

Lindholmsförbindelsen är bra för staden, vi behöver fler förbindelser över älven för att knyta Hisingen närmare den övriga staden. Det är också värdefullt att såväl stat som region tillsammans med staden är med och bidrar till finansieringen.

Dagens föreslagna dragning med en sprängd tunnelsträcka från Stigberget till Linnéplatsen är dock feltänkt. Innan ytterligare planer och utredningar för utformningen fattas behöver förslaget kompletteras med förslag om att dra tunneln med en uppgång vid Masthuggstorget istället. Trafiknyttoberäkningar behöver göras och redovisas för båda alternativen. En uppdaterad plan för kollektivtrafiken bör göras så att kollektivtrafiken kan anpassas till den stadsutveckling som nu görs.

Det föreslagna projektet är mycket omfattande med risk för stor negativ inverkan på gammal och känslig miljö längs hela den föreslagna sträckan samt en förändrad stadsbild och ingrepp i Slottsskogens grönska och stort antal nedtagna träd.

En andra spårvägsförbindelse under älven har diskuterats under 20 år. Att gå via Masthuggstorget har väsentliga förtjänster. Utöver koppling söderut, erbjuds ett spektrum av intressanta förbindelser för trafik från norra och västra Hisingen, vilken via Järntorget och Skeppsbron kan föras vidare mot Operalänken och i förlängningen Gullbergsvass. Byte till linjer mot väster sker enkelt i markplan vid Masthuggstorget. Skillnaden mellan en station 30 meter under jord kontra hållplats i markplan är omfattande, både i bygge och driftskostnader. Finns liknande projekt i bl a Dortmund och Ludwigshafen att dra lärdom av. Den alternativa dragningen är betydligt kortare – 1400 meter mot 2900 meter. Tunneldelen under älven bibehålls oförändrat, samtidigt som man med den kortare och omriktade tunneln slipper en komplicerad tunnelstation med stor påverkan på stadsmiljön. Särskilda insatser vid Järntorget och Linnéplatsen kan göras som håller förlängningen av restiden mot de södra delarna inom rimlig gräns. Detta alternativ fördelar resandeströmmarna via Järntorget åt flera håll i staden.

De medel som man sparar på denna kortare men mer effektiva dragning av tunnel, uppskattningsvis 2–3 miljarder, kan med fördel förhandlas med staten och användas till nödvändiga projekt i staden. Vårt förslag, som är lagt i stadsbyggnadsnämnden, innebär halva kostanden, halva byggtiden men med en ökad trafiknytta.