



## **Yttrande över detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter**

### **Yimby Göteborg**

Yimby Göteborg är ett politiskt obundet nätverk av medborgare som vill se mer tät, levande blandstad i Göteborg. Vi vill genom positiv, konstruktiv feedback möjliggöra en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar stadsutveckling. Vi vill att vårt stadsbyggande ska ändra riktning från gles bilstad till tät blandstad. Yimby Göteborg har för närvarande över 1000 medlemmar. För mer information besök vår hemsida: <http://www.yimby.se/gbg>

### **Yttrande**

Yimby Göteborg ställer sig positiva till infrastruktursatsningar i Göteborg. Vi ser särskilt positivt på nya förbindelser mellan Hisingen och fastlandet som ett sätt att minska älvens barriäreffekt, och det behövs för att förtäta Göteborg stadsmässigt och inåt. Dock anser vi att en bättre balans behövs till förmån för större hänsyn till stadsutvecklingspotential kontra trafiktekniskt effektiva lösningar jämfört med tidigare decenniers infrastrukturutbyggnad.

För älvförbindelsen vid Marieholm anser vi att trafikapparaten har onödigt stort fokus på den trafiktekniska biten på bekostnad av potentialen för framtida stadsutveckling i området. Framförallt negativt för detta är de föreslagna ytkrävande klöverbladsformade ramperna mellan Partihallsviadukten/älvförbindelsen och Marieholmsleden.

Då trafikmängden på Marieholmsleden är relativt begränsad för att vara en motorled anser vi att det bör finnas möjlighet att låta Marieholmsleden börja utvecklas från motorled mot att bli en större stadsboulevard in mot Mårten Krakowgatan, något som skulle vara till stor fördel för en framtida stadsutveckling. Det bör då finnas tekniska möjligheter att istället för utrymmeskrävande klöverblad ansluta Partihallsviadukten/älvförbindelsen till Marieholmsleden i en signalreglerad plankorsning, alternativt via smäckra ramper i ett mot av rutertyp. Partihallsförbindelsens

direktramp mot centrum ser vi däremot som acceptabel då den, till skillnad från flera av klöverramperna, kommer få stor trafikbelastning och samtidigt är klart mindre utrymmeskrävande än dessa. Diametern på de nya cirkulationsplatserna på Tingstadssidan bör hållas nere så mycket som möjligt med tanke på framkomligheten för gående och cyklister (och ytåtgång).

Vägverket bedömer att trafiken i den föreslagna Marieholmstunneln kommer uppgå till 34 000 fordon/dygn och på Marieholmsleden 32 000 fordon/dygn om biltrafiken inte ökar generellt, vilket är marginellt mer än vad som idag kör på Göta älvbron (28 000) eller Ullevigatan (33 000). Det innebär att trafikmängden bör kunna klaras med korsning utan klöverblad och i plan på Marieholmsleden. Vi uppmanar således till att säkerställa att alla rimliga möjligheter verkligen undersöks och utvärderas för att minska omfattningen på den trafikapparat som uppkommer av älvförbindelsen, till förmån för framtida stadsutveckling i området.

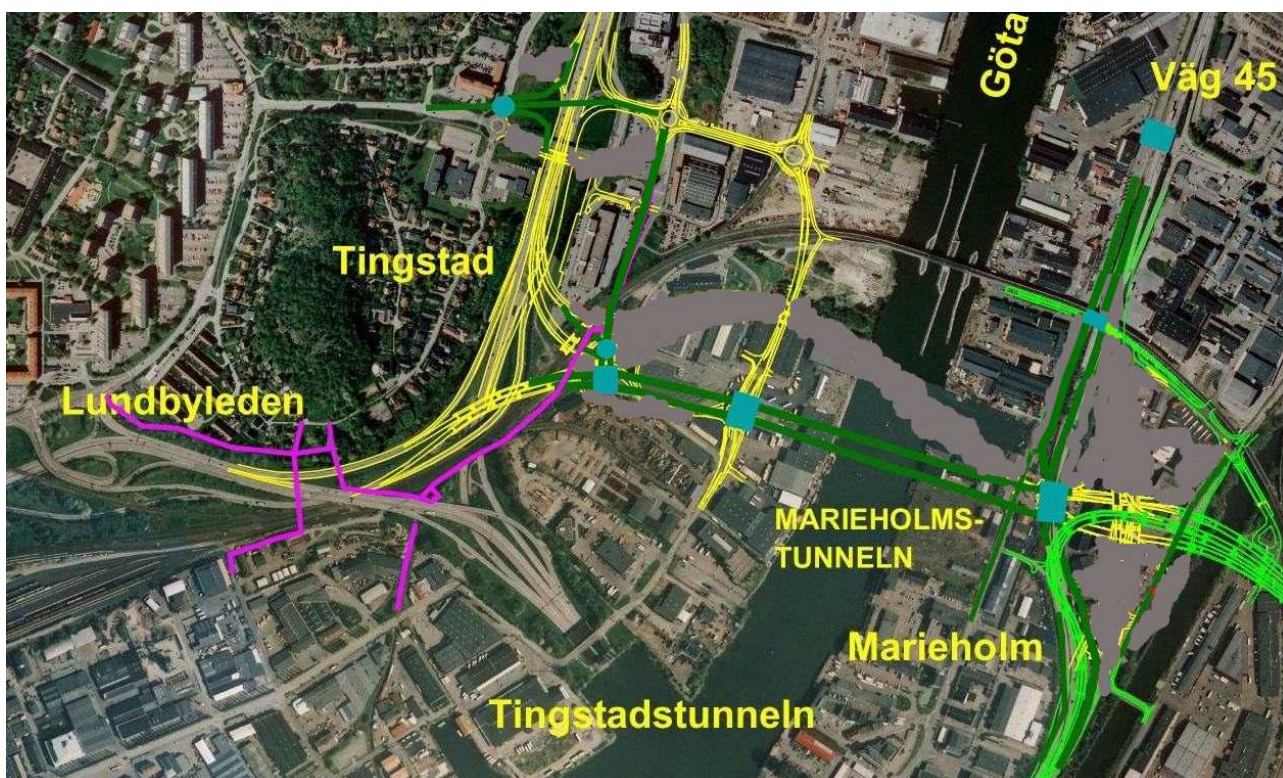
Vi vill också framhäva att en lågbro av flera anledningar, inte minst ekonomiska, hade varit att föredra framför en tunnel. Med tanke på att villkoren för vänertrafikens framtid är osäkra, bl.a. genom att Sjöfartsverket för närvarande ej har för avsikt att hålla slussarna i Göta älv öppna bortom år 2030 och att antalet fartygspassager och deras tider på dygnet diskuteras i samband med andra lågbroar i Göteborg, anser vi att en lågbro bör ha plats som ett alternativ i den fortsatta planeringen fram tills dess att ett slutgiltigt beslut om byggstart fattas. Vi anser att det vore olyckligt att helt låsa sig vid ett tunnelalternativ om byggstarten skulle dröja och villkoren för vänertrafiken under tiden skulle ändras och därmed förutsättningarna för en lågbro.

Genomfartstrafiken genom älvsnittet är inte särskilt omfattande. Tidigare analyser indikerar att av trafiken i Tingstadstunneln har 70-75 % start eller mål på centrala eller västra Hisingen. Trafiken är alltså till övervägande del lokal. (Källa Älvförbindelser i Göteborg - tillstånd och sårbarhet. Vägverket 2007). Då större delen av trafiken är lokal bör en bro vara för alla trafikslag inklusive gång och cykel, för att ge alternativ till bilresor så långt det är möjligt.

Eftersom många av resorna är korta bör bron byggas för alla trafikslag, inklusive gång, cykel och kollektivtrafik, för att ge alternativ till bilresor så långt det är möjligt. Som framgår av "Resvanor i Göteborgsregionen 2005" så är 40% av bilresorna i göteborgsregionen, inklusive inpendlande från kranskommuner, kortare än sex kilometer. Det tar 20 minuter att cykla. Exempel på prioriterad snöröjning av cykelbanor vintertid finns i Linköping och Köpenhamn, där 70% av

sommarcyklisterna fortsätter året runt. Många av dagens bilresor kan också föras över till en förbättrad och utbyggd kollektivtrafik.

Angående anslutningar och korsningar gäller tidigare nämnda förslag för sydsidan oavsett bro- eller tunnelalternativ (för norra sidan har vi inga synpunkter på programmet för ett tunnelalternativ). För ett broalternativ föreslås för norra sidan anslutning i en korsning i plan vid Salsmästaregatan samt en korsning i plan med förbindelsevägar till Kungälvsleden och Lundbyleden. Det behövs också en gång- och cykelförbindelse i gen sträckning mellan Salsmästaregatan och Ringögatan.



Idéskiss över alternativ älvförbindelse med lågbro för alla trafikslag.

Vi vill också ta tillfället att understryka att det behövs flera nya förbindelser över och under älven. Dessa bör allmänt utformas som förlängningar av befintlig gator. Spårvägen kan utvecklas med en ny tunnel under älven till Lindholmen. Detta skulle ge snabbare resor i genare sträckning och med förbättrad punktlighet.

**Kontaktperson för detta yttrande:**

Johannes Åsberg

Nordhemsgatan 70A

413 09 Göteborg