

Yttrande
2020-12-22
Dnr 7440/20

Trafikverket
Pehr-Ola Pahlén
pehr-ola.pahlen@trafikverket.se

Joachim Karlgren
Göteborgs Stad
Trafikkontoret, Samhällsplanering

Yttrande över Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie E6 genom centrala Göteborg och Mölndal

Ärendet

Trafikverket har översänt Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för E6 genom centrala Göteborg och Mölndal till Göteborgs Stad, Mölndal och GR för inhämtande av synpunkter. Missivet säger att ”Trafikverket vill med denna remiss säkerställa att dokumentet håller rätt nivå i relation till de förväntningar som respektive organisation gett uttryck för under studiens gång. Vi vill också ge möjlighet för involverade parter att komma med inspel och ge synpunkter på framtaget underlag och rapport.”

Göteborgs Stads stadsledningskontor har översänt remissen ”till Trafiknämnden för besvarande direkt till Trafikverket efter hörande med Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och eventuellt övriga berörda. Sista svarsdatum är den 2 november 2020.”

Trafikkontoret har direkt till Trafikverkets handläggare kortfattat givit synpunkter på del av åtgärdsvalsstudien i mail 2020-11-05. Övriga synpunkter kommer i detta dokument och dessvärre senare än Trafikverket önskat.

Detta remissvar har stämts av med de handläggare vid Göteborgs Stads stadsbyggnadskontor och fastighetskontor som tillsammans med trafikkontorets handläggare och tillika författare av detta svar, har deltagit i åtgärdsvalsstudien. I arbetet deltog även handläggare från Mölndals Stad och Göteborgsregionen (GR). I första hand är det åtgärdsvalsstudiens huvudrapport som beaktats i detta remissvar.

Ärendet har inte bedömts vara av sådan karaktär att det behöver hanteras politiskt. Det har inte föredragits för Trafiknämnden eller annan politisk nämnd i Göteborgs Stad.

Synpunkter åtgärdsvalsstudien

Upptart, mål och avgränsningar

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har pågått sedan början av 2019. Göteborgs Stad samt övriga aktörer i arbetsgruppen (Mölndals Stad och GR) involverades tidigt i processen för

att, efter eget önskemål, kunna påverka hur projektets mål och avgränsningar formulerades. Följande mål för problemlösning inom ÅVS formulerades:

1. Säkerställa god tillgänglighet och förutsägbara restider för trafik och transporter till, från och genom Göteborg
2. Säkerställa bibehållen eller förbättrad kvalitet för näringslivets transporter
3. Bidra till att miljö kvalitetsnormer (emissioner, buller, mm) uppfylls i stråket
4. Öka trafiksäkerheten
5. Skapa förutsättningar för bebyggelseutveckling
6. (Sträva efter att...) Minska barriäreffekterna
7. Skapa förutsättningar för effektiv och attraktiv kollektivtrafik (med hög kapacitet)

En avgränsning för arbetet gjordes geografiskt så att fokus hamnade på delen av E6 mellan Tingstadstunnelns norra mynning i norr och Åbromotet i söder, vilket upplevs som en rimlig avgränsning i sammanhanget, särskilt som även Backadalsmotet i norr tagits med i de simuleringar som gjorts.

Övergripande om rapporten kan sägas att den är välskriven och djupgående i analysdelarna. Det är ett omfattande underlag som redogörs för i de olika bilagorna. De avslutande avsnitten av huvudrapporten verkar inte vara helt färdigställda ännu.

Inledningsvis i rapporten, i åtgärdsvalsstudiemetodikens första steg, skrivs följande: ”En avgörande anledning till att denna ÅVS spelats in är den befarade bristen på tillgänglighet längs sträckan. Detta har i sin tur lett till att de lösningar som studerats och åtgärder som tagits fram är inriktade på att öka vägens kapacitet vilket har detta inneburit ett fokus på optimering, trimning och viss nybyggnation, dvs. steg två, tre och fyra enligt fyrstegsprincipen” (se sid 15 i åtgärdsvalsstudiens huvudrapport).

Redan i detta skede bestäms således att denna studie i första hand handlar om att hantera effekter av ett ökat trafikflöde på E6. Åtgärder för att eliminera trafikökningen eller minska trafiken är således inte aktuella. Även om åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 nämns både i citatet och senare i genererade åtgärder samt i bilagor, så är de inte fullt ut närvarande i studien, kanske just för att det aldrig var syftet. Göteborgs Stad konstaterar att själva åtgärdsvalet således inte helt följer varje sig fyrstegsprincipen eller den metodik som finns för åtgärdsvalsstudier. För att undvika missförstånd och felaktiga förväntningar kan rapporten ges benämningen ”kapacitetsutredning” eller motsvarande. Ett annat sätt att förtydliga kan vara att ge en mer beskrivande och vägledande underrubrik.

Vidare har följande avgränsning gjorts: ”Studerade brister och åtgärder är i huvudsak koncentrerade till trafikala problem och utmaningar avseende väginfrastrukturen. Detta innebär att övriga trafikslag studeras endast övergripande. För brister och behov kopplade till järnvägsnätet hänvisas istället till ÅVS Varberg-Göteborg respektive Projekt Göteborg-Borås” (sid 16).

Även denna avgränsning har Göteborgs Stad funnit problematisk. Dels har den lett till ett tydligt fokus mot att lösa rena kapacitetsfrågor för befintlig och förväntad framtida fordonstrafik på E6 inom utredningsområdet. Dels har den lett till att de övergripande och mer långsiktiga frågorna om E6 och dess roll i staden nu och på lång sikt inte hanterats i denna ÅVS. Men avgränsningen är även problematisk då Göteborgs Stad upplever att det

är bristfällig kommunikation och synkronisering mellan de olika utredningar och ÅVS:er som Trafikverket driver och som påverkar Göteborg. Det är inte tydligt hur resultat från andra studier, såsom åtgärdsvalsstudie för väg 40 Kallebäcksmotet–Grandalsmotet (Göteborg-Borås), som redogör för ökade trafikvolymerna på väg 40 nära Göteborg, tas om hand i denna åtgärdsvalsstudie för E6. Liknande otydlighet finns gentemot ÅVS Kust till kustbanan Göteborg–Borås, ÅVS stråket Varberg-Göteborg, m m. Processen efter genomförd åtgärdsvalsstudie, där det samlade åtgärdsvalet ska göras utifrån alla genomförda åtgärdsvalsstudier i regionen, blir därmed extra viktig. Göteborgs Stad önskar vara med i dialogen kring vilka som blir de slutligt rekommenderade åtgärderna i den processen.

Det saknas en tydlig långsiktig regional planering och det saknas en långsiktig plan för det nationella trafiksystemet i göteborgsregionen. Trafikverket kan dock inte ensam lastas för denna brist, utan det är flera aktörer som delar detta ansvar. Men avsaknaden av denna regionala och långsiktiga planering blir tydlig i denna åtgärdsvalsstudie. Behovet av att hålla en strategisk diskussion om vilken roll E6 ska ha på lång sikt, i ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv, är stort och behöver tillgodoses inom närtid.



Generellt om rapporten kan sägas att den sannolikt blir mer lätt att följa om den tydligare byggs upp enligt åtgärdsvalsstudiemetodikens olika steg (se figur ovan). Om nuläget renodlat beskrivs i fasen ”förstå situationen”, utifrån alla olika perspektiv, så blir efterföljande sammanställning av att pröva tänkbara lösningar tydligare. Om första delen om Initiera innehåller tydliga målformuleringar och åtgärderna stäms av mot dessa så blir det tydligt varför vissa av dem väljs bort och vissa återkommer i slutet när det är dags att forma inriktning och rekommendera åtgärder. Som rapporten är nu verkar proceduren ha varit annorlunda och det blir inte tydligt varför vissa åtgärder studerats djupare än andra och varför vissa rekommenderas medan andra inte gör det. Det framgår heller inte tydligt hur arbetet ska tas vidare och hur de olika åtgärderna kommer att uppfylla de olika målen. Med en sammanställning enligt ovan blir det också tydligare för vilka målformuleringar det helt saknas åtgärder.

Prognos för framtida trafikflöden – Trafikverkets basprognos

I åtgärdsvalsstudien på sidan 17 sägs följande:

”I studien har ett medvetet val gjorts avseende tillväxten i trafiken på den studerade sträckan. Detta val består i att använda Trafikverkets basprognos för att prognosticera ökningen av trafiken på den studerade sträckan. Ett tillägg har gjorts i basprognosen som även tar hänsyn till planerade åtgärder och beslutade detaljplaner, däremot speglar inte denna prognos de trafikpåverkande åtgärder som planeras inom Göteborgs stad med avseende på den Trafikstrategi som antogs av staden 2014.”

Således är det primärt Trafikverkets basprognos och inte det av Göteborgs Stad och Trafikverket gemensamt framtagna hållbarhetsscenariot som använts för bedömning av

framtida transportefterfrågan. I den överenskommelse som träffats mellan Göteborgs stad och Trafikverket (den så kallade direktörsöverenskommelsen från augusti 2018) framgår tydligt att vi i tidiga skeden ska arbeta med olika trafikprognoser och känslighetsanalyser, utifrån respektive aktörs uppdrag. Det hade varit av intresse att studera hur styrande åtgärder kan påverka biltrafikframkomligheten på E6 samt behovet av att nyttja densamma. Även i avsnitt 6.1 i ÅVS E6 diskuteras detta, utan att en tydlig förklaring till varför hållbarhetsscenarioet inte nyttjats ges, annat än följande:

”De åtgärder som föreslås i ÅVS E6 genom centrala Göteborg och Mölndal vilar på en traditionell syn på framkomlighet och tillgänglighet till statlig infrastruktur. Enligt dessa principer utgör trafikverkets basprognos den mest sannolika utvecklingen av trafiken och därmed det framtida läge som studien har att ta ställning till.”

Här kan konstateras att Göteborgs Stad inte delar Trafikverkets syn på att basprognosen är den mest sannolika utvecklingen av trafiken.

Åtgärdsvalsstudien behöver kompletteras med analyser för trafiken för år 2040, men enligt hållbarhetsscenarioet. Dessa, och jämförelser med resultat från analyserna med Basprognos behöver diskuteras utifrån ett perspektiv kring åtgärdsvalsstudiens effektmål, så att de åtgärder som tydligast leder i riktning mot effektmålen och övergripande mål om minskad miljö- och klimatpåverkan, väljs.

Hantering av buller, luftföroreningar och barriäreffekter

Göteborgs Stad har vid flera tillfällen uppmärksammat Trafikverket på de negativa effekter som statens trafikleder genom staden ger upphov till, såsom barriäreffekter, buller och dålig luft. Länsstyrelsen har vid tillfälle även avstyrkt bostadsbyggnation i närheten av E6 utifrån att luftkvaliteten inte ansågs acceptabel. Att inga åtgärder föreslås för att hantera denna problematik innebär att statens infrastruktur även i fortsättningen kommer ha en negativ påverkan på bostadsbyggande och människors hälsa i trafikledens omland. Även med tanke på 1,5-gradersmålet och övriga mål om minskad miljö- och klimatpåverkan är avsaknad av sådana åtgärder problematisk.

Nedan redovisas ett utsnitt ur tabell 2 *Omhändertagande av utpekade brister, måluppfyllelse och föreslagna åtgärder*.

Effektmått	Resultat av framtagna åtgärder	Kommentar
3. <i>Miljökvalitetsnormer (emissioner, buller, mm) uppfylls i stråket</i>	<i>Frågan har uppmärksammas men ingen konkret åtgärd har föreslagits</i>	<i>Mer trafik men bättre motorer och bränslen ger lägre CO2 men också ökade partikelhalter (PM10). Även buller kommer att öka med ökande trafik. Den ökande trafiken på E6 kommer leda till ökade emissioner, framför allt med avseende på partiklar men också initialt av CO2 som dock gradvis kommer att minska i takt med hårdare krav och utfasning av äldre motorer.</i>
5. <i>Bebyggelseutveckling</i>	<i>Frågan har uppmärksammas men ingen konkret åtgärd har föreslagits</i>	<i>Förutsättningarna för barriäröverbryggande åtgärder har studerats för stråket.</i>
6. <i>Barriäreffekter</i>	<i>Frågan har uppmärksammas meningen konkret åtgärd har föreslagits</i>	<i>E6 utgör en betydande barriär för både Göteborg och Mölndal. Kostnaden för överdäckning är dock hög och behöver tas med hänsyn till alternativ användningen.</i>

Framtagna åtgärder

Att endast Trafikverkets basprognos har använts som underlag avspeglas i de åtgärdsförslag som förs fram, vilka alla utgår från att trafiken kommer att öka och att kapaciteten därför också behöver öka. Kanske på grund av detta saknas en diskussion om vilka styrande åtgärder som krävs för att minska efterfrågan på bilresor i detta område.

Utöver ovan redovisade avsaknad av alternativt scenario för trafikutveckling saknas också en generell diskussion om olika vägval när det gäller E6ans framtida funktion, exempelvis i vilken mån den kan bli ett attraktivt kollektivtrafikstråk, i vilken mån tung trafik kan välja andra vägar o s v. Det saknas också motsvarande diskussion om hur det generella transportbehovet kan förändras – alltså det som är steg 1 i Trafikverkets fyrstegsprincip. I det avsnitt där steg 1 enligt rubrik hanteras är många av de beskrivna åtgärderna, så som Göteborgs Stad uppfattar det, istället i steg 2 i fyrstegsprincipen.

Med ovan nämnda utredningsavgränsning har ÅVS E6 genom centrala Göteborg och Mölndal fått ett tydligt fokus på trimning av befintligt trafiksystem, utifrån nuvarande och av Trafikverket förmodade framtida flöden. Således är det få presenterade lösningar i åtgärdsvalsstudien som direkt berör stadens väghållarskap, utan merparten ligger på det statliga vägnätet. Här konstateras också att rapporteringen av dessa åtgärder är mycket omfattande med detaljerade simuleringar som grund, vilket är positivt. Att bedöma huruvida arbetet lett fram till de trafiktekniskt bästa eller mest samhällsekonomiskt effektiva lösningarna har inte funnits tid till inom ramen för detta remissvar. Men om indata i simuleringar är baserade på en prognos som senare visar sig inte slå in, så är det risk att efterföljande analyser leder till mindre lämpliga åtgärder.

Göteborgs Stad saknar ett övergripande resonemang kring inducerad trafik i relation till trimningsåtgärderna. En farhåga kan vara att de vinster i restid och förutsägbarhet som görs genom tillskapad kapacitet med trimningsåtgärder, kommer ätas upp av den trafik som tillkommer när kapacitet skapas (inducerad trafik).

På sidan 24-25 saknas en beskrivning av mål iiv att skapa förutsättningar för effektiv och attraktiv kollektivtrafik.

De utvalda åtgärderna behöver prövas mot hur de uppfyller samtliga mål och effektmått som åtgärdsvalsstudien har. Som det är nu har åtgärderna i huvudsak värderats mot målet ”God tillgänglighet och förutsägbara restider”, ”Bibehållen eller förbättrad kvalitet för näringslivets transporter” samt ”Trafiksäkerhet” (se tabell 2). Texten i tabell 2, sid 60, rad 3, i kolumnen Kommentar kan behöva ses över.

Avsnitt 6.2 Rekommenderade åtgärder ska på sidorna 61 och 62 redogöra för åtgärder i Steg 1. Dock är merparten av åtgärderna mer att betrakta som åtgärder i steg 2 (styrning av trafik till andra tider på dygnet, olika ITS-lösningar, mm). De åtgärder som är i steg 1 beskrivs i termer av att de har diskuterats i denna ÅVS (höjda skatter och avgifter för att minska bilnyttjandet, flytt till andra trafikslag) utan att något ställningstagande görs eller att någon rekommendation ges.

I Bilaga 1 återges en brutto-lista på åtgärder som diskuterats inom arbetet med åtgärdsvalsstudien. Denna tabell är svårläst. Uppdelning av åtgärder går att följa men kolumnen ”Effekt” har markering för ”Prioriterad åtgärd” eller ”Icke-prioriterad åtgärd”.

Här blir oklart vad det har med effekt att göra. I kolumnen ”Kommentar” står för flera åtgärder som angivits som prioriterade, att åtgärden inte konkret hanteras i åtgärdsvalsstudien. Detta blir förvirrande, då en sådan åtgärd mer snarare borde vara en icke-prioriterad åtgärd. För flera åtgärder anges också att de är en del av Hållbarhetsscenariot. Även detta blir förvirrande då Hållbarhetsscenariot tidigare i rapporten tydligt har bortsetts ifrån. Längre ned i listan ges flera olika markeringar för ”Prioriterad åtgärd” men det finns ingen teckenförklaring i början som anger hur dessa ska tolkas. Tabellen behöver en tydlig förklaring avseende hur den ska tolkas och läsas. Bland annat saknas vem som ska ta på sig ansvaret för de olika åtgärderna och hur de bidrar till måluppfyllelse.

Synpunkter på föreslagna åtgärder

Om ovan beskrivna problem kring val av prognos samt avsaknad av åtgärder i steg 1 bortses ifrån, och ÅVS E6 istället betraktas som en studie av trimningsåtgärder för att öka trafikflödet på E6, så bedöms merparten av redovisade åtgärder leda i önskad riktning av att tillgodose ett ökat trafikflöde. Göteborgs Stad ser det dock inte som självklart att det är en sådan riktning som är eftersträvansvärd. Nedan återges i kortformat tabell 1 som finns på sidorna 52 till 58, men här med korta kommentarer från Göteborgs Stad. Här är viktigt att poängtera att merparten av åtgärderna kräver djupare analyser, utredning och samråd med staden innan de kan implementeras. En liknande lista finns på sidan 46-47 i rapporten, vilket skapar förvirring, då det på sidan 46 nämns åtgärder i Olskroksmotet som inte återfinns senare: ”Detta görs genom att påfarten från Olskroken stängs för biltrafik”. Detta är en åtgärd som, med nuvarande utformning, Göteborgs Stad inte ställer sig bakom då konsekvenserna blanda annat för boende i vissa områden blir kraftigt förlängda resvägar med en sådan stängning.

Ringömotet och Lundbyleden	För att få ut mest av åtgärden kan det vara värt att invänta analys efter att Marieholmstunneln öppnat.
Tingstadstunneln	-
Gullbergsmotet	-
Olskroksmotet	För att få ut mest av åtgärden kan det vara värt att invänta analys efter att Marieholmstunneln öppnat. Risk att det blir kö bakåt till busskörfältet på E20
Gårdamotet	Ej aktuell. Göteborgs Stad planerar att göra om dagens cirkulationsplats vid Fabriksgatan till signalreglerad korsning, med kalibrering av signal så kö på E6 undviks.
Gårdamotet #2	-
Gårdamotet #3	Påfartsreglering måste noga utredas och stämmas av med Göteborgs Stad. Det är stor risk att sådan åtgärd i Kallebäcksmotet får negativa effekter på kollektivtrafiken genom ökad köbildning på Mölndalsvägen och Sankt Sigfridsgatan.
Örgrytemotet	Detta behöver samordnas med vad som tagits fram i ÅVS Metrobuss och hur Trafikkontoret tidigare önskat avseende motorvägshållplats vid Örgrytemotet.
Kallebäcksmotet	-
Trimningsåtgärd 1, Kallebäcksmotet	-
Trimningsåtgärd 2, Kallebäcksmotet	-
Trimningsåtgärd 3, Kallebäcksmotet	-

Trimningsåtgärd 4, Kallebäcksmotet	Bra, denna typ av åtgärd kan sannolikt göra vara till nytta på många platser.
"Kringlan"	Se tidigare svar nedan. Efter framtagande av tunnelalternativ bör effekterna av ombyggnationen i Kallebäcksmotet vägas mot de effekter som upprustning av Kust till kust-banan ger på resandet i snittet (således bör två steg 4-lösningar ställas mot varandra – den ena tåg, den andra väg). Denna jämförelse är viktig då en ökad tågtrafikering även innebär framkomlighetsvinster i centrala Göteborg och ger ökad möjlighet så att annan busstrafik kan utvecklas.
Lackarebäcksmotet	-
Lackarebäcksmotet - trimning	-
Åbromotet	-

Sammantaget om föreslagna åtgärder, så behöver varje enskild åtgärd som på något sätt påverkar trafiken på det kommunala vägnätet eller tar kommunal mark i anspråk, tydligt utredas, analyseras och samrådas med Göteborgs Stad. Flera av åtgärderna kan få konsekvenser som är svåra att förutsäga för den som saknar djup och aktuell kunskap kring pågående kommunal planering. Stadens olika funktioner och flöden, i nutid och framtid, kan ur olika aspekter behöva säkerställas. Vidare, räddningstjänstens framkomlighet mellan det kommunala och det statliga vägnätet är ytterligare en aspekt som behöver tas i beaktande när trimningsåtgärder och begränsad tillgång till det statliga vägnätet (ramp meetering) diskuteras. Detsamma gäller även kollektivtrafiken.

Tidigare svar till Trafikverket om åtgärden "Kringlan"

E-post till Trafikverkets handläggare 2020-11-05, avseende möte om ÅVS E6, särskilt åtgärden "Kringlan" som hölls 2020-11-03, med deltagare:

Joachim Karlgren, trafikkontoret
Magnus Ståhl, trafikkontoret
Viktor Hultgren, trafikkontoret
Christian Bergman, stadsbyggnadskontoret
Viveca Risberg, stadsbyggnadskontoret
Martin Steen, stadsbyggnadskontoret
Eva Sigurd, stadsbyggnadskontoret
Stefan Ekström, fastighetskontoret

Hej Pehr-Ola!

Vi hade ett möte om detta i tisdags, där vi kikade på skissad lösning för Kallebäcksmotet med och utan tunnel. Här är de synpunkter vi kom fram till, klädda i mina ord. Övriga som får kopia av detta mail får gärna komplettera med synpunkter på vad jag sagt. Om ni gör det så skicka det till mig, så samlar jag ihop och skickar vidare till Pehr-Ola. Ni behöver inkomma med kompletteringar före fredag (imorgon) 15:00.

Först och främst har vi konstaterat att vi saknar den där lång siktiga strategiska diskussionen om E6, vad den ska ha för roll i framtiden och om all trafik alltid ska gå rakt genom Göteborg. Detta har du hört förut och det kommer finnas med i remissvaret på ÅVS:en. Genom att det inte finns någon sådan diskussion har ÅVS:en också tappat bort själva åtgärdsvalet, det som skulle svarat på om vilka åtgärder i steg 1 och 2 som först kan testas innan denna steg 3 eller 4-lösning presenteras. Detta har du också hört förut.

Så, med dessa förbehåll så ser staden att vi sannolikt behöver någon förbättring i Kallebäcksmotet liknande den som presenteras som "Kringlan". Att göra en tvärkoppling mellan väg 40 och E6 söderut, låt säga i höjd med Åbro-motet, är givetvis mer lockande på många sätt men det får inte

jättebra effekt enligt analyserna och risken är att Kringlan eller motsvarande skulle behövas ändå. Dessutom finns inte många platser kvar att få till en koppling mellan E6 och väg 40 längre. Därför är staden försiktigt positiv till att gå vidare med "Kringlan" utifrån vad vi vet och kan se nu.

Göteborgs stad ser också att det skulle vara en stor vinst utifrån buller, påverkan på naturvärden (undvika förfullning) och kanske luftkvalitet, att utföra den så mycket som möjligt i tunnel. Så vårt medskick är att undersöka hur mycket dyrare och svårare/enklare tunnelalternativet blir, samt visualisera de båda alternativen, så att vi i senare skede kan bestämma om det är värt den extra kostnaden som tunnelalternativet medför. Det kan också bli så att det blir betydligt svårare att driva igenom alternativet utan tunnel på grund av påverkan på naturvärden, ändrat buller osv. Detta vet vi inte förrän de två huvudalternativen kan jämföras sida vid sida.

För närvarande kan vi inte se några tydliga hinder avseende pågående eller vilande planärenden i det område som Kringlan hamnar i. Några fornlämningar finns där, samt en äldre planförfrågan (oklart just nu hur aktuell den är).

Staden ser att tillkomst av Kringlan kan ge positiva effekter på möjligheten att exploatera och allmänt förbättra den fysiska miljön i området omkring bron över E6 (Sankt Sigfridsgatan) om Kringlan byggs och trafiken på bron minskar. Möjligheterna att gå och cykla i området samt trafikföringen i allmänhet kan också påverkas av Kallebäcksmotets utformning. Det är av dessa anledningar viktigt att det finns ett nära samarbete mellan Trafikverket och Göteborgs stad gällande utredning och utformning av det framtida Kallebäcksmotet. Här påpekar vi att lösningen kan behöva samordnas med hur Göteborgs stad planerar för Södra Centrumleden i pågående översiktsplanearbete.

Staden vill skicka med att det är viktigt att ha tidiga kontakter med alla som kan tänkas ha intressen i området, exempelvis Försvarmakten och Polisen. De geologiska förutsättningarna behöver också klargöras i tidigt skede.

Staden ser också att det skulle vara värdefullt att undersöka möjligheten att utöka en eventuell tunnelloösning norrut, så att ännu mer av E6/E20 förläggs i tunnel. Detta skulle ge stora vinster avseende stadsutveckling och barriärminskning för staden.

Jag hoppas detta informella svar ger dig vad du behöver just nu, så att det inte orsakar problem att vårt mer formella remissvar på ÅVS E6 inkommer senare i år.

Detta remissyttrande har tagits fram av trafikkontoret och samrått med stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret. Vi ser fram emot fortsatt dialog i detta arbete.

Per Wingqvist

Jenny Adler

Enhetschef

Avdelningschef