



Naturskyddsföreningen i Göteborg
Fjällgatan 3 E
413 17 Göteborg
info.goteborg@snf.se

1 juni 2009

Byggnadsnämnden
Göteborgs Stad
sbk@sbk.goteborg.se

Yttrande över

Detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter – Samråd

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att kommunen bör avbryta arbetet med Marieholmsförbindelsen eftersom planen dels är i konflikt med kommunens och regionens politiska mål, dels möter legala hinder. Föreningen har tidigare formulerat denna åsikt i sitt yttrande 2009-01-28 till Vägverket inför tillåtlighetsprövningen, vilket även har sänts till Kommunstyrelsen i Göteborg för kännedom.

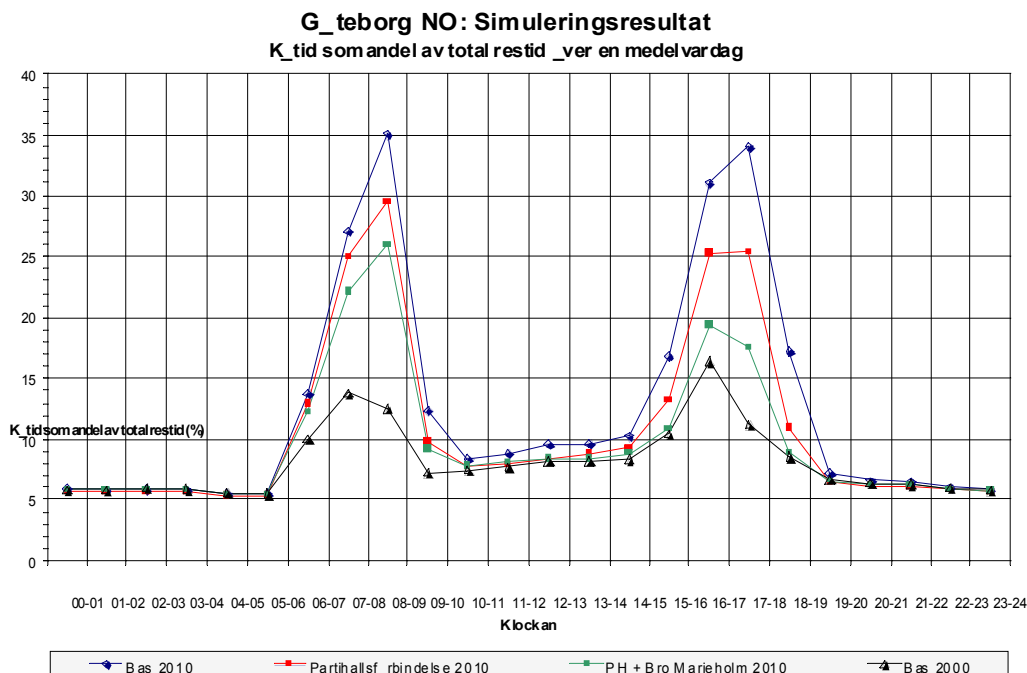
Naturskyddsföreningen i Göteborg vill särskilt peka på följande problem med biltunnelprojektet:

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

De trafikrelaterade problem som tunneln förväntas lösa bör istället åtgärdas genom en omställning av trafikapparaten där trängselavgifter och satsningar på kollektivtrafik enligt K2020 är de viktigaste byggstenarna. Det område som Marieholmsförbindelsen tar i anspråk skulle istället kunna utvecklas till en del av den så kallade Älvstaden. Gamlestaden kan knytas ihop med Hisingen över älven på andra sätt, exempelvis med en stadsgatubro.

Köproblemen växer trots biltunneln

I den offentliga debatten uppfattar många Marieholmstunneln som ett sätt att minska de nuvarande bilköerna. Vägverkets utredning visar emellertid att satsningen på Marieholmsförbindelsen (inkl. Marieholmstunneln) på sin höjd kortsiktigt och i begränsad omfattning kan begränsa bilköernas ökning – någon minskning är det under alla förhållanden inte fråga om. Nedanstående figur, baserad på en promemoria framtagen 2004 på uppdrag av Vägverket¹, visar hur andelen kötid i rusningstid 2010 ökar 50-100 procent jämfört med nivån 2000. Antar man att tendenser i diagrammet även kan överföras till året 2020 kan vi förvänta oss längre kötider än idag.



Vägverkets utredning är bara en bekräftelse av den uppfattning som numer delas av så gott som alla trafikvetare – trängselproblem i större städer går inte att åtgärda med kapacitetsökningar, eftersom dessa tenderar att frigöra en latent efterfrågan på bilresande.

Konflikter med miljömål

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

¹ Källor: a/ Personlig kommunikation projektledare Bengt Johansson, Vägverket 020814. b/ ”Ny älvbro löser inte proppen”, Göteborgs-Posten 020903. c/ PM Vägutredningarna Parthallsförbindelsen o Ny förbindelse över Göta älv. Kompletterande redovisning av fordonsemissioner/trafikolyckor. WSP Trafik september 2004 (december 2002)

Olskroksmotet och Kallebäcksmotet.

Kollektivtrafikresandet måste mer än fördubblas för att uppnå Göteborgsregionens mål om att minst 40 procent av resorna år 2025 ska ske med kollektivtrafik. Omfattande investeringar i nya bilvägar är inte rätt metod att uppnå detta mål. I stället bör man systematiskt undersöka en lösning med en kombination av trängselavgifter och kollektivtrafiksatsningar enligt K2020.

En motorledsförbindelse enligt planförslaget är inte heller förenlig med de åtaganden som Göteborgs Stad har gjort enligt Ålborg +10-deklarationen:

”Bättre framkomlighet, mindre trafik Vi är medvetna om det ömsesidiga beroendet mellan transporter, hälsa och miljö, och vi åtar oss att starkt främja hållbara alternativ för framkomlighet. Vi kommer därför att arbeta för att:

- 1. minska behovet av privata motorfordon och främja attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla*
- 2. öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel*
- 3. uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp*
- 4. utveckla en integrerad och hållbar plan för framkomlighet i staden*
- 5. minska transporternas konsekvenser för miljön och folkhälsan.”²*

Länsstyrelsens villkor 2004-10-08

Då länsstyrelsen i Västra Götaland 2004-10-08 tillstyrkte den samlade Marieholmsförbindelsen angav man att följande ”nödvändiga villkor” måste gälla för att myndigheten skulle kunna bifalla:

”dels de åtgärder fastställas och genomförs, som Länsstyrelsen föreslagit regeringen enligt 5 kap 4 § miljöbalken med syftet att biltrafiken i Göteborg skall begränsas till vad miljön och infrastrukturen tål,

dels en kraftfull, ytterligare utbyggnad av kollektivtrafiken i Göteborg beslutas, varvid Västlänken – tågtunnel under centrala staden – utgör ett nyckelprojekt.

Åtgärdsprogrammet behöver genomföras med regeringens stöd för att den samlade trafiken i Göteborg inklusive ny älvförbindelse och Partihallsförbindelsen säkrare skall kunna inrymmas inom miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid. Numera kan sägas att åtgärderna samtidigt är nödvändiga för att uppfylla också miljö kvalitetsnormerna för partiklar.”

Enligt vad Naturskyddsföreningen erfar är alltså inget av dessa villkor uppfyllda.

Konflikter med framtida blandstad

Inom Göteborgs Stad pågår ett visionärt planarbete för stadsutveckling i den aktuella planens närområde. Marieholmsförbindelsen utgör ett hot mot detta område genom att den skapar barriärer och försämrar närmiljön. Planerna för Marieholmsförbindelsen innebär att en stor yta mark tas i anspråk eftersom infrastrukturen är utrymmeskrävande och behöver vissa säkerhetsavstånd. Detta medför en ineffektiv markanvändning som bidrar till utglesning av

²Åtagande nr 6 i Ålborg +10-deklarationen

staden och därmed ökad bilism. En annan utveckling av planområdet är önskvärd på grund av områdets relativt centrala läge.

Om älvförbindelsen vid Marieholm utformades annorlunda skulle den dock kunna bli en tillgång för närmiljön. Naturskyddsföreningen anser att andra lösningar än en motortrafikledstunnel för enbart motorfordon bör övervägas. Ett exempel på en sådan lösning är en stadsgatubro, eller blandtrafikbro, som en sammanbindande länk i en kvartersstad med blandade verksamheter på båda sidor av älven. På en sådan bro finns utrymme för gående, cyklister, lokal biltrafik och kollektivtrafik, vilket skapar förutsättningar för hållbart resande i Göteborg.

Om inte Marieholmstunneln byggs finns det förutsättningar för en spårvagnsförbindelse mellan Gamlestadstorget och Backaplan/Hjalmar Brantingsplatsen. Marieholmförbindelsen minskar möjligheterna till utbyggd kollektivtrafik dels genom den ekonomiska investering den innebär dels genom den plats den upptar i den fysiska miljön.

Finansiering

Finansieringen av Marieholmsförbindelsen är fortfarande oklar eftersom den regleras av lagstiftning som kräver ytterligare beslut från regeringen. De avgifter som skall tas ut i Marieholmstunneln regleras genom väglagens 29§. Avgifter i Tingstadstunneln regleras av samma lagrum som de befintliga trängselskatterna i Stockholm. Avgifter i Tingstadstunneln kan införas först efter ett riksdagsbeslut.

Naturskyddsföreningen i Göteborg vill påpeka att det trots den s.k. avsiktsförklaringen om att finansiera tunneln med brukaravgifter, som slutits mellan representanter för regionen och Vägverket, finns betydande frågetecken kring realismen i detta initiativ.

Som påpekas i en rapport kring avgiftsfinansieringen diskuteras formellt tre helt olika typer av avgifter på vägtrafiken:

- En avgift på trafik genom Marieholmstunneln kan införas i enlighet med väglagens 29§, men beroende på bl.a. den svenska anslutningen till det s.k. Eurovinjett-direktivet får intäkter från en sådan avgift inte användas till något annat än att betala kostnader för tunneln. När tunnelprojektet är amorterat måste därför avgiften avskaffas eller kraftigt reduceras, vilket kommer att få effekter på trafikflöden med miljöpåverkan som följd.
- Om Marieholmstunneln avgiftsbeläggs måste en avgift införas även på trafik genom Tingstadstunneln för att inte denna tunnel alltjämt ska vara överbelastad.³ En sådan avgift är formellt sett en skatt och kan därför inte införas på basis av väglagen utan kräver en separat lag, beslutad av riksdagen. Intäkterna kan inte heller öronmärkas utan överskottet måste i särskild ordning, via beslut i riksdagen, kontinuerligt anslås till att amortera på Marieholmsförbindelsen. När Marieholmsförbindelsen amorterats och avgiften i Marieholmstunneln slopats måste sannolikt även skatten genom Tingstadstunneln avskaffas för att inte Marieholmstunneln ska korka igen. Även ett slopande av denna skatt ger effekter för trafikflöden och miljö som måste analyseras på förhand.

³ Ny älvförbindelse i Göteborg – möjligheter till alternativ finansiering. WSP Rapport 2008:16

- Parallellt med planeringen av Marieholmsförbindelsen utreder Göteborgs stad ett införande av trängselavgifter i syfte att hålla nere trafikökningen och sprida ut trafiken över dygnet, bland annat för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Enligt länsstyrelsen krävs genomgripande åtgärder i biltrafiken för att klara miljö kvalitetsnormerna och avgifter och parkeringsåtgärder pekas ut som de mest effektiva åtgärderna.

I avvaktan på att klarhet skapats kring relationerna mellan och konsekvenserna av de olika avgiftsidéerna kan man konstatera att osäkerheten kring effekter kopplade till projektets finansiering är betydande. Således saknas information kring en avgörande faktor för att bedöma Marieholmsförbindelsen.

Så länge finansieringen av Marieholmsförbindelsen inte är fastställd kan dess samhällsnytta inte slutgiltigt beräknas. Trafikflödet genom tunneln är beroende av nivån på de avgifter som planeras att tas ut. Ännu finns bara förslag på avgiftsnivåer.

Den 29 april beslutade kommunstyrelsen i Göteborg att utreda olika former av vägavgifter i kommunen, däribland trafikstyrande trängselavgifter. Naturskyddsföreningen anser att införande av trängselavgifter är viktigt för att uppnå de mål som anförtros Marieholmstunneln. Utredningen kommer att vara klar under 2009 och först därefter vet vi hur ett vägavgiftssystem i Göteborg kan se ut. Planprocessen för Marieholmsförbindelsen bör samordnas med denna utredning.

I samrådshandlingen konstateras att den troliga ökningen av trafiken på omkring 7 500 fordon/dygn kan motverkas genom den kollektivtrafiksatsning som brukaravgifterna skall finansiera (40 miljoner per år till kollektivtrafik och kollektivtrafikkörfält i Tingstadstunneln). I stadskansliets tjänsteutlåtande 2009-05-13, diarienummer 0509/09 framgår att kollektivtrafiksatsningen ännu bara är ett exempel och alltså inget beslut. Naturskyddsföreningen ser positivt på att medel till kollektivtrafik avsätts om Marieholmsförbindelsen byggs. Det exempel som anges behöver i så fall formellt beslutas.

Förbättrad kollektivtrafik till och från Hisingen via Tingstadstunneln är en viktig satsning, men det är tveksamt om den kommer att få så stor betydelse som den tillmäts. Erfarenheterna av det så kallade Stockholmsförsöket är att den initiala satsningen på utökad kollektivtrafik inte gav en större andel kollektivtrafikresor. Först sedan trängselskatter införts valde fler att åka kollektivt istället för att ta bilen. Införande av trängselavgifter i Göteborg kommer att minska trafikmängderna, skapa fler kollektivtrafikresor och därmed minska köproblemen i Tingstadstunneln.

Angående angivna skäl för att bygga Marieholmsförbindelsen

I samrådshandlingen anges flera skäl till att bygga Marieholmsförbindelsen. Naturskyddsföreningen anser emellertid att en ny motorledsförbindelse inte kan bidra till att lösa de problem som anges i handlingen. Föreningen föreslår istället följande lösningar på de angivna problemen:

- *Minska sårbarheten och öka omledningsmöjligheten vid tillfälliga såväl som planerade störningar på övriga förbindelser över älven.*

Den viktigaste åtgärden för att minska sårbarheten i Göteborg är att minska beroendet av bilvägnätet, inte minst under rusningstid. En ny biltunnel för att öka kapaciteten i rusningstid motverkar detta syfte och minskar det finansiella utrymmet för kritiska infrastrukturinvesteringar. För kollektivtrafikens del är Västlänken, en järnvägstunnel under Göteborg, en förutsättning för en hållbar utveckling för transporterna i hela Västra Götalandsregionen. En prioritering av Marieholmsförbindelsen försenar utbyggnaden av Västlänken, inte minst genom den investering på 3,5 miljarder som förbindelsen kräver. Västlänken finns i dagsläget inte med i utkastet till trafikverkens långtidsplan för 2010-2021. Avsaknaden av Västlänken äventyrar hela den satsning på kollektivtrafiken som K2020-projektet presenterat för Göteborgsregionen.

- *Avlasta Tingstadstunneln från trafik*

Överbelastningen av Tingstadstunneln under rusningstrafiken bör lösas med trafikreglerande åtgärder och en överföring av resande från biltrafik till kollektivtrafik. Införande av trängselavgifter i Göteborg samt utbyggnad av kollektivtrafiken enligt K2020-programmet är de viktigaste förutsättningarna för att minska belastningen på Tingstadstunneln.

- *Öka tillgängligheten till Göteborgs hamn samt att öka tillgängligheten till industrier på Hisingen.*

Det största hindret för tillgängligheten till hamnen är den trängsel som orsakas av den alltför stora arbetspendlingen med bil till Göteborg. Marieholmstunneln främjar knappast en minskning av bilpendlingen. Investeringsmedlen bör istället satsas på ett snabbt genomförande av den planerade nya hamnbanan och en ny järnvägsbro vid Marieholm så att mer gods kan transporteras till och från hamnen på järnväg.

- *Öka tillgängligheten mellan Hisingen och övriga Göteborg*

För en hållbar utveckling är det av vikt att fler resor till Hisingen görs med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Hisingens tillgänglighet bör förbättras dels med ett ökat utbud i närtid, dels med ett förverkligande av gång- och cykelbron och Storringen med t.ex förbindelser via Stigbergstorget och Lindholmen.

Miljöförbättrande åtgärder och ljuddämpande asfalt

I samrådshandlingen presenteras flera miljöförbättrande åtgärder som bullervallar och omfattande trädplantering, vilket är positivt. Vi anser dock att dessa åtgärder i stort kan genomföras även utan att Marieholmstunneln byggs. Om åtgärderna genomförs i anslutning till den befintliga Tingstadstunneln kan effekterna på närmiljön bli mycket positiva. Sådana åtgärder har tidigare inte funnits med i Vägverkets presenterade nollalternativ. I kombination med dessa miljöförbättrande åtgärder kan införande av trängselavgifter i Göteborg få avgörande betydelse för trafikflödet.

Då det gäller nollalternativet har Vägverket framhållit att det beräknade antalet fordonspassager genom Tingstadstunneln inte är realistiskt, utan enbart ett beräkningsexempel.⁴ Nollalternativet tar inte hänsyn till den minskning av vägtrafiken som blir effekten av kraftig köbildning.

I samrådshandlingen nämns att ljuddämpande beläggning skall läggas på samtliga vägar i Tingstads- och Ringömoten som ett sätt att minska störningarna från vägtrafiken. Det har

⁴ Samrådsmöte 18/5, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs stad

nyligen visat sig att denna typ av åtgärd endast har kortsiktig effekt. De återinvesteringar som krävs för att bibehålla den ljuddämpande effekten eller de störningar som uppkommer efter några års drift bör tas hänsyn till vid bedömningen av vägtrafikens störningar för den omgivande miljön.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom

Gustav Sjöblom

ordförande