



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

28 januari 2009

Vägverket
Juridik och upphandling
781 87 Borlänge

Yttrande inför eventuell tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken av en ny vägförbindelse (Marieholmstunneln) under Göta älv vid Marieholm, i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att Vägverket bör avstå från att ansöka om tillåtlighet för den s k Marieholmstunneln. Det utredningsunderlag verket redovisat är till stora delar så föråldrat och har så stora brister att det inte är möjligt för regeringen att på detta underlag hantera ansökan enligt de krav lagstiftningen ställer upp. Det projekt Vägverkets underlag beskriver strider, enligt föreningens uppfattning, mot Miljöbalken 1 kap 1 §, 2 kap 2 och 6 §§, 3 kap 1 §, 5 kap 3 §, 11 kap 6 § samt 16 kap 5 §.

Ett systematiskt problem är att praktiskt taget allt underlagsmaterial behandlar *hela* den s k Marieholmsförbindelsen, dvs även den s k Partihallsförbindelsen, medan ansökan enbart gäller Marieholmstunneln. Det saknas således i stort sett helt underlag för att göra den isolerade prövning av Marieholmstunnelns tillåtlighet som Vägverket trots detta uppenbarligen avser att begära.

De uppgifter som redovisas tyder på att projektet påtagligt strider mot miljöbalken varför regeringen inte har möjlighet att bevilja tillåtlighet för projektet.

Exempel på brister:

- Någon samhällsekonomisk kalkyl för Marieholmstunneln har inte redovisats, än mindre någon jämförelse mellan den samhällsekonomiska nyttan av det föreslagna projektet vid olika antaganden om jämförelse- eller Nollalternativ.
- I det s k Nollalternativet redovisas trafikflödena i Tingstadstunneln 2020 på 146 000 fordon per dygn trots att Vägverket själv anger den högsta tänkbara volymen till 120-125 000 fordon per dygn. Alla bedömningar, baserade på nivån 146 000 är rimligen irrelevanta.
- Ingen fyrstegsanalys har gjorts där man seriöst prövat t ex hur effektiva trängselavgifter och en ambitiös kollektivtrafiksatsning (t ex K2020) påverkar de miljömässiga, samhällsekonomiska m fl förutsättningarna för projektet.
- Vägverket räknar med att etableringen av Marieholmstunneln leder till ökade trafikvolymen. Jämfört med om förbindelsen inte byggs, bidrar projektet därmed till ytterligare överskridanden av miljökvalitetsnorm för kvävedioxid.
- Projektets laglighet kan påverkas betydligt av planerna på att belägga trafiken i både Marieholmstunneln och Tingstadstunneln med (två juridiskt olika typer av) passageavgifter. Beroende på utformningen, kan passageavgifterna antas ge effekter på den samhällsekonomiska lönsamheten liksom på trafikflöden, avgashalter m m. Den avgift som ska tas ut i Marieholmstunneln får endast användas för att finansiera själva projektet. När/om investeringarna amorterats måste avgiften därför reduceras betydligt eller tas bort. Osäkerheten kring en ev. avgiftsfinansiering av projektet och konsekvenserna av detta är mycket stor.

Bakgrund

Vägverket avser att hos regeringen ansöka om tillåtlighet enligt miljöbalken 17 kap för en ny vägtunnel, Marieholmstunneln, under Göta älv uppströms den nuvarande Tingstadstunneln. Projektet är sammankopplat med den pågående utbyggnaden av den s k Partihallsförbindelsen. Tillsammans ska dessa bägge projekt skapa nya kopplingar mellan E6, E45 och E20 i nordöstra Göteborg.

Verket lämnade 2005 in en tillåtlighetsansökan för bägge objekten, men då finansieringen av Marieholmstunneln visade sig problematisk, återkallade verket i denna del ansökan. Regeringen gav 2007 tillåtlighet för Partihallsförbindelsen som börjats bygga.

Efter att en s k avsiktsförklaring från regionen om att finansiera Marieholmstunneln med någon form av brukaravgifter samt ett särskilt beslut från regeringen att anslå 200 milj kr för att påskynda planeringen av tunneln, förbereder Vägverket att till regeringen lämna in en särskild ansökan om tillåtlighet för tunneln.

Remitterade underlag

Vägverket har valt att i princip inte redovisa något ytterligare material utöver det som ingick i den samlade tillåtlighetsansökan från 2005 för både Partihallsförbindelsen och Marieholmstunneln. Även i de fall det gemensamma, äldre underlaget för Partihallsförbindelsen och Marieholmstunneln är bra och heltäckande, så saknas det i allmänhet möjligheter att separera vilka fakta som gäller isolerat för Marieholmstunneln och vilka som gäller den kombinerade lösningen. Därmed saknas förutsättningar att på ett seriöst sätt juridiskt hantera en eventuell tillåtlighetsansökan.

Omöjligt Nollalternativ

I den kompletterande PM som tagits fram 2008¹ diskuteras ett s k nollalternativ som för 2020 skulle innebära ett trafikflöde genom Tingstadstunneln på 146 000 fordon per dygn. I ett tidigare dokument skriver Vägverket samtidigt:

”I trafikprognosen för år 2010 skisseras ca 140 000 fordon under ett medelvardagsdygn genom Tingstadstunneln och över den nya Marieholmsförbindelsen. En sådan trafiknivå är inte tänkbar i en ensam Tingstadstunneln – en rimlig bedömning kan vara att Tingstadstunneln maximalt skulle nå en medelvardagsdygnstrafik om ca 120-125 000 fordon.”²

Det nollalternativ som används för alla jämförelser är således inte praktiskt tänkbart. Alla uppgifter om trafikflöden, trängselutveckling, utsläpp m m blir därmed i princip irrelevanta. Detsamma gäller alla de jämförelser som görs mellan utbyggnadsalternativet och Nollalternativet.

Fyrstegsprincipen

Ett av de fundamentala problemen med det remitterade materialet är att det inte bygger på en modern behovsanalys. För att främja ökad effektivitet i infrastrukturplaneringen har man från politiskt håll under 2000-talet allt starkare poängterat att i princip all infrastrukturplanering ska baseras på den s k fyrstegsprincipen, vars syfte är att i första hand söka lösa brister i transportsystemet genom andra åtgärder än investeringar i ny infrastruktur.

I den av riksdagen nyligen godkända infrastrukturpropositionen³ sägs således bl a:

”I fyrstegsprincipens anda bör också ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur prövas innan om- eller utbyggnader genomförs.” (s 153)

¹ PM – komplettering av trafik-, miljöeffekter och aktuell vägkorridor för Marieholmstunneln. WSP Samhällsbyggnad/Vägverket november 2008

² Vägverket, Komplettering av miljökonsekvensbeskrivningar – Vägutredningar för Väg 45 Marieholm-Lärje-Agnesberg med ny förbindelse över Göta Älv & Partihallsförbindelsen – ny vägförbindelse mellan E20 och väg 45, februari 2004. Vägverket 2004

³ Regeringens proposition 2008/09:35

”Enligt fyrstegsprincipen prövas först åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt, t.ex. planering och prissättning. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikanläggningar och fordon, bl.a. trafikreglering och information. I steg tre undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader av vägar och järnvägar, medan behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs i steg fyra.” (s 90)

I de direktiv för den sk åtgärdsplaneringen som regeringen antog i december 2008 markeras ytterligare att alla infrastrukturåtgärder bör analyseras utifrån fyrstegsprincipen innan beslut fattas.

Om Marieholmstunneln behövs eller ej har aldrig analyserats enligt fyrstegsprincipen. När Vägverket i september 2003 beslöt att upprätta en arbetsplan för Marieholmstunneln sas i beslutet:

”I tidigare skeden har åtgärdsalternativ prövats enligt fyrstegsprincipen.”

På direkt fråga har Vägverket dock inte kunnat redovisa någon dokumentation som visar att detta påstående är korrekt. I ett mail beskriver Vägverkets projektledare hur formuleringen i beslutet från 2003 ska tolkas:

”I förarbetet till /Göteborgs-löverbandskommunen har trafiksituationen i Tingstadsområdet analyserats i kommunala planer såsom ÖP 93 och den sektoriella trafikplaneringen för Göteborg, Transportförsörjningsprogram 1997, vilket enligt Vägverkets uppfattning motsvarar steg 1-3 i fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen kom som krav i förstudier först genom riksdagens prop. 2003/04:95 och prövningsresultatet är därför inte redovisat enligt denna modell i förstudien.”⁴

I sitt yttrande från 2004 gör länsstyrelsen en annan bedömning:

”Tyvärr var Vägverkets ”fyrstegsmodell” inte utvecklad när planeringen av en ny älvförbindelse startade. En sådan analys saknas således.”⁵

Idag är fyrstegsprincipen sedan länge etablerad och ett grundläggande krav vid all infrastrukturplanering. Mot denna bakgrund anser Naturskyddsföreningen i Göteborg att det är oacceptabelt och i strid med den principiella hållning som regering och riksdagen upprepade gånger uttalat att ett i alla avseenden mycket stort vägprojekt som Marieholmstunneln – med omfattande konsekvenser från miljösynpunkt och som omfattar stora belopp – ska kunna genomföras utan att man via en fullständig fyrstegsanalys kunnat påvisa att de syften som anges för projektet inte kan nås på andra sätt.

I den vägutredning som Vägverket redovisade 2002 redovisas fem alternativa lösningar som verket valt bort. Samtliga dessa alternativ utgörs dock av andra vägutbyggnader. Såvitt vi kan se har man aldrig under processens gång på ett systematiskt sätt studerat i vilken mån det från övergripande synpunkter och på basis av en fullständig fyrstegsanalys är mera fördelaktigt att lösa de uppgifter Marieholmstunneln ska hantera genom t ex en kombination av trängselavgifter och kollektivtrafiksatsningar enligt t ex Kollektivtrafikprogrammet K2020⁶ än via den föreslagna vägtunneln.

Köproblemen växer trots Marieholmstunneln

I den offentliga debatten uppfattar många Marieholmstunneln som ett sätt att minska de nuvarande bilköerna. Av det remitterade materialet kan man också få detta intryck. Av icke-remitterat material framgår dock att Vägverkets bedömning tvärtom är 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. Det framgår av nedanstående figur, baserad på en promemoria, framtagen på Vägverkets uppdrag.⁷ Diagrammet visar att andelen

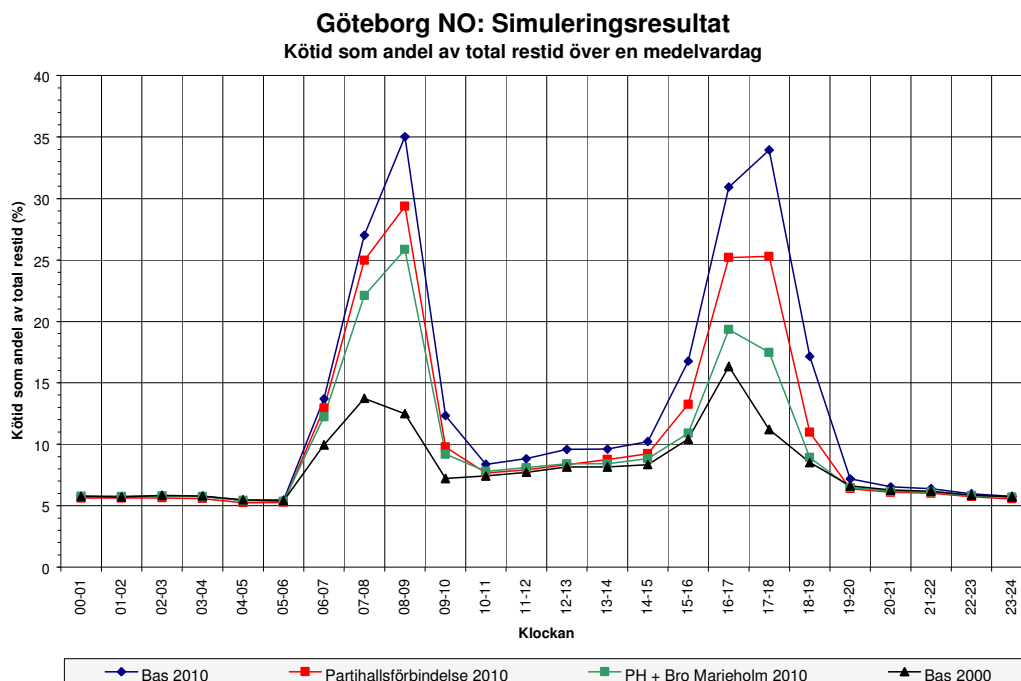
⁴ Mail från Bengt-E Johansson, projektledare Vv 20081009

⁵ Länsstyrelsen i Västra Götaland. Yttrande 2004-10-08

⁶ K2020. Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet.

⁷ Källor: a/ Personlig kommunikation projektledare Bengt Johansson, Vägverket 020814. b/ ”Ny älvbro löser inte proppen”, Göteborgs-Posten 020903. c/ PM Vägutredningarna Partihallsförbindelsen o Ny förbindelse över

kötid i rusningstid visserligen 2010 blir lägre med Partihallsförbindelse+Marieholmstunnel, men att andelen likväl kommer att öka 50-100 procent jämfört med nivån 2000.



Vägverket har i en ytterligare studie analyserat vilka åtgärder som har störst betydelse för att komma till rätta med trängselproblemen i Göteborgstrafiken.⁸ I detta material redovisas en mängd åtgärd i fyrstegsprincipens steg 1-3 med "Stor" effekt på trängseln och "Hög" eller "Mycket Hög" lönsamhet. De åtgärder i steg 1 som bedöms ha störst effekter på trängselsituationen är trängselavgifter samt förändringar av reglerna för beskattning av bilförmån. Under steg 2 föreslås åtgärder som handlar om planering, skyltning, styrning m m. Även under steg 3 finns en rad åtgärder, de flesta jämförelsevis billiga, med stor effekt på trängseln och med "Hög" eller "Mycket Hög" kostnadseffektivitet. I rapporten görs ingen bedömning av hur Marieholmstunneln bör bedömas, vare sig dess effekt på trängseln eller dess kostnadseffektivitet.

Trafikgenerering på leder där miljö kvalitetsnorm överskrids

I Komplettering av Miljökonsekvensbeskrivning² anser Vägverket att trafiken under Göta älv (Tingstadstunneln/Marieholmstunneln) väntas öka med 15-20 000 fordon per dygn, från 120-125 000 fordon till 140 000 fordon per dygn om Marieholmstunneln öppnas (beräkningsår 2010). I rapporten uppskattar Vägverket att ca hälften av trafikökningen är omfördelningseffekter, dvs att trafik efter det att den nya älvförbindelsen öppnats flyttar dit från andra förbindelser. Den andra hälften, 7 500-10 000 fordon per dygn, antas vara nygenererad trafik som uppstår på grund av den ökade kapaciteten i vägnätet och den förändrade konkurrensen i bl a restid mellan privatbil och kollektivtrafik.

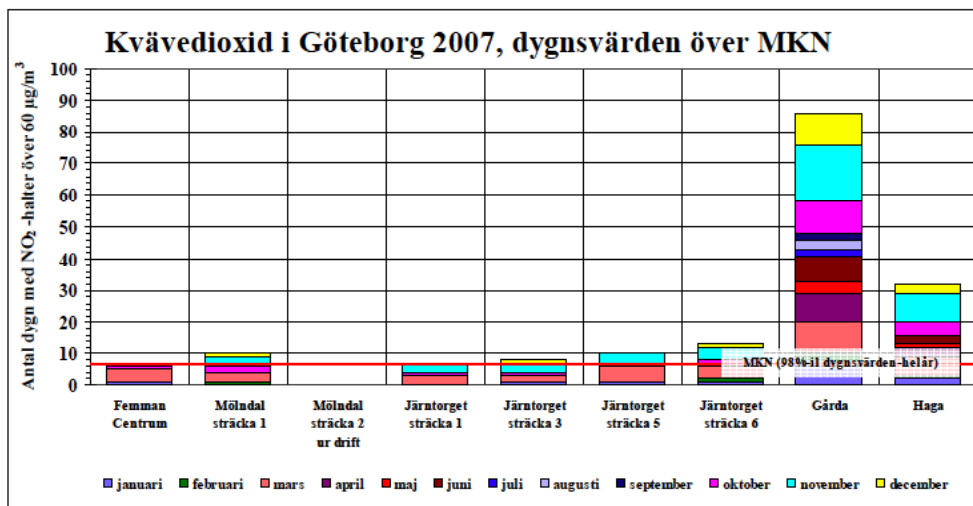
Bristande framkomlighet i "flaskhalsar" som Tingstadstunneln och E6 mellan Gullbergsmotet och Olskroksmotet bidrar till att dämpa trafikflödena i ett större vägnät i och kring Göteborg. Syftet med Marieholmstunneln är att minska flaskhalsproblemet så att vägnätet kan klara större trafikvolym och hastigheterna höjas.

En vägsträcka där denna effekt kan förväntas av Marieholmstunneln är på E6 mellan Olskroksmotet och Kallebäcksmotet, dvs den vägsträcka där miljöförvaltningen i Göteborg har uppmätt de största överskridandena av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid (se figurer).

Göta älv. Kompletterande redovisning av fordonsemissioner/trafikolyckor. WSP Trafik september 2004 (december 2002)

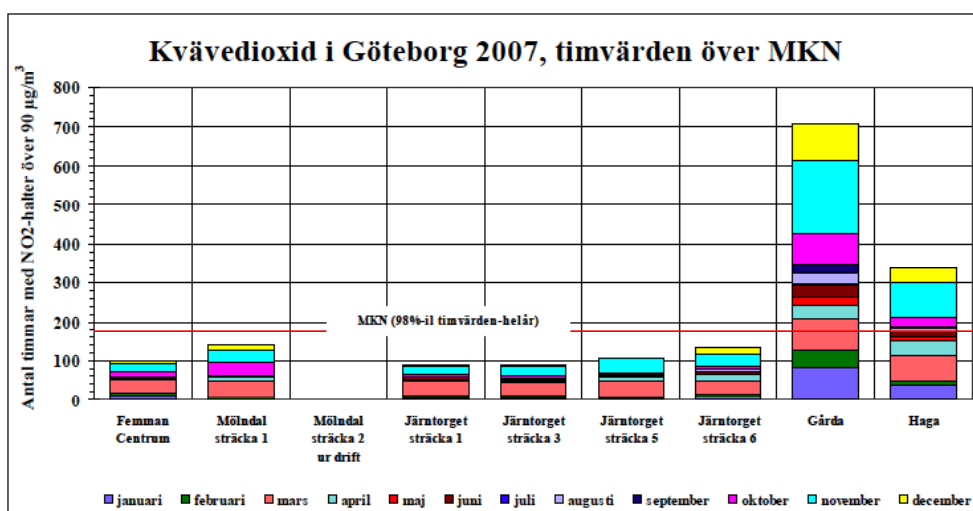
⁸ Åtgärder mot trängsel i Göteborgstrafiken, år 2015. Vägverket Publikation 2003:164

Enligt dessa mätningar överskreds dygnsmedelvärdet på $60 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ 83 dygn under 2007, värdet får överskridas högst 7 dygn. Timmedelvärdet på $90 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ överskreds samma år 684 timmar, det får högst överskridas 175 timmar. Även årsmedelvärdet på $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ överskreds. Miljömålet för frisk luft om ett årsmedelvärde på $20 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ att nås 2010, överskreds följaktligen också. Nära vägbanan längs E6 i Gårda där miljö kvalitetsnormen och miljömålet överskridas ligger det bostäder.



Källa: Miljöförvaltningen Göteborgs stad, årsrapport 2007 luftföroreningar – Mätningar i Göteborgsområdet, R 2008:5

Enligt miljöbalken 5 kap 3 § ska kommuner och myndigheter vid all planering ”iaktta miljö kvalitetsnormer”. Enligt miljöbalken 16 kap 5 § får tillstånd ”inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Verksamheten får dock tillåtas, om verksamhetsutövaren vidtar sådana åtgärder att olägenheterna från annan verksamhet upphör eller minskar så att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen ökar i inte obetydlig utsträckning.” Vägverket har valt att inte redovisa på vilket sätt Marieholmstunneln påverkar trafikflödena mellan Olskroksmotet och Kallebäcksmotet. Så länge myndigheten inte visat att det inte blir någon ökning av trafikflödena på denna sträcka, alternativt föreslagit åtgärder som kompenserar för de ökade överskridanden av miljö kvalitetsnormen som Marieholmstunneln med stor sannolikhet kommer att leda till, är det, enligt vår uppfattning, inte möjligt för regeringen att ge tillåtelse till projektet.



Källa: Miljöförvaltningen Göteborgs stad, årsrapport 2007 luftföroreningar – Mätningar i Göteborgsområdet, R 2008:5

Den förbättrade framkomlighet Marieholmstunneln sägs syfta till kommer rimligen också att medföra ökade trafikflöden på Lundbyleden/Norgevägen jämfört med nollalternativet. Trots detta visar Vägverkets PM från 2008¹ inte någon ökning av trafikflödena på dessa vägar till följd av Marieholmstunneln.

Enligt Miljöförvaltningens mätningar överskreds miljökvalitetsnormen för dygn och timme 2003 vid bostäder längs Lundbyleden mellan Hjalmar Brantingsmotet och Lindholmsmotet (tabell 8).⁹ Enligt miljöförvaltningens beräkningar kommer normen fortfarande att överskridas 2012, både års-, dygns- och timmedelvärde i "Brämaregården", vid bostäder längs denna sträcka även utan en prognosticerad trafikökning på grund av utökad verksamhet i Göteborgs Hamn (tabell 7).

Även för Lundbyleden behöver en noggrann studie göras för hur Marieholmstunneln påverkar trafikflöden och hur detta påverkar uppfyllande av miljökvalitetsnorm och miljömål för frisk luft.

Det pågår även ett arbete för att öka kapaciteten på Lundbyleden. Eftersom nuvarande framkomlighetsproblem håller nere trafikflödena, kommer kombinationen ökad kapacitet på Lundbyleden och ökad kapacitet under Göta Älv vid Tingstadstunneln/Marieholmstunneln med största sannolikhet leda till ökade överskridanden av miljökvalitetsnorm.

Samhällsekonomisk lönsamhetsanalys. Realistiska jämförelsealternativ.

Miljöbalkens krav innebär bl a att en avvägning ska göras mellan den miljöbelastning och den nytta ett företag orsakar. En viktig del av denna avvägning är den samhällsekonomiska analysen. I den vägutredning för både Partihallsförbindelsen och Marieholmstunneln som Vägverket redovisade 2002 fanns en samhällsekonomisk kalkyl som omfattar bägge objekten.¹⁰ Någon analys för enbart Marieholmstunneln finns inte redovisad. För att en lagprovning ska kunna göras är en sådan separat analys självfallet nödvändig.

I det redovisade underlaget, inklusive vägutredningen från 2002, sker en jämförelse enbart mellan dels ett nollalternativ, där problemen inte hanteras, samt olika alternativa lägen för Marieholmstunneln. Vi menar att den typen av jämförelser är näst intill ointressanta eftersom de utgår från att alternativet till att lösa utöka vägkapaciteten är att inte göra något alls. Därmed saknas det helhetliga underlag som krävs för en tillämpning av miljöbalken.

För att få en relevant och användbar samhällsekonomisk bedömning av Marieholmstunneln (vilket i sin tur är en förutsättning för att regeringen ska kunna göra en seriös tillåtlighetsprovning) krävs att projektets lönsamhet prövas mot flera olika framtida scenarier, inte enbart ett nollscenario – vilket är fallet även i den kompletterande PM Vägverket tagit fram under 2008.¹¹

För att Marieholmstunnelns samhällsekonomiska lönsamhet – och därmed dess tillåtlighet – ska kunna bedömas krävs att Vägverket (rimligen i samarbete med i första hand Göteborgs stad, Banverket och Västtrafik) bedömer hur införande av effektiva trängselavgifter som i princip löser trängselproblemen, dels kraftfulla kollektivtrafiksatsningar (t ex enligt K2020) förändrar nyttan med Marieholmstunneln när det gäller t ex framkomlighet, tillgänglighet, miljöpåverkan och samhällsekonomi.

Särskilt frågan om trängselavgifterna och dess utformning, som just ska börja utredas av Göteborgs stad, kan - vilket bl a motsvarande studier för Stockholm visar - radikalt förändra förutsättningarna för ett stor vägprojekt i ett storstadsområde med betydande trängselproblem. I underlagsmaterialet beaktas överhuvudtaget inte frågan om trängselavgifter.

Vikten av att pröva olika alternativ att uppnå det projektet syftar till – i detta fall förbättrad framkomlighet – markerades av lagstiftaren i förarbetena till miljöbalken:

"Detta innebär alltså att miljökonsekvenserna skall vara så utredda att det, om övriga relevanta förutsättningar föreligger, skall vara möjligt för den tillståndsprövande myndigheten att vid

⁹ Miljöförvaltningen Göteborgs Stad, Beräkningar av luftföroreningar i Göteborgs Hamn, rapport 2005:03.

¹⁰ Vägutredning för Väg 45 Marieholm-Lärje-Agnesberg med ny förbindelse över Göta älv. Utställningshandling december 2002. Vägverket

¹¹ PM – komplettering av trafik-, miljöeffekter och aktuell vägkorridor för Marieholmstunneln. WSP Samhällsbyggnad/Vägverket november 2008

behandlingen av en ansökan ge tillstånd även till en annan verksamhet eller anläggning än den en ansökan i första hand gäller. Av avgörande betydelse är då givetvis att sökanden är beredd att acceptera ett tillstånd till en alternativ verksamhet eller anläggning. Särskilt beträffande projekt som sker i det allmännas intresse och som kan ha stor påverkan på miljön eller människors levnadsförhållanden måste sökanden vara beredd att acceptera alternativa lösningar och bör vara beredd att medverka till sådana lösningar¹².

Krav om samhällsekonomisk lönsamhet

Marieholmstunneln ska byggas i form av gjutna rör som placeras på botten av Göta älv. Såvitt vi kan förstå betyder detta att projektet definieras som vattenverksamhet enligt miljöbalken 11 kap 2 §. För att sådan verksamhet ska kunna tillåtas krävs, enligt miljöbalken 11 kap 6 § att den uppvisar samhällsekonomisk lönsamhet:

”En vattenverksamhet får bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.”

Vägverket har hittills inte visat att Marieholmstunneln är ett från samhällsekonomisk synpunkt effektivt sätt att lösa de aktuella trafikproblemen särskilt inte i förhållande till en satsning på trängselavgifter och bättre kollektivtrafik.

Länsstyrelsen 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 miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid. Numera kan sägas att åtgärderna samtidigt är nödvändiga för att uppfylla också miljökvalitetsnormerna för partiklar.”

Såvitt vi kan förstå är alltså inget av dessa villkor tillgodosedda.

Finansieringen

En väsentlig faktor som ligger bakom Vägverkets återupptagna arbete med Marieholmstunneln är den s k avsiktsförklaring om att finansiera tunneln med brukaravgifter som slutits mellan representanter för regionen och Vägverket. Naturskyddsföreningen i Göteborg vill påpeka att det tros denna uppgörelse 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 väglagen 29 §, men beroende på bl a den svenska anslutningen till det s k Eurovignett-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 i sin tur givetvis kommer att ge effekter på trafikflöden, miljöpåverkan etc.
- Om man lägger en avgift på Marieholmstunneln måste man parallellt införa en avgift även på trafik genom Tingstadstunneln för att inte denna tunneln alltså ska vara överbelastad.¹³ En

¹² Regeringens proposition 1997/98:45, s 291

¹³ Ny älvförbindelse i Göteborg – möjligheter till alternativ finansiering. WSP Rapport 2008:16

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, förmodligen varje år, via beslut i riksdagen, anslås till att amortera på Marieholmstunneln. När man har amorterat Marieholmstunneln och avgiften där slopats måste sannolikt även skatten genom Tingstadstunneln avskaffas, i detta fall för att inte Marieholmstunneln ska korka igen. Även ett slopande av denna skatt ger rimligen effekter för trafikflöden, miljö m m som måste analyseras på förhand.

- Parallellt diskuteras, som nämnts, införande av trängselavgifter i syfte att hålla nere trafikökningen, bl a för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Enligt länsstyrelsen krävs relativt ingripande åtgärder mot biltrafiken för att klara miljö kvalitetsnormerna och man pekar ut avgifter och parkeringsåtgärder som de mest effektiva åtgärderna.

I avvaktan på att klarhet skapats kring relationerna och konsekvenserna av de olika avgiftsidéerna kan man konstatera att osäkerheten kring effekter kopplade till projektets finansieringen är betydande och att det således saknas information kring en viktig faktor för att bedöma Marieholmstunnelns tillåtlighet.

Föreningen vill i övrigt hänvisa till tidigare yttranden. Detta yttrande har utarbetats i samråd med Naturskyddsföreningens rikskansli.

Naturskyddsföreningen i Göteborg
genom

Mats Andersson, ordförande

För kännedom:
Miljödepartementet
Naturvårdsverket
Kommunstyrelsen Göteborg
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Beredningsgruppen för regionutveckling, Region Västra Götaland