkerställas.

Enligt Vattenplanen bör tunneln skyddas permanent till en nivå av +13,0. Utöver detta har ny kunskap framkommit kring klimatförändringarna med extrema vädersituationer och framtida höga vattenstånd. Med hänvisning till denna kunskap har trafiknämnden lämnat förslag till kommunstyrelsen att samhällsviktiga anläggningar skall kunna skyddas ytterligare en meter utöver idag. Med största sannolikhet kommer detta extra skydd bli en rekommendation även för Marieholmstunneln.

Ambitionen måste angående den segelfria höjden för den nya järnvägsbron vara att pressa upp denna så långt det bara är möjligt. Trafikkontoret har i sitt arbete med ersättningsutredningen av Götaälvbron gjort en arkivstudie av möjliga sjöfartslösningar i älven. En intressant lösning är trafikering med så kallade Seariverfartyg som används i de europeiska flodsystemen och som även klarar att gå i havstrafik. En betydande andel av dessa har en segelfri höjd av nio meter. Med tanke på framtida havsnivåhöjning på en meter de närmaste 100 åren skulle en lämplig segelfri höjd på tio meter för broar över Göta älv vara intressant att utreda vidare.

(MP) och (V) reserverar sig och yrkar istället att eget yttrande översänds. Yttrandet påpekar att Göteborg har som mål att minska koldioxidutsläppen med 80 % till år 2050, att andelen bilresor ska minska i förhållande till kollektivtrafikresorna samt att marknadsandelen för kollektivtrafiken ska vara 40 %. Att bygga en ny motorled under älven för 3,5 miljarder motverkar dessa mål. Biltrafik i nuvarande volymer är inte möjlig i framtiden, fler vägar genererar mer trafik. Sambandet mellan nya vägar, antalet bilar i trafiken och utsläppen av koldioxid kan man inte blunda för. Stora investeringar bygger fast oss i ett bilsamhälle som inte är hållbart i ett klimatsmart Sverige och minskar resurserna för nödvändiga satsningar på kollektivtrafiken. De vill därför att vägprojektet avbryts och de är kritiska till fullmäktiges avsiktsförklaring rörande finansiering av tunneln.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret förutsätter att trafikkontoret och Vägverket kan enas om en gemensam syn på hanteringen av nödvändiga trafikåtgärder för att åstadkomma ett välfungerande trafiksystem, både för det nationella vägnätet och för det lokala trafiksystemet. Detaljplanen för Marieholmstunneln avses ge stöd för trafikkontorets föreslagna förbättringar, även om de inte kan ingå i projektet för Marieholmstunneln utan måste hanteras i egen process. För Exportgatan och Slakthusmotet föreslås att separata detaljplaner upprättas, med ambition om ett genomförande till Marieholmstunnelns planerade öppnande år 2016.

Programmet förtydligas inför godkännandet angående de studier som pågår för separata busskörfält genom Tingstadstunneln. Banverkets projekt kommer att drivas vidare, dock kommer inte detaljerade ritningar att kunna vara framme vid projekteringen av Marieholmstunneln. Banverket och Vägverket kommer under processen att hantera de konfliktpunkter som finns mellan infrastrukturprojekten. Översvämningsskydd samt segelfri höjd på ny järnvägsbro måste vidare diskuteras i fortsatt planarbete.

Statliga och regionala myndigheter m fl

Banverket skriver att syftet med programmet är att göra det möjligt för Vägverket att bygga Marieholmstunneln, men att förslaget även redovisar dubbelspår och en ny järnvägsbro för Hamn-/Bohusbanan. Konflikter mellan järnvägsintresset och väg- respektive sjöfartsintresset kommer att ytterligare behöva studeras i fortsatt planarbete. Banverket konstaterar även att programmet redovisar visionsbilder av en utveckling av stads-

miljön och stadsbilden för att skapa en levande stad och en sammanhållen stadsstruktur trots de barriärer som infrastrukturen skapar.

Banverket har påbörjat arbetet med en utredning och järnvägsplan för ökad kapacitet på Hamnbanan samt ny Marieholmsbro. Utpekat utredningsområde för järnväg bör utökas för att även innefatta Hamnbanan vid Tingstad mm. Ett minimimått för utredningsområdet för en öppningsbar järnvägsbro är ca 80 meter söder och norr om befintlig bro. Det kan behövas ytterligare ca 30 meter för brons svängbara klaff. Enligt tillåtlighetsansökan för Marieholmstunneln tangerar utredningsområdet för järnvägsbron och vägkorridoren för Marieholmstunneln samma område. Eftersom vägkorridoren är utvidgad vill Banverket framhålla vikten av att dessa två utredningar samordnas under både projekterings- och särskilt under byggskedet. Det är även avgörande att den ombyggnation av järnvägsspåren som krävs inom vägprojektet anpassas till framtida kapacitetsbehov för järnvägen. Mellan Kvillebangården och befintlig Marieholmsbro krävs 2-3 spår, vilket inte innefattar industrispårsanslutningar som också måste visas hänsyn.

Programmet beskriver kommunala industrispårsanslutningar. Banverket vill förtydliga att industrispåret längs Exportgatan i sin södra del ägs av Banverket. Den nya plankorsningen vid Exportgatan och Salsmästaregatan bör uppfylla Banverkets standard. Banverket fattar beslut om erforderliga skydd i plankorsningar oavsett spårägare. Det är dock spårägaren som ska verkställa beslutet. I området finns flera industrispårsanslutningar och Banverket vill framhålla vikten av att noggrant utreda behovet av spåranslutningar innan eventuell borttagning av spår. Detta är inte minst viktigt ur hållbarhetssynpunkt att flytta över gods från väg till järnväg.

Banverket tar upp en rad aspekter kring den framtida stadsutveckling som belyses i programmet. De är positivt inställda till att kommunen har visioner för området, men med dagens markanvändning (trafik- och industri/verksamhetsändamål) och med utökningen av trafikändamålet som aktuell planläggning syftar till ser de stora utmaningar i att uppfylla visionen och det bör tydliggöras i ett tidigt skede. De medskickar därför redan nu vad som krävs för exploatering i närhet av järnväg med avseende på buller, vibrationer, högspänningsledning, trafiksäkerhetsfrågor, barriäreffekter och transporter av farligt gods. Järnvägstrafik är en verksamhet som kräver särskild hänsyn vid planering av ändrad markanvändning. Det är av yttersta vikt att det i tidigt skede tas hänsyn till närheten till järnvägen och vad det innebär. Fortlöpande samråd med länsstyrelsen, Banverket och räddningstjänsten under hela planprocessen måste ses som en viktig förutsättning för det fortsatta programarbetet för staden mellan vägar och spår.

Kommentar: Syftet med programmet är även att göra det möjligt för Banverket att bygga ut järnvägen med en ny järnvägsbro över älven. Järnvägen har redan planstöd för utbyggnaden av befintlig järnväg genom Tingstad. Vägverket måste visa att de klarar sin vägutbyggnad över/under järnvägsmarken utan att järnvägens föreslagna utbyggnad hindras. Programmet redovisar det utredningsområde där den nya järnvägsbron kräver markintrång genom att den dras i en annan sträckning än befintlig järnväg. Programmet tydliggörs inför godkännandet om att plats inom vattenområdet behövs för brons svängbara klaff. Uppgifter om ägande av industrispår tas bort, detta får klarläggas under fortsatt planarbete. Konflikter i markanspråk mellan väg- och järnvägsprojekten kommer att hanteras fortlöpande mellan Banverket och Vägverket. Programmet visar alla de anspråk som finns på området, även för stadsutvecklingen. Denna utveckling måste dock behandlas i ett separat program för att bättre utreda förutsättningar och konsekvenser. Uppdrag finns från byggnadsnämnden för detta, programarbetet avvaktar dock den för stadsutvecklingen avgörande frågan om Slakthusmotet, dess placering och genomförande. Industrispårsanslutningar samt utformning av plankorsningar får hanteras i fortsatt planeringsprocess.

Göteborgsregionens kommunalförbund konstaterar att de två infrastrukturprojekt som omfattas av programmet enligt GR:s förbundsstyrelse, tillsammans med Västlänken och järnvägen Göteborg-Borås, är nödvändiga för Göteborgsregionens utveckling. Bakom detta beslut ligger en bred politisk process som finns dokumenterad i dokumentet ”Ut-hållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur”. Det är därför positivt att planeringsarbetet nu fortskrider för de två projekten.

Ur regional synpunkt är det viktigt att säkerställa och förbättra framkomligheten och tillgängligheten för kollektivtrafiken samt för gång och cykel. GR förutsätter att diskussioner förs mellan väg-, järnvägs- och sjöfartsintressena för att klara ut intressekonflikter, liksom att åtgärder vidtas för att minimera miljöpåverkan och skedrisker. Det är vidare en intressant vision att förädla de områden som finns mellan älven och infrastrukturen för att skapa bättre tillgänglighet till älvstranden samt utnyttja de ”luckor” som finns i stadsområdet för ny bebyggelse.

Kommentar: Programmet förtydligas inför godkännandet om de studier som pågår för separata busskörfält genom Tingstadstunneln. Övriga frågor kommer att hanteras inom fortsatt plan-arbete, en stadsutveckling av Östra älvstranden kräver dock eget programarbete där förutsättningar och konsekvenser belyses.

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra.

Länsstyrelsen tillstyrker programmet i sin helhet. Det är ett ambitiöst program som belyser många aspekter i ett område där det finns ett stort antal anspråk på marken såväl som vattnet. De konstaterar att planeringsprocessen för älvtunneln kommit längre än för järnvägsbron. För älvtunneln är nästa steg att regeringen ska ta beslut om tillåtlighet enligt Miljöbalken. I och med det beslutet har vägens läge bestämts och i den fortsatta processen diskuteras utformningsfrågor.

Banverket har påbörjat planeringsarbetet för en ny järnvägsbro vid Marieholm. En ökad kapacitet på Hamnbanan är viktig då banan försörjer Skandinavien största hamn. Sjöfarten har också stora anspråk på älvrummet då det är en viktig transportled för sjöfarten. Både järnvägen och farleden är av riksintresse, intressen som måste samordnas på bästa möjliga vis.

Länsstyrelsen kommenterar visionerna om en stadsutveckling mellan vägar och spår. Det är bra med ambitionen att bygga blandstad i centrala Göteborg, att knyta samman bebyggelsen i Gamlestaden med centrum genom en attraktiv bebyggelse i det som idag är ett trafik-/industristråk skulle gynna området. Länsstyrelsen vill dock påpeka att en god stadsutveckling med blandstad inte kan ske på bekostnad av människors hälsa. Osäkerhet råder om en god boendemiljö kan uppnås i området med de störningar och risker som finns med trafiken. Att fortsätta utvecklingen av området för verksamheter i närheten av trafiklederna kan vara ett alternativ.

I detaljplaner för infrastrukturprojekten är det viktigt att studera bullersituationen så att inte närboende utsätts för höga bullervärden. Även länsstyrelsens gemensamma policy beträffande ”Riskhantering i detaljplaneprocessen” bör beaktas. Föroreningsituation i området behöver tidigt utredas och saneringsbehovet klargöras. Geotekniska utredningar kommer att göras i detaljplanearbetet, det är då viktigt att man följer de råd som SGI angivet i sitt yttrande. Med anledning av närmiljön kring den senmedeltida staden Nya Lödöse bör en kulturhistorisk förstudie upprättas för att klargöra områdets kulturhistoriska värden samt för att lokalisera känslighetsgraden inom denna. Även resultatet från tidigare arkeologiska undersökningar bör inarbetas i förstudien. Uppfylld mark utmed älven kan vara förorenad, vilket kan påverka dagvattnet och älven. Detta måste utredas ytterligare i de geotekniska undersökningar som kommer att göras. Länsstyrelsen vill även påminna om att verksamheter i vatten är tillståndspliktigt enligt Miljöbalken. Om

Säveån, som är Natura 2000-område påverkas, krävs även tillståndsprövning enligt Miljöbalken, vilket även gäller för åtgärder utanför området som kan påverka ån. Slutligen vill man lyfta frågan om gång- och cykelväg på den nya järnvägsbron.

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att vissa av de planer som kommer att upprätta utifrån programmet innebär betydande miljöpåverkan. Det är i första hand planerna för Marieholmstunneln och den tillkommande järnvägsbron som kommer att behöva miljöbedömas. Kommunen och länsstyrelsen ska samråda om avgränsning och innehåll i en MKB före det att en sådan upprättas.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar: Vägverket avser lämna in vägutredning för regeringens tillåtlighetsprövning av Marieholmstunneln. Bedömningen är att regeringsbeslut ska komma innan detaljplanen ställs ut, ett beslut som även kan påverka utformningen av detaljplanen samt miljökonsekvensbeskrivningen. Väg- och järnvägsprojektens egna miljökonsekvensbeskrivningar kommer även att användas för detaljplanerna, detta är nu avstämt med länsstyrelsen. Det är länsstyrelsen som måste hantera konkurrerande intressen mellan sjöfarten och väg-/järnvägsprojekten eftersom det avser samordning av statliga intressen. Förutsättningarna för en stadsutveckling av Östra älvstranden ska undersökas i ett eget programarbete. Uppdrag från byggnadsnämnden om detta finns redan, dock måste placering samt genomförande av Slakthusmotet först klargöras för att möjliggöra en stadsutveckling.

Övriga frågor som länsstyrelsen lyfter kommer att hanteras i fortsatt planarbete, gång- och cykelväg på den nya järnvägsbron är dock inte aktuellt. Gång- och cykelväg finns redan på den befintliga järnvägsbron, en bro med lägre stigning för cyklisterna.

Sjöfartsverket upplyser om att tillsyn, tillstånd och normgivning för sjöfarten numera hanteras av Transportstyrelsen. Sjöfartsverket är sektorsmyndighet för sjöfarten och har som sådan ansvaret för framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten samt för sjöfartens riksintressen. De är även huvudman för farleden Göta älv/Trollhätte kanal samt förvaltar tillhörande fastigheter. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka så att sjöfartens transportleder och terminaler inte försämras, vara sig till framkomlighet, tillgänglighet eller säkerhet. Landets transporter för basindustrin samt försörjning av varor är viktiga och måste säkerställas på ett miljö- och kostnadseffektivt sätt. Göteborg har landets största hamn, vars gods kräver infrastruktur till inlandet, järnvägens korsning av farleden är i detta sammanhang både en förutsättning och en begränsning. Både järnvägens och sjöfartens intresse måste tillmötesgå så långt som möjligt. Sjöfartsverket vill att alternativ med tunnel även för järnvägsförbindelsen studeras.

För fartygstrafiken är en tunnel alltid att föredra av flera skäl och Sjöfartsverket vill i första hand att tvärförbindelser anordnas som tunnlar. Med en tunnel är förbindelserna alltid öppna, förträngning i farleden vid brostöd undviks och känsligheten för haverier på bromaskineri och signalsystem undviks. I andra hand vill Sjöfartsverket ha en fast bro med segelfri höjd på 27 meter, i tredje hand rekommenderas en öppningsbar bro med seglingsfri höjd på 20 meter eftersom vissa fartyg i linjetrafik till Väneran anpassat sitt mastarrangemang för att gå under Göta älvbron utan broöppning. Med en öppningsbar bro placerad nära befintlig Marieholmsbro krävs samtidig öppning vilket förorsakar längre öppningstider och därmed begränsar järnvägens kapacitet.

Samråd krävs i tidigt skede med Sjöfartsverket angående utformning av bro och tunnel och påverkan på såväl fartygstrafikens flöde som fartygens manövrering. Eventuell broförbindelse bör korsa älven i rät vinkel. Ett snabbt arbetande bromaskineri som ger kort öppnings- och stängningstid ökar tillgängligheten på såväl bro som farled. Utformning av broalternativ bör testas i en farleds- och fartygssimulator före slutlig utformning be-

slutas. Ledverk krävs vid bropelare. Nuvarande farledsbredd samt säkerhetsavstånd får inte underskridas och utformning ska ske i samråd med Sjöfartsverket.

Samråd bör ske i god tid med Sjöfartsverket för att minimera störningar för sjöfarten under anläggningstiden. Ansvaret för erosionsskydd övertas av den som gör ingrepp i befintliga skydd. Vid planering av fasta belysningspunkter ska hänsyn tas så att de inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen för farledsmarkeringen. Före anläggningsarbeten startas ska det i god tid meddelas Sjöfartsverket för att informeras till sjöfarten. All förändring av strandlinje och bottenpografi samt alla anläggningar i vatten ska efter genomförande geodetiskt bestämmas och sjömätas samt rapporteras till Sjöfartsverket. Även andra förändringar som medför ändring av sjökortsinformation ska rapporteras.

Sjöfartsverket vill även påpeka att trafik med fritidsbåtar förekommer i Säveån och deras framkomlighet ska beaktas vid uppförande av nya broar

Kommentar: Det är för Banverkets vidkommande inte möjligt att tillgodose Sjöfartsverkets önskemål. Det är länsstyrelsen som ansvarar för att samordna de statliga intressen som kommer att konkurrera med varandra angående kapaciteten för järnvägstrafiken och fartygens framkomlighet på farleden. Yttranden är överlämnade till Vägverket och Banverket, som ansvarar för att avstämning sker med Sjöfartsverket. Framförda frågor hanteras huvudsakligen inom arbetet med arbetsplan respektive järnvägsplan. Behov av farleds- och fartygssimulering får diskuteras mellan Banverket och Sjöfartsverket.

Statens geotekniska institut konstaterar att programområdets topografiska och geologiska förutsättningar översiktligt har berörts. Programmet anger att utredningar krävs för att klarlägga stabilitetsförhållandena i detalj. SGI delar denna uppfattning. Vid stabilitetsutredningar är det viktigt att hänsyn även tas till befintliga konstruktioner invid älven. I detta arbete bör också risken för översvämning och geotekniska åtgärder vid behov av invallningar redovisas, speciellt med hänsyn till framtida klimatförändringar. I planskedet behöver även frågeställningar klarläggas så som grundläggning (översiktligt), fyllningar och omgivningspåverkan. Föranleder utredningsresultaten behov av åtgärder eller restriktioner ska dessa regleras, förslagsvis med planbestämmelser.

SGI finner, ur geoteknisk synpunkt, förutsättningarna för ett plangenomförande som relativt goda. De förutsätter att aviserade utredningar genomförs i planskedet. SGI har inte granskat eventuella markmiljötekniska frågeställningar.

Kommentar: Dialog behövs mellan kommunen, Vägverket, Banverket och SGI för att klarlägga behovet av utredningar avseende stabilitetsförhållandena i området.

Svenska Kraftnät har inga erinringar.

Transportstyrelsen har ansvar för normgivning, tillstånd och tillsyn för sjöfarten. De konstaterar att tunnel för passage av älven alltid är det bästa alternativet säkerhetsmässigt för sjöfarten och är att föredra framför en bro. Grävd tunnel är att föredra, när det nu blir en sänktunnel är det viktigt att djupet som blir i älven samråds med Transportstyrelsen. För sjöfarten är en bropassage alltid ett riskmoment och en öppningsbar bro är det alternativ som har störst påverkan på sjösäkerheten, med beroende av att olika tekniska utrustningar för öppning, kommunikation etc fungerar. Dessutom blir den mänskliga faktorn ett ökande riskmoment, både vad gäller handhavande och kommunikation mellan brovakt och fartyg. Vid t ex en fördröjd broöppning måste fartyget lita på minskad kontroll över fartygets rörelser som resultat. En bro med tillräcklig segelfri höjd är ett bättre alternativ för sjösäkerheten.

Utformningen av en bro bör vara sådan att effekterna och riskerna för sjötrafiken minimeras. Det kan vara placering av bropelare samt konstruktion, utformning och placering

av t ex ledverk, belysning och utmärkning. Farledsbredden ska även vara tillräcklig. För att komma fram till den bästa lösningen förespråkar Transportstyrelsen att man studerar effekterna i en farleds- och fartygssimulator. Hänsyn bör tas till fritidsbåtar så att de kan passera under bron på ett säkert sätt och så att konflikter med yrkestrafiken minimeras.

Under byggnationen bör man ha en god utmärkning av både tunnel- och broprojekt för att säkerställa säker passage. Detta bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Tillstånd ska sökas hos Transportstyrelsen för nyetablering och ändring av sjösäkerhetsanordningar. Alla ändringar som berör sjöfarten ska informeras till Sjöfartsverket. Generellt är det viktigt att man påverkar sjötrafiken så lite som möjligt under byggnationen. Kartering av områden som ändras ska efter byggnationen redovisas med justerade kajer, strandlinjer och slänter mm. Ny sjömätning bör även utföras för det berörda området enligt den internationella standard som Transportstyrelsen förordar.

Transportstyrelsen yrkar på ytterligare utredning av påverkan på sjöfarten i fortsatt planarbete.

Kommentar: Det är för Banverkets vidkommande inte möjligt att tillgodose andra alternativ än en öppningsbar bro. Sjösäkerhetsfrågorna hanterar Banverket gentemot Transportstyrelsen och Sjöfartsverket inom arbetet med järnvägsplan, även frågan om farleds- och fartygssimulering. Övriga framförda frågor hanteras huvudsakligen inom arbetet med arbetsplan respektive järnvägsplan.

Vägverket konstaterar att programmet upprättats som start för arbetet med nya detaljplaner för Vägverkets älv-tunnel samt för Banverkets järnvägsbro. Planarbete för Marieholmstunneln påbörjas 2009 för beräknad byggstart till hösten 2010. Tunneln ger stora möjligheter att skapa god kollektivtrafik mellan områdena på ömse sidor om älven. Kommande bytespunkt vid Gamlestaden är härvid viktig liksom Knutpunkt Hjalmar. Det är även viktigt att kommande utbyggnad för vägtrafiken inte försämrar för de mjuka trafikanterna att på ett trafiksäkert och bekvämt sätt ta sig fram inom området.

Vägarna E6, E20, E45 samt Lundbyleden är utpekade som vägar av riksintresse. De är även utpekade som primära transportleder för farligt gods, restriktioner finns dock när det gäller transporter av farligt gods i Tingstadstunneln samt på Lundbyleden väster om Brantingsmotet. Den nya tunneln kommer ha samma restriktioner som Tingstadstunneln, medan Partihallsförbindelsen kommer att vara utpekad som primär transportled för farligt gods. I planprogrammet hänvisas till kommunens fördjupade översiktsplan för farligt gods, medan länsstyrelsen normalt anser att den policys som de tagit fram skall gälla. Programmet anger att inga transporter av farligt gods sker i Tingstadstunneln, vissa varor och mindre mängder får dock köras. Det står även om raffinaderier i Stenungssund. Några sådana finns inte, dock petrokemisk industri.

I samband med framtagandet av nya detaljplaner är det viktigt att bullerfrågorna noga studeras så att påverkan på boendeområden kan minimeras.

Planprogrammet redovisar förslag till trafikåtgärder som kompletterar/avviker från den trafiklösning som tidigare redovisats i samband med remiss av tillåtlighet samt underlag inför utarbetande av arbetsplan. Marieholmstunnelns fortsatta formella handläggning, med utformning inklusive anslutningar, baseras på tidigare underlag. Vägverket kan inte i detta läge ta ställning till skisserade trafiklösningar. Eventuella kompletterande trafikåtgärder får behandlas i särskild ordning.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret förutsätter att trafikkontoret och Vägverket kan enas om en gemensam syn på hanteringen av nödvändiga trafikåtgärder för att åstadkomma ett välfungerande trafiksystem, både för det nationella vägnätet och för det lokala trafiksystemet. Detaljplanen för Marieholmstunneln avses ge stöd för trafikkontorets föreslagna förbättringar, även om de inte kan ingå i projektet för Marieholmstunneln

utan måste hanteras i egen process. För Slakthusmotet föreslås att separat detaljplan upprättas, med ambition om genomförande till Marieholmstunnelns planerade öppnande år 2016.

Programmet förtydligas inför godkännandet angående de studier som pågår för separata busskörfält genom Tingstadstunneln. Kollektivtrafiken behöver fortsatt studeras inom planarbetet. Göteborgs kommun tillämpar en egen fördjupad översiktsplan för transporter av farligt gods, vilken anses vara i överensstämmelse med länsstyrelsens senare framtagna riktlinjer. Skrivningar justeras i programmet angående transporter av farligt gods på trafiklederna. Övriga framförda frågor kommer att hanteras mellan kommunen och Vägverket i fortsatt gemensamt planeringsarbete.

Sakägare

Brinova Fastigheter AB är positivt inställda till en ny älvförbindelse och anser att det är av stor vikt för både Göteborg och de företag som finns i deras fastigheter att den genomförs inom en snar framtid. De är även positiva till en ny dragning av Exportgatan vilket de ser som en positiv utveckling av området och dess lokala infrastruktur. Det är dock oroväckande att det av programhandlingen framgår att vissa fastigheter kan komma att påverkas av den nya Exportgatan. Det är av yttersta vikt att deras fastighet med tomtmark blir intakt. Det bedrivs storskalig godshantering och terminalverksamhet på fastigheten. Denna verksamhet är beroende av mycket goda in- och utfartsmöjligheter samt att rangeringsytorna utomhus är ändamålsenliga. Mot denna bakgrund kan inte någon minskning av avståndet mellan byggnad och gata accepteras. Trafiklösningar förutsätts bli föremål för diskussioner innan detaljprojektering påbörjas. Även mindre ändringar av fastighetens utnyttjande kan annars leda till att inlösen av hela fastigheten aktualiseras.

Kommentar: Hur en ny dragning av Exportgatan kan förverkligas utmed dagens industrispår kommer att närmare studeras i separat detaljplanearbete. Intrång på fastigheter kommer dock att bli oundvikligt då tillräcklig mark för en gata idag saknas.

Hantverks- och industrihus i Göteborg AB har inga synpunkter på förslaget.

Skanska Fastigheter Göteborg AB emotser som berörd fastighetsägare mer detaljerad information om vad som gäller för deras fastigheter, varefter de ber att få återkomma med synpunkter och frågor.

Kommentar: Vid upprättandet av detaljplanehandlingar kommer konsekvenserna för berörda fastigheter att tydliggöras.

T. Johannisson Fastighetsförvaltning AB yrkar i första hand att den planerade älvtunneln och dess anslutningar placeras söder eller norr om deras fastighet samt på ett sätt så att fastigheten och den rörelse som bedrivs på denna inte påverkas negativt. I andra hand yrkar de att lokalvägen som föreslås över fastigheten inte förläggs till fastigheten. I tredje hand yrkar de att lokalvägen får en dragning över fastigheten som minimerar den negativa påverkan på fastigheten och den verksamhet som bedrivs på denna.

Av upprättad arbetsplan framgår att marken, inkluderande deras fastighet, för tunnelns anslutning är högriskområde för skred. Vidare anges att det på grund av jord- och markförhållandena finns risk för sättningar vilket påverkar grundläggning för trafikanläggningarna. Det kan ifrågasättas om föreslagen lokalisering av tunneln, inklusive anslutningsvägar, är lämplig. Det kan även ifrågasättas huruvida nyttan med föreslagen älvtunnel överväger det intrång som T. Johannisson lider med anledning av projektet. Särskilt kan det ifrågasättas om den ökande trafiken som möjliggörs, sett utifrån regeringens fastställda miljömål, är önskvärd.

Föreslagen lokalväg innebär utöver älv tunnelns intrång att fastigheten delas i två delar och att två stora byggnader på fastigheten måste rivas. Föreslagen lokalväg innebär stort intrång i fastigheten med stora ekonomiska följder för T. Johannisson.

Kommentar: En framtida effektiv struktur för både trafiksystemet i området och fastighetsindelningen kommer att få stora konsekvenser för aktuell fastighet och dess verksamheter. Intrånget har bedömts som motiverat ur allmän synpunkt. Intrång på fastigheter kommer att hanteras i fortsatt detaljplanearbete samt i förhandlingar med berörda.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

BAB Rörtryckning AB samt Kran & Pålning AB blir med den nya dragningen av Salsmästaregatan påverkade då fastigheten delas, vilket gör 1/3 av markytan mycket svåråtkomlig. På denna markyta har de iordningställt för balk- och sponthantering med traver, spolplatta med sedimenteringsbrunnar mm. Hit sker dagligen transporter med både trailers och bil med släp, vilka behöver stor svängradie. Spont- och balkhanteringen utgör ca 1/3 av Kran & Pålning totala omsättning. Transportväg berörs även för transporter av tunga entreprenadmaskiner, både för Kran & Pålning och för BAB Rörtryckning. De önskar att möte bereds där deras synpunkter kan diskuteras. Deras förslag är att möjligheten undersöks att byta berörd mark till likvärdig markyta söder om järnvägsbron (Backa 866:155).

Kommentar: Intrång på fastigheter samt möjligheter till ersättningsmark kommer att hanteras i fortsatt detaljplanearbete samt i förhandlingar med berörda.

Schenker Property Sweden AB framför att trafikkontorets principskiss för Slakthusmotet gör att stora ytor tas i anspråk inom fastigheten. Tillfarts- och körytor är redan begränsade, följden av skissat förslag blir att nuvarande verksamhet inte kan bedrivas på fastigheten. Med den tunga trafik som går till fastigheten gäller det också att finna en trafiklösning som förhindrar olyckstillbud. Vid anläggande av gc-banor som korsar deras utfarter bör det beaktas att tunga fordon med trailer har långsam förflyttning och kommer att hindra övrig trafik på såväl gc-bana som på vägar.

Kommentar: Programmets bilaga, med strukturskiss av trafikkontorets förslag till utbyggnad av Slakthusmotet, revideras inför godkännandet så att intrång på fastigheter väster om Marieholmsgatan undviks.

Övriga (vilka senare kan komma att bedömas som sakägare)

Tholeif och Gunilla Johansson protesterar mot förslaget till ny älvförbindelse, Marieholmstunneln. Boende i Tingstad och Bällskär kommer inte att få en bättre trafik-/miljö-situation genom Marieholmstunneln. Deras förslag är en ny älvförbindelse längre norrut i älvdalen. I övrigt hänvisar de till skrivelse från Miljöförbundet Jordens Vänner.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse för närboendes invändningar mot vägprojektet och argumenteringen för en annan dragnings öster om älven. Dock har lokaliseringen av älvförbindelsen redan hanterats i Vägverkets process med vägutredning samt i kommunens övergripande programarbete år 2003 för ny förbindelse över älven. Nu genomfört programsamråd behandlar konsekvenserna för Tingstad med utgångspunkt från vald lokalisering av älvförbindelsen. Även om vägprojektet medför att trafikvolymen ökar i området kommer de åtgärder som vidtas inom projektet medföra att trafikbullret samt risknivån förbättras för boende i Tingstad. Luftkvaliteten förbättras trots ökande trafik med hjälp av fordonsparkens förnyelse.

Jan-Erik Jonsson anser att Göteborg är i mycket stort behov av en ny älvförbindelse, den föreslagna tunneln vid Marieholm är dock inte acceptabel av flera skäl. Det första skälet är att älvförbindelserna hamnar för nära varandra vilket medför vävningsproblem och stor risk för olyckor och därmed blockerad framkomlighet. Med gemensamma anslutningsleder riskerar man att trafikstopp drabbar båda tunnlarna. Det andra skälet är att en ny älvförbindelse i detta läge avsevärt förvärrar och permanentar miljöproblemen för de boende i Tingstad och Bällskär. Kulturellt värdefull bebyggelse påverkas, bostadsbebyggelsen i området har anor från 1300-talet och fornfynden är många. Ca 100 bostadshus i området ligger närmare än de av riskhänseende rekommenderade 100 meterna. Det tredje skälet är att områdena Marieholm, Tingstad och även Ringön ligger mycket nära centrala Göteborg och kan vara värdefulla vid en framtida expansion. Stora utrymmeskrävande trafikaneläggningar skadar stadsbilden och låser stadsplaneringen för överskådlig framtid. Det fjärde skälet är att byggnation i direkt anslutning till Tingstadstunneln ger ett komplicerat förslag som måste innebära mycket höga kostnader och stora trafikproblem under utbyggnaden.

Mer än hälften av trafiken genom Tingstadstunneln fortsätter på E6 norrut. Denna trafik kan avledas öster om älven, varvid Tingstadstunneln kan bli en lokal älvförbindelse i Göteborg utan belastning av genomfartstrafik. Samtidigt skulle bostadsområdena i Tingstad och Bällskär slippa mycket buller och avgaser från bland annat den tunga trafiken.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse för närboendes invändningar mot vägprojektet och argumenteringen för en annan dragning öster om älven. Dock har lokaliseringen av älvförbindelsen redan hanterats i Vägverkets process med vägutredning samt i kommunens övergripande programarbete år 2003 för ny förbindelse över älven. Nu genomfört programsamråd behandlar konsekvenserna för Tingstad med utgångspunkt från vald lokalisering av älvförbindelsen. Även om vägprojektet medför att trafikvolymen ökar i området kommer de åtgärder som vidtas inom projektet medföra att trafikbullret samt risknivån förbättras för boende i Tingstad. Luftkvaliteten förbättras trots ökande trafik med hjälp av fordonsparkens förnyelse.

Trafikkontoret har framfört synpunkter på Vägverkets föreslagna trafiklayout med anledning av vävningsproblematiken i den komplexa trafikplats som skapas vid mötet mellan Lundbyleden, Tingstadstunneln, Marieholmstunneln och Kungälvsleden. Till detta kommer även lokala kopplingar till Brunnsbo och Tingstad. Stadsbyggnadskontoret har förståelse för framförda frågetecken kring olyckrisken och förutsätter att Vägverket vid projekteringen uppfyller tillämpliga krav och riktlinjer på anläggningen.

Anne-Marie Jönsson, representant för det lilla Göteborg, som önskar att vackra ord om att kunna påverka sin närmiljö som står i programmet har någon substans i verkligheten.

Hon tycker att vägprojektet är ett gammaldags och bakåtsträvande projekt som går tillbaka på beräkningar från 1990-talet. Projektet innebär medveten underlättning av bilåkande när kommunen säger sig vilja minska biltrafiken. Det finns tydliga tecken på att den enskilda människan har insett betydelsen av miljöförstöring och miljöhot. Då ska inte stat och kommun motarbeta detta utan istället agera med lösningar som förstärker medborgarnas beteende mot bra miljöval. Tiden har gått från det gamla tunneltänkandet. Vägverket och stadsbyggnadskontoret har låst in sig i en lösning som är grundad på gamla utredningar. Verkligheten nu och framåt är inte 90-talets. Kommande klimatförändringar kommer att påverka Göteborg. Vattennivåer i Göta älv kan komma att stiga 0,8-2,0 meter. Det är då oförsvarligt att till en enorm kostnad bygga en tunnel med alla dess kring- och påfarter och till priset av människors förstörda miljö. Projektet i sig är inte förenligt med Göteborgs kommuns åtagande att minska biltrafikens miljöpåverkan. Vi, sedan lång tid, boende i Tingstad har fått finna oss i en sämre miljö undan för undan, det lilla Göteborgs dilemma mot det stora Göteborg.

Hela projektet andas stor nonchalans mot människors hälsa och välbefinnande. Planprogrammet deklarerar helt öppet att det är trafiken i fokus, man ser bara att trafikproblemet kan lösas med mera väg och tunnel. Det är synd om oss Göteborgare som inte har tjänstemän och politiker som kan se längre fram utan använder gamla lösningar på dagens och morgondagens problem. Enligt ett TV-program hösten 2008 utelämnades betydande effekter i ett Stockholmsprojekts kalkyler och beräkningar beträffande ökande biltrafik och dess miljöpåverkan. Hur kan det garanteras att inte samma sak sker i detta projekt?

Släpp detta projekt och visa att kommunen vill arbeta för framtiden och lösningar där hänsyn tagits till miljön och inte till trafiken i första hand. Börja med trafikavgifter så fort det bara går. Om det ska folkomröstas är det bara Göteborgare som ska få säga sitt eftersom det är vi som får ta alla negativa effekter med biltrafiken genom staden, kringfartsleder borde finnas redan nu.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse för närboendes invändningar mot vägprojektet och argumenteringen för en annan dragning öster om älven. Dock har lokaliseringen av älvförbindelsen redan hanterats i Vägverkets process med vägutredning samt i kommunens övergripande programarbete år 2003 för ny förbindelse över älven. Kringfartsleder öster om staden utreddes även under 90-talet. Nu genomfört programsamråd behandlar konsekvenserna för Tingstad med utgångspunkt från vald lokalisering av älvförbindelsen. Enligt Vägverkets tidplan förväntas regeringen under år 2009 behandla tillåtlighetsprövningen enligt Miljöbalken av vägutredningen. Ställning kommer då att tas till de frågor som närboende lyfter kring valt utbyggnadsalternativ och dess miljökonsekvenser. Ställning tas även till framtagna trafikprognoser och miljökonsekvensbeskrivningens upplägg, frågor som kommenterats av remissinstanser vid samrådet inför tillåtlighetsprövningen. Arbetet med detaljplan fortsätter med bedömningen att regeringens beslut tas innan detaljplanen ställs ut, ett beslut som kan påverka utformningen av detaljplanen. Även om vägprojektet medför att trafikvolymen ökar i området kommer de åtgärder som vidtas inom projektet medföra att trafikbullret samt risknivån förbättras för boende i Tingstad. Luftkvaliteten förbättras trots ökande trafik med hjälp av fordonsparkens förnyelse. Trafikstyrande avgifter samt folkomröstning om detta hanteras inte inom planprocessen.

Klimax Göteborg, en ny och snabbt växande rörelse av människor som tillsammans verkar för en snabb övergång till ett fossilfritt samhälle, motsätter sig byggandet av fler bilvägar. Det råder inga tvivel om att en ny motorvägsförbindelse under Göta älv vid Marieholm skulle var helt ohållbart ur klimatsynpunkt. Göteborgs stad uppmanas att ta sitt ansvar och ta vara på den demokratiska rättigheten att säga nej till detta projekt. Huvudargumentet att bygga Marieholmstunneln, att det skulle minska trängselproblemet, bygger på en myt. Alla som är insatta i trafikfrågor vet att utökad vägkapacitet leder till ökad trafik som i sin tur leder till lika mycket trängsel igen. Det är extra anmärkningsvärt att inte Vägverkets utredning tar hänsyn till detta utan räknar med att den totala trafikmängden kommer att vara densamma oavsett om den nya tunneln byggs eller inte. Detta är självfallet felaktigt eftersom de själva säger att nuvarande vägar inte kan klara så mycket bilar som nollalternativet innebär och eftersom liknande vägprojekt visat sig överskrida sina beräkningar. Om trafikberäkningar är felaktiga betyder det t ex att även jämförelse av utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar också är felaktiga. Trafiken är en av Göteborgs mest ökande källor av koldioxidutsläpp. Det går inte att ersätta oljan med andra drivmedel i den omfattning som dagens trafikmängder kräver, massbilism är energiineffektiv och inte förenlig med ett samhälle fritt från fossila bränslen. Om Göteborgs stad ska kunna klara sina miljömål är trafikökningen som Marieholmstunneln skulle innebära helt oacceptabel.

Innan Marieholmstunneln kan vara klar måste Tingstadstunneln repareras, ett tunnelrör i taget. Detta öppnar för en möjlighet att påbörja en omställning till ett hållbart transport-system i Göteborg. Den halverade kapaciteten kommer att få människor att ändra sina resvanor, underlaget för en välfungerande och omfattande kollektivtrafik kommer att öka och en bättre samordning av godstransporter kommer att ske. Att då bygga en ny motorvägstunnel och slå undan benen för en sådan utveckling vore väldigt konstigt och ett brott mot Göteborgs miljömål. Att satsa på bilvägar är även en felsatsning ur social synvinkel, eftersom det är högavlönade män som i störst utsträckning har möjlighet att köra bil. Motorvägssatsningar ökar de sociala klyftorna i samhället.

Järnvägssatsningarna i området välkomnas, fler av dessa är nödvändiga. Det mest effektiva sättet att minska biltrafiken är genom att minska vägkapaciteten samtidigt som kapaciteten på kollektivtrafiken ökar.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret är väl medvetet om att ny vägkapacitet kommer att leda till ökande trafikvolym. Bakgrunden till planarbetet är en gemensam uppfattning i kommun och region om att älv-tunneln är ett av fyra angelägna infrastrukturprojekt att genomföra. De tre övriga är järnvägsprojekten för Hamnbanan, Västlänken och järnvägen Göteborg-Borås. Sedan tidigare pågår genomförande av utbyggnad för Partihallsförbindelsen och Norge-/Vänernbanan. Inom projektet för Marieholmstunneln pågår studier för att upplåta separata busskörfält i Tingstadstunneln. Det är länsstyrelsen som ställer kraven på upplägg vid upprättande av miljökonsekvensbeskrivningar och det är även de som sedan godkänner dem. Framtagna trafikprognoser och miljökonsekvensbeskrivningarna utifrån dem kommer att behandlas vid tillåtlighetsprövningen enligt Miljöbalken, där remissinstanser lyft frågan vid samrådet inför regeringens prövning av vägutredningen.

Vivian och Lars Lagerquist m fl vill att trafiken leds öster om älven. Tingstadstunneln skulle då bli en lokal älvförbindelse i Göteborg utan belastning av tung genomfartstrafik. Med detta undviks ökat buller, avgaser och risker i Tingstad, Backa Bällskär och Bäckeboles bostadsområden. Det finns inga störningskänsliga bostadsområden på älvens västra sida norr om Bäckebolesmotet, ej heller på den östra sidan av älven. Föreslagen placering av älvförbindelsen skulle avsevärt förvärra och permanenta miljöproblemen för boende. I modern stadsplanering försöker man normalt styra trafiken till ringleder bort från bostadsbebyggelse och stadens centrala delar. Liggande förslag innebär en oerhörd koncentration av trafiken till ett område bara någon kilometer från Göteborgs centrum. Med ytterligare en järnvägsbro tillsammans med övriga anslutande broar och bankar gör stora ingrepp i stadskvarter och struktur, området bli svåränvänt och otryggt att passera för gående och cyklande.

De menar att programhandlingen i flertal beskrivningar visar att placeringen av vägtunneln är mycket olämplig. Miljö kvalitetsnormer överskrids i området på grund av den stora trafikvolymen och den höga andelen tung trafik. Bostäder som ligger utmed E6 är utsatta för högt trafikbuller. Åtgärder har gjorts för att minska störningarna, dock inte tillräckliga för att klara riktvärden. Angivet skyddsavstånd med tanke på farligt godstransporter på 35 meter är alldeles för litet. Stora delar av området ligger låglänt med risk för översvämningar samt skred. Markföroreningar förekommer. Markens beskaffenhet gör området känsligt för väg- och järnvägstrafikens vibrationer. Stor påverkan sker på dagens markanvändning. Trafikprojekten medför att infrastrukturen befästs inom Marieholm och Tingstad och att ytterligare påverkan sker inom redan påverkat område. Visuella påverkan sker genom nya väganläggningar och höga bullerskärmar.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse för närboendes invändningar mot vägprojektet och argumenteringen för en annan dragning öster om älven. Dock har lokaliseringen av älvförbindelsen redan hanterats i Vägverkets process med vägutred-

ning samt i kommunens övergripande programarbete år 2003 för ny förbindelse över älven. Nu genomfört programsamråd behandlar konsekvenserna för Tingstad med utgångspunkt från vald lokalisering av älvförbindelsen. Enligt Vägverkets tidplan förväntas regeringen under år 2009 behandla tillåtlighetsprövningen enligt Miljöbalken av vägutredningen. Ställning kommer då att tas till de frågor som närboende lyfter kring valt utbyggnadsalternativ och dess miljökonsekvenser. Arbetet med detaljplan fortsätter med bedömningen att regeringens beslut tas innan detaljplanen ställs ut, ett beslut som kan påverka utformningen av detaljplanen.

Miljöförbundet Jordens Vänner menar att det i dagens läge är väsentligt att vi minskar utsläppen av växthusgaser. Marieholmstunneln kommer istället att leda till en ökning av utsläppen i Göteborg. Att satsa stora belopp på infrastrukturinvesteringar som kommer att göra det avsevärt svårare att nå klimatmålet är inte bara tveksamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, det är rent av omoraliskt med tanke på vad som kommer att hända om vi inte omedelbart börjar minska utsläppen. Planerad älvförbindelse kommer inte att lösa framkomlighetsproblem över älven, eftersom varje ny väg som byggts i högt belastade trafikmiljöer har fyllts till sin maximala kapacitet inom några år. Det finns ingen anledning att tro att Marieholmstunneln kommer att vara något undantag, varför en ny tunnel inte kommer att förbättra trafikläget.

Göteborg har fått stark kritik från EU-kommissionen gällande fortsatt höga halter av kväveoxider och partiklar. Det beräknas att luftföroreningar orsakar omkring 5 000 förtida dödsfall varje år i Sverige. Ett allvarligt problem som kostar samhället mycket, i pengar såväl som i mänskligt lidande. Marieholmstunneln kommer knappast att förbättra luftkvaliteten. Att utföra ett så pass stort projekt som Marieholmstunneln utan att en utförlig samhällsekonomisk analys har genomförts känns rent intuitivt som något av en miss. Hur Marieholmstunneln påverkar samhället som helhet har inte undersökts i 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 om Marieholmstunneln byggs? Allt detta är frågor som bör utredas innan beslut fattas om att bygga eller inte bygga älv-tunneln.

Miljöförbundet Jordens Vänner hänvisar till Naturskyddsföreningens och länsstyrelsens yttranden inför tillåtlighetsprövningen, som de bifogar. Yttranden som är kritiska till Vägverkets hantering kring valet av nollalternativ i miljökonsekvensbeskrivningen samt hur "Fyrstegsprincipen" hanterats. MJV är emellertid skeptiska till hur Länsstyrelsen ändå sammanfattningsvis kan stödja projektet. MJV vill vara försiktiga med att kritisera Vägverket, då de verkar ha fått i uppdrag att utreda den optimala placeringen av en ny motorvägsförbindelse. De enkla beräkningsmetoder Vägverket använt är fullt tillräckliga för att kunna jämföra effekterna av de fyra olika dragningsalternativ som är studerade. Det nollalternativ som Vägverket använt är endast en referenspunkt för att jämföra olika alternativ. Fyrstegsprincipen innebär dock att nybyggnad av väg är det sista steget om inte kapacitetsproblemen går att lösa med andra alternativa åtgärder (t ex ekonomiska incitament, satsning på bättre kollektivtrafik etc) än just ny väg. Vägverket har inte heller undersökt något realistiskt nollalternativ (Tingstadstunneln klarar inte den trafikvolym som nollalternativet innehåller). Vägkapaciteten är en av de viktigaste faktorerna som påverkar trafikvolymen och i dagsläget den begränsande faktorn på trafikvolymen i Göteborg. Att effekterna av en ökad vägkapacitet inte utretts innebär att utredningen som helhet är klart bristfällig. Hur kan vi veta något om de samhällsekonomiska konsekvenserna utan en jämförelse med de olika alternativ som finns enligt "Fyrstegsprincipen". De dokument som handlar om Marieholmstunneln är gamla och många vilket gör det krångligt och tidskrävande att granska Vägverkets arbete. En öppen och demokratisk diskussion blir mycket svår om utredningar inte är mer lättillgängliga och överskådliga.

Det är uppenbart att en stor del av Vägverkets utredningar måste göras om innan projektet tillåtlighetsprövas. Utgångspunkten måste vara hur vi kan lösa problemet med framkomlighet över älven. Vägverket beskriver själva att Marieholmstunneln inte kommer att lösa detta problem, då de skriver att problemet inte är kapaciteten utan att den används ineffektivt, att trängselproblem inte kan byggas bort med fler vägar, utan att det i en modern stad är kollektivtrafiken som är det enda hållbara alternativet för personresor som är längre än gång- och cykelavstånd.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret är väl medvetet om att ny vägkapacitet kommer att leda till ökande trafikvolym samt att det påverkar faktorer som boendemönster och etableringar av verksamheter och handel. Bakgrunden till planarbetet är en gemensam uppfattning i kommun och region om att Marieholmstunneln är ett av fyra angelägna infrastrukturprojekt att genomföra. De tre övriga är järnvägsprojekten för Hamnbanan, Västlänken och järnvägen Göteborg-Borås. Sedan tidigare pågår genomförande av utbyggnad för Partihallsförbindelsen och Norge-/Vänernbanan. Inom projektet för Marieholmstunneln pågår studier för att upplåta separata busskörfält i Tingstadstunneln. Det är länsstyrelsen som ställer kraven på upplägg vid upprättande av miljökonsekvensbeskrivningar och det är även de som sedan godkänner dem. Framtagna trafikprognoser och miljökonsekvensbeskrivningarna utifrån dem kommer att behandlas vid tillåtlighetsprövningen, liksom Vägverkets hantering av "Fyrstegsprincipen".

Bo Nyström avstyrker förslaget. Vägprojektet skulle förstöra och försämra den nuvarande miljön inkl etablerad vegetation. Kostnaden skulle bli oförsvarligt hög och projektet skulle stimulera till en ökning av biltrafiken. Kommunens planering måste istället inriktas på att minska person- och godstrafiken i allmänhet och biltrafiken i synnerhet.

Kommentar: Bakgrunden till planarbetet är en gemensam uppfattning i kommun och region om att Marieholmstunneln är ett av fyra angelägna infrastrukturprojekt att genomföra. De tre övriga är järnvägsprojekten för Hamnbanan, Västlänken och järnvägen Göteborg-Borås. Sedan tidigare pågår genomförande av utbyggnad för Partihallsförbindelsen och Norge-/Vänernbanan.

Edin Osmancevic protesterar mot planerna på Marieholmstunneln. Den kommer inte att lösa problemen med trängseln, vilket Vägverket själva säger. Om tunneln byggs kommer det att leda till en kraftig ökning av trafiken, vilket betyder ökade halter av luftföroreningar. Familjen bor närmast Bällskärsvägen och kommer direkt att drabbas av planerna. Regelbundet överskrider tillåtna gränsvärden för kväveoxider och partiklar PM10 (enligt Göteborgs stads hemsida "Luften"). Vägtrafikbuller ökar stressnivån och höjer risken för att drabbas av hjärtinfarkt markant enligt forskarna. Det handlar alltså om familjens hälsa och deras nattsömn. Han frågar sig hur hans familj kommer att skyddas mot luftföroreningar och buller som följd av ökad trafik. De känner sig som stora förlorare på planerna och vill ha svar på sina frågor.

De gjorde för fem år sedan investering i nya fönster och förstärkt fasadisolering. Trots detta har de stora problem med vägbullret. Inget har gjorts för att förbättra Vägverkets bullerskydd som idag är i uselt skick och för lågt för att dämpa bullret. Edin frågar om förbättringar kommer att göras av bullerskärmen för att bättre skydda mot det redan idag outhärdliga trafikbullret. Han frågar även vad nyttan är med den tunneln. Hur har de samhällsekonomiska analyserna gjorts? Edin menar att skatteresurser kommer att slösas bort utan att samhällsnyttan uppnås.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse för närboendes invändningar mot vägprojektet och den ökande trafikvolym som bli konsekvensen. Emellertid kommer de åtgärder som vidtas inom projektet medföra att trafikbullret samt risknivån förbättras för boende i Tingstad. Luftkvaliteten förbättras trots ökande trafik med hjälp av

fordonsparkens förnyelse. Samhällsekonomiska analyser upprättas av Vägverket och prövas vid kommande tillåtlighetsprövning av vägutredningen.

Tingstad-Bällskärs Villaförening protesterar mot Marieholmsförbindelsen. Göteborg är i mycket stort behov av en ny älvförbindelse eftersom ingen egentlig utbyggnad skett på mer än 40 år. Föreslagen älv-tunnel vid Marieholm är dock inte acceptabel av flera skäl, de vill istället lämna förslag till en annan lösning. Villaföreningen bifogar en protestlista med sammanlagt 154 namnunderskrifter. Enligt föreningens egen uppgift har 95 % av de Tingstadsbor som kunnat tillfrågas skrivit på proteslistan.

Föreningen framför fyra skäl som invändning mot projektet. Det första skälet rör att Tingstadsområdet redan idag har ett allvarligt miljöproblem i form av buller och avgaser från trafiken som ansluter till Tingstadstunneln från E6 och Lundbyleden, något som dagligen påverkar de boendes hälsa och livskvalitet negativt. Det andra skälet är att ytterligare en tunnel innebär att miljöproblemen förvärras. Trafik från Lundbyleden till den nya älv-tunneln kommer att gå på en tio meter hög bro, vilket ännu mer exponerar trafiken för bostäderna. Alla bostäder i Tingstad utom tre kommer att vara helt oskärmda från denna trafik. Med den kraftiga stigningen från tunneln upp till bron ökar bullret än mer. Fler vägar i bostädernas närhet kommer att öka koncentrationen av luftföroreningar. Det tredje skälet är att Tingstad och Bällskär är kulturellt värdefullt med en blandad bostadsbebyggelse med hus från 1800-talets början. Tingstad by fanns redan på 1300-talet och fornyfunden är många. Stadsplanerare måste värna och bevara ett sådant område för framtiden. Motsvarande bostadsbebyggelse och miljökänslighet finns inte på älvens östra sida. Det fjärde skälet är att Marieholmstunneln inte uppfyller lagkrav och säkerhet. Lutningen ned mot tunneln är för hög (nästan lika kraftig som Kallebäcksbacken), dessutom i en böj och med körfält som går samman bara några tiotal meter innan tunnelmynningen. Enligt Vägverket blir trafiklayouten i trafikplatsen framför Tingstadstunneln och Marieholmstunneln den mest komplexa i hela Sverige. Infarter till tunnelarna och sammanlänkningsleden av trafikleder medför vävningsproblematik och stor risk för olyckor och därmed blockerad framkomlighet, något vi ser dagliga exempel på. Redan idag är det många som tycker att det är besvärligt att köra i Tingstadstunneln på grund av de många filalternativen och därmed svårigheter att välja rätt fil. Ytterligare en tunnel i samma område gör problemen avsevärt värre. Med en ny tunnel så nära befintlig Tingstadstunnel och med gemensamma anslutningsleder riskerar man att trafikstopp drabbar båda tunnelarna. Trafiklayout bör göras så att den andra älvförbindelsen kan användas som alternativ vid störningar.

Föreningen föreslår istället att E6-trafiken avleds vid Bäckebolesmotet till älvens östra sida för att följa E45 ned till Gullbergsmotet. Detta berör ca 55 % av dagens trafik genom Tingstadstunneln och en stor del tung genomfartstrafik. Tingstadstunneln kan då istället användas för trafiken från Lundbyleden. Detta alternativ har aldrig Vägverket räknat på. Tung trafik till hamnar och industrier på västra Hisingen bör inte tillåtas att passera Backa på dagens E6 och Lundbyleden. Denna trafik bör styras till Hisingsleden. Det är förvånande att politikerna inte tagit tag i denna fråga trots att utbyggda vägar för detta har funnits i många år.

Att bygga en Marieholmstunnel med tillhörande trafikleder så integrerat med den befintliga Tingstadstunneln måste innebära mycket förhöjda kostnader och stora trafikproblem under utbyggnaden. Det sägs ibland att tunnelprojektet gått så långt att det inte går att stoppa. Det har hittills lagts 20 miljoner, hela byggprojektet är kostnadsberäknat till 3,5 miljarder, dvs mindre än 6 promille av hela kostnaden är upparbetad. En älvförbindelse i Bäckeboles som flyttar E6-trafiken skulle sannolikt bli både billigare och ge bättre effekt ur många synpunkter.

Kravet på samråd med berörda har i detta ärende till stor del inneburit en skenprocess och hanteringen kan starkt ifrågasättas. Samråd skall enligt lagstiftningen inledas i förstudieskedet och samråd lär ha hållits redan 2004 med en mindre grupp kallade Tingstadsbor. Den kallelsen måste ha gått ut till endast ett fåtal boende eftersom de flesta i området inte hört talas om något samråd förrän nu 8 januari då vi blev kallade till möte den 14 januari 2009. Varför har vi inte blivit kallade tidigare? Känslan är att våra reaktioner varit så förutsägbara att de skulle kunna störa de planer man ur krass trafiksynpunkt ansett sig vilja genomdriva. Ju längre planerna nått när samrådets stund kommit, desto mindre skulle motstridiga reaktioner kunna påverka.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse för närboendes invändningar mot vägprojektet och argumenteringen för en annan dragning öster om älven. Dock har lokaliseringen av älvförbindelsen redan hanterats i Vägverkets process med vägutredning samt i kommunens övergripande programarbete år 2003 för ny förbindelse över älven. Nu genomfört programsamråd behandlar konsekvenserna för Tingstad med utgångspunkt från vald lokalisering av älvförbindelsen. Enligt Vägverkets tidplan förväntas regeringen under år 2009 behandla tillåtlighetsprövningen enligt Miljöbalken av vägutredningen. Ställning kommer då att tas till de frågor som närboende lyfter kring valt utbyggnadsalternativ och dess miljökonsekvenser. Arbetet med detaljplan fortsätter med bedömningen att regeringens beslut tas innan detaljplanen ställs ut, ett beslut som kan påverka utformningen av detaljplanen.

Kommunen har under år 2003 genomfört samråd för de tre övergripande program för älvdalen, där bl a lokaliseringsalternativ för ny förbindelse över älven behandlades. Stadsbyggnadskontoret kan enbart beklaga om närboende inte uppmärksammat frågan vid denna tidpunkt. År 2004 genomfördes även ett programsamråd för Tingstad där konsekvenserna av en älv-tunnel behandlades. Planarbetet har därefter varit vilande innan det återupptogs sommaren 2008.

Trafikkontoret har framfört synpunkter på Vägverkets föreslagna trafiklayout med anledning av vävningsproblematiken i den komplexa trafikplats som skapas vid mötet mellan Lundbyleden, Tingstadstunneln, Marieholmstunneln och Kungälvsleden. Till detta kommer även lokala kopplingar till Brunnsbo och Tingstad. Stadsbyggnadskontoret har förståelse för framförda frågetecken kring olyckrisken och förutsätter att Vägverket vid projekteringen uppfyller tillämpliga krav och riktlinjer på anläggningen.

Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas, både vad gäller vägbeläggning och bullerskärmar, så att bullersituationen för närboende blir bättre efter ombyggnaden jämfört med dagens situation. Bullerskydd kommer att behövas på anslutningsbron till Lundbyleden för att skärma bostäderna i Tingstad. Målsättningen långsiktigt är att minska den tunga trafiken via Lundbyleden till Västra Hisingen och istället avleda den via Norrleden, Västerleden och Söderleden. Luftkvaliteten förbättras trots ökande trafikvolym i området med hjälp av fordonsparkens förnyelse. Riskfrågor kommer att hanteras inom planarbetet och åtgärder vidtas för att tillräcklig säkerhet ska uppnås mot bostäderna i Tingstad (berör trafiken med farligt gods på Kungälvsleden och Lundbyleden).

Anna-Lisa och Hans Wallgren tycker att byggnationen av Marieholmstunneln hamnar för nära deras hus på Dammgårdsgatan. Ännu mer buller och avgaser kommer att bli följden. Med nya av- och påfarter enligt trafikkontorets bilagda förslag blir det ännu värre. De har bott på adressen sedan 1968 och kan konstatera att området inte är lämpligt för boende längre. De hänvisar också till en svensk studie som visar att risken för hjärtinfarkt ökar med 40 % om man utsätts för vägbuller. Om vägprojektet blir av vill de att deras fastighet blir inlöst eller att de erbjuds ett annat boende.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret har stor förståelse för närboendes invändningar mot vägprojektet och oron över deras boendemiljö, med avseende på buller och avgaser.

Inlösen av bostadsfastigheter i Tingstad är dock inte aktuellt. Även om vägprojektet medför att trafikvolymen ökar i området kommer de åtgärder som vidtas inom projektet medföra att trafikbullret förbättras för boende i Tingstad. Luftkvaliteten förbättras trots ökande trafik med hjälp av fordonsparkens förnyelse. Detta gäller även vid genomförande av trafikkontorets förslag till kompletterande trafikåtgärder.

Ändringar

Programhandlingarna har inför godkännandet förtydligats på ett antal punkter. Det rör pågående studier för att upplåta separata kollektivtrafikkörfält i Tingstadstunneln. Det rör Exportgatans föreslagna nya läge som förtydligas i ny bilaga till programmet, detaljutformningen måste dock vidare studeras i fortsatt planarbete. Det rör den nya järnvägsbronns svängbara klaff som kräver ca 30 meters radie över vattenområdet samt uppgifter om ägande av industrispår som tas bort. Det rör beskrivningen av transporter med farligt gods på trafiklederna. Det rör revidering i bilaga av trafikkontorets strukturskiss till utformning av Slakthusmotet. Det rör kulturmiljön Tingstad med eventuella lämningar. Det rör möjlighet att även använda ljuddämpande beläggning. Ny översiktsplan för Göteborg är antagen av kommunfullmäktige, varför hänvisningar i programmet till ÖP99 har tagits bort. Sammanfattning av samrådsredogörelsen har lyfts in i programmet. Kommande arbete samt tidplaner har förtydligats. Trafikprognosår är justerat till 2020.

Gunnel Jonsson
Planchef

Christer Persson
Distriktsarkitekt



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådskrets

2009-03-31

Diarienummer: 843/03

Distrikt Norr, Plangruppen

Christer Persson

Telefon: 031-368 18 56

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Program för nya älvförbindelser vid Marieholm inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

Kommunala nämnder och bolag m m

Fastighetsnämnden

Göteborg Energi Fjärrvärme AB

Göteborg Energi Gasnät AB

Göteborg Energi GothNet AB

Göteborg Energi Nät AB

Göteborgs Hamn AB

Kretsloppsnämnden

Kulturnämnden

Miljönämnden

Nämnden för Göteborg Vatten

Park- och naturnämnden

Räddningstjänsten Storgöteborg

Stadsdelsnämnden i Backa

Stadsdelsnämnden i Kortedala

Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m m

Banverket, Västra banregionen

Business Region Göteborg AB

Göteborgsregionen (GR)

Lantmäterimyndigheten i Göteborg

Länsordningspolisen

Länsstyrelsen

Sjöfartsverket

Statens Geotekniska Institut

Svenska Kraftnät

Skanska Nätplanering D3N

Transportstyrelsen

Vägverket Region Väst

Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Skanska Fastigheter Göteborg AB
Brinova Fastigheter AB
T. Johannisson Fastighetsförvaltn AB
Hantverks- och industrihus i Göteborg AB

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige
Schenker Property Sweden AB
BAB Rörtryckning AB

Övriga

Backa Ringöns Industriförening
Gamlestaden Marieholms Industri- och företagarförening
Företagarföreningen Backaplansgruppen
Handikappföreningarnas Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Jan-Erik Jonsson
Bo Nyström
Edin Osmanovic
Vivian & Lars Lagerquist m.fl
Tholeif & Gunilla Johansson
Anna-Lisa o Hans Wallgren
Anne-Marie Jönsson
Tingstad-Bällskärs Villaförening
Klimax Göteborg
Miljöförbundet Jordens Vänner



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Elin Johansson

Kulturgeograf

031-60 55 86

elin.johansson@lansstyrelsen.se

Åtgärd	Kännetext	Kopia
INKOM Stadsbyggnads- kontoret		
2009-02-25		
843/03		
Stab Öpa	S	Eko
N		Info Pers
Små		

SAMRÅDSYTTRANDE Diarienummer
2009-02-24 402-121314-2009
Dossienummer
Gbg F 1973

Sida
1(3)

Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 Göteborg

Förslag till program för detaljplan för Nya älvförbindelser vid Marieholm i Göteborgs Stad kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade december 2008 för samråd enligt 5 kap 20§ plan- och bygglagen (PBL)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen tillstyrker programmet i sin helhet. Det är ett ambitiöst program som belyser många aspekter i ett område där det finns ett stort antal anspråk på marken såväl som vattnet.

Älvrummet

Den tunnel för biltrafik som ska gå under älven vid Marieholm har kommit långt i planeringen. Nästa steg i planeringsprocessen är att regeringen ska ta beslut om tillåtlighet enligt Miljöbalken (MB) 17 kap. I och med det beslutet har vägens läge bestämts och i den fortsatta processen diskuteras utformningsfrågor.

Banverket har påbörjat ett arbete med en ny järnvägsbro vid Marieholm som ett tillägg till den redan befintliga. En ökad kapacitet på hamnbanan är viktig då den försörjer Göteborgs hamn som också är Skandinaviens största. Sjöfarten har också stora anspråk på älvrummet då det är en viktig transportled för sjöfarten. Både järnvägen och farleden för sjöfarten är av riksintresse. I den framtida planeringen är det därför av högsta vikt att dessa båda intressen samordnas på bästa möjliga vis.

Länsstyrelsen anser att ambitionen att bygga sk blandstad i centrala delar av Göteborg är bra. Att på ett bra sätt knyta samman bebyggelsen i Gamlestaden med centrum genom en attraktiv bebyggelse i det som idag är ett trafik/industristråk skulle gynna området. Länsstyrelsen anser dock att en god stadsutveckling med blandstad inte kan ske på bekostnad av människors hälsa. Länsstyrelsen befarar att god boendemiljö inte kommer att kunna uppnås i området. Att fortsätta utvecklingen av området för verksamheter i närheten av trafiklederna kan vara ett alternativ. Bostäder i området skulle utsättas för höga bullernivåer, höga halter av luftföroreningar och ligga i ett område med vägar för farligtgodstransporter. Området ligger också nära älven och risken för översvämningar är därmed stor.

Hälsa och säkerhet

I detaljplanen för vägtunnel samt järnvägsbro är det viktigt att studera bullersituationen så att inte de boende i anslutning till området utsätts för höga bullervärden.

På sidan 11 under rubriken Farligt gods talas det om Göteborgs stads riktlinjer för farligt gods. Här bör också Länsstyrelsernas gemensamma policy beträffande "Riskhantering i detaljplaneprocessen" beaktas.

Det finns förorenade markområden i programområdet på båda sidor älven. Det är viktigt att så snart som möjligt utreda föroreningssituationen och saneringsbehovet samt beräkna vilka kostnader detta kommer att innebära. Sanering av mark ska, enligt Förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, anmälas till tillsynsmyndigheten. I detta fall är det miljönämnden i Göteborgs stad.

Geoteknik

Geotekniken i området har översiktligt berörts i programmet. Kommunen skriver att utförligare utredningar kommer att göras inför detaljplanerna. Länsstyrelsen anser att det inför dessa utredningar är viktigt att man följer de råd som givits av SGI i det yttrande som skickats direkt till kommunen daterat 2009-01-26.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att programmet på ett bra sätt beskriver den synliga kulturmiljön i området. Men området har också en äldre historia. Det berör närmiljön kring den senmedeltida staden Nya Lödöse. Sannolikt kan lämningar, med kopplingar till Nya Lödöse, förväntas finnas inom detta område. Sannolikheten för lämningar med marin koppling skall heller inte förbises. I samband med utbyggnaden av E45, Norge-Vänerbanan och Triangelspåret har punktvisa arkeologiska undersökningar utförts.

Länsstyrelsen anser att en kulturhistorisk förstudie bör upprättas för att klargöra områdets kulturhistoriska värden samt för att lokalisera känslighetsgraden inom denna. Även resultatet från tidigare arkeologiska undersökningar bör inarbetas i förstudien.

Vatten

Delar av de områden utmed älven som kommer att beröras av de detaljplaner som upprättas är uppfyllt mark. Det kan vara så att den uppfyllnad som används är förorenad. Det finns också en möjlighet att dessa uppfyllnader inte går att rena på alla ställen då detta kan vara omöjligt ur geotekniskt hänseende. Detta måste utredas ytterligare i de geotekniska undersökningar som kommer att göras.

Länsstyrelsen vill också påminna om att verksamheter i vatten är tillståndspliktigt enligt Miljöbalkens 11 kap.

Natur

Om projekt som genomförs till följd av detaljplanerna påverkar Natura 2000 området kring Säveån kommer tillståndsprövning enligt MB 7 kap 28§. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påminna om att även åtgärder utanför området kan påverka Natura 2000 området.

Trafik

Länsstyrelsen vill lyfta frågan om det skulle vara möjligt att lägga till en gång och cykelbana även på den nya järnvägsbron.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att vissa av de planer som kommer att upprättas efter programmet kommer att innebära betydande miljöpåverkan. Enligt Länsstyrelsens uppfattning är det i första hand planerna för Marieholmstunneln och den tillkommande järnvägsbron som kommer att behöva miljöbedömas. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påminna kommunen om att kommun och Länsstyrelse skall samråda om avgränsning och innehåll i en MKB före det att en sådan upprättas.

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
SGI, Carina Hultén
Banverket, Josefine Axelsson
Sjöfartsverket, Bertil skoog
Länsstyrelsen/
Miljöskydd, Annika Lundahl
Natur, Teresia Holmberg
Vatten, Sofia Stridsberg
ESS, Birgit Willner
Kultur, Jan Ottander
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista