



1 mars 2010

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

Byggnadsnämnden  
Göteborgs Stad  
sbk@sbk.goteborg.se

Yttrande över

### **Detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter – Utställning**

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att en vägförbindelse vid Marieholm bör utföras på ett annat sätt än det som presenteras i detaljplanen. Den planerade tunneln kan inte på sikt lösa de problem som den syftar till att göra. Föreningen anser istället att väl konstruerade trängselavgifter och ytterligare satsningar på kollektivtrafik är lösningen de trafikrelaterade problem som tunneln att lösa. Dessutom hindrar den planerade trafikapparaten på älvstränderna möjlighet till en positiv blandstadsutveckling i närområdet. Istället för Marieholmstunneln föreslår föreningen att förbindelsen utförs i form av en lågbro för olika trafikslag som fungerar som en sammanbindande länk mellan älvstränderna. Byggandet av förbindelsen skulle kunna bli startpunkten i byggandet av det som i planhandlingen omnämns som Östra älvstranden och Centrala älvstaden (sid. 6).

Stadsbyggnadskontoret konstaterar på sidan 25 att ”vägarna tar också stora ytor i anspråk och skapar barriärer mellan olika delar av staden [...] Ambitionen är att regionala projekt även ska vara till nytta för den lokala miljön.” Föreningen håller med om denna beskrivning av att vägar skapar barriärer och ställer sig mycket tveksam till genomförandet av Marieholmstunneln såsom planbeskrivningen gör gällande. Den planerade förbindelsen innebär att en stor yta mark tas i anspråk då själva infrastrukturen är markkrävande samt kräver vissa säkerhetsavstånd. Detta medför en ineffektiv markanvändning som bidrar till stadsutglesning (urban sprawl) och därmed en ökad bilism. En tunnel med tillhörande infrastruktur kommer dessutom att i sig generera mer trafik, vilket strider mot kommunens intentioner att minska trafiken och koldioxidutsläppen (Miljövårdsberedningen, *Strategi för minskat transportberoende*, Promemoria 2006:2). Ett ökat trafikarbete och ökade utsläpp kommer i sin tur medföra att miljökvalitetsnormerna, som redan idag överskrids på ett flertal platser i kommunen, blir svåra att uppnå. Stadsbyggnadskontoret refererar också i planhandlingen till Göteborgsregionens (GR) strategidokument *Hållbar tillväxt*, där målet med de infrastrukturprojekt som nu planeras i Göteborg är att de sammantaget ska medverka till en långsiktigt hållbar infrastruktur för staden och regionen. Föreningen anser att ytterligare en biltunnel vore ett steg i helt fel riktning och skulle motverka detta mål. Andra

infrastruktursatsningar behöver istället göras som medverkar till en omställning från privatbilism till kollektivtrafik, vilken i framtiden måste utgöra huvuddelen av pendlingen till och från Göteborg.

Stadsbyggnadskontoret har kommenterat Naturskyddsföreningens yttrande i det tidigare samrådskedet från den 1 juni 2009 och skriver att hänsyn inte har tagits till vare sig finansieringen eller formerna för det framtida brukandet av förbindelsen för den samhällsekonomiska bedömningen av projektet. Föreningen anser att detta ställningstagande är mycket märkligt eftersom framför allt trängselskatter (det vill säga det framtida brukandet) kommer medföra att trafiken minskar i hela Göteborgsområdet. Därmed kan nyttan av Marieholmstunneln ifrågasättas. Det är redan nu klart att trängselskatter kommer att införas i Göteborg omkring år 2013 och det är inte sannolikt att tunneln kommer att tas i drift innan dess. Därför är det högst relevant att beakta effekterna av trängselskatterna och den beräknade minskningen av trafikarbetet på omkring 15 % (*Förslag från utredningsresursen om trängselskattesystem som kan införas i Göteborg, 2009-12-18*). En minskad trafik kommer att minska tunnelns samhällsnytta. Samtidigt som tunnelns nytta alltså kan ifrågasättas vet vi också att nya vägförbindelser genererar mer trafik. Den trafikökning som kommer att ske strider inte bara mot nationella och lokala strävanden på miljöområdet, utan riskerar också att förta de positiva effekterna som trängselskatterna för med sig.

Vägverket planerar för att kringfartslederna skall ta en större del av den tunga trafiken som bland annat har hamnen som målpunkt. Marieholmstunneln skulle motverka detta och leda tung trafik öster ifrån rakt in på Lundbyleden. Denna öst-västliga trafikökning kommer att öka barriärproblem på Hisingen och motverka integration och utökning av stadskärnan.

### **Utvecklingen av blandstaden Göteborg**

Göteborgs stad planerar en blandstadsutveckling i de närliggande områdena Marieholm och Ringön, vilket beskrivs på sidan 6 i planhandlingen. Föreningen tycker att den utveckling som skisseras är positiv och innebär dels ett sammanbyggande av staden Göteborg och dels byggandet av en tät och människovänlig stadsmiljö med blandade verksamheter "där trafikarbetet totalt sett minskar" (sid. 6). En tunnel i detta område skulle för många decennier framöver påverka områdets möjlighet att utvecklas på ett attraktivt sätt. Denna aspekt har alltså stor relevans, även om blandstadsutvecklingen i området är planerad först om 10 år eller ännu längre fram i tiden. Marken är central och lämpar sig väl för utveckling av en blandad stadsbebyggelse med bostäder, kontor, handel och icke-störande verksamheter. Centralt belägen attraktiv mark är en bristvara och måste tas tillvara på bästa sätt. Den stadsutveckling som skulle kunna ske i området kommer om tunneln byggs istället att behöva lokaliseras till sämre platser längre från centrala Göteborg. Den bebyggelse som kan uppföras i området måste med en tunnel anpassas, antingen med avskärmande verksamheter eller tillsammans med bullerstaket mot vägtrafikområdena. Den markkrävande infrastrukturen medför en ineffektiv markanvändning och bidrar till byggandet av en glesare stad. En sådan anpassning av bebyggelsen minskar möjligheten till verksamhetsblandning och skapar knappast en sammanhängande och sammanbindande stadsstruktur.

För att möjliggöra en framtida positiv stadsutveckling i området föreslår Naturskyddsföreningen istället att man bygger en blandtrafikbro i samma område för gående, cyklister, lokal biltrafik och kollektivtrafik. På så sätt blir en vägförbindelse vid Marieholm en tillgång för närmiljön. En blandtrafikbro kommer att öka tillgängligheten till arbetsplatser på Hisingen (och då särskilt Norra älvstranden) samt förbättra tillgängligheten till övriga Göteborg för boende på Hisingen, vilket beskrivs som två syften med en ny älvförbindelse vid

Marieholm. Om man bygger en blandtrafikbro i området kommer också sårbarheten i trafiksystemet att minska och bron kommer även att medverka till att på ett positivt sätt knyta samman älvstränderna. I och med byggandet av en blandtrafikbro kommer marken i det aktuella området att saneras och bidra till uppfyllandet av miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö. En blandtrafikbro skulle med en attraktiv utformning kunna bli ett nytt landmärke i staden.

För övrigt hänvisar vi åter till vårt yttrande över detaljplaneförslaget som lämnades under samrådsskedet, daterat den 1 juni 2009.

Naturskyddsföreningen i Göteborg  
genom

Gustav Sjöblom  
ordförande