

Detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter



**Samrådshandling
april 2009**



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Innehållsförteckning

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Plankarta

Illustrationsritning

Grundkarta

Information

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 kan beställas från Stadsbyggnadskontoret, Birgitta Alm, tfn 031-368 16 70 eller från expeditionen Distrikt Norr, tfn 031-368 19 60. Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns även på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/byggabo under rubriken stadsplanering.

Information om planförslaget lämnas av:

Christer Persson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 56

Birgitta Alm, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 16 70

Johan Gerremo, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 64

Roland Johansson, Trafikkontoret, tfn 031-368 25 96

Bengt Johansson, Vägverket, tfn 031-63 51 56

Samrådstid: 22 april – 2 juni 2009

Övriga handlingar

Program med samrådsredogörelse

Miljökonsekvensbeskrivning

Vägprojektet beskrivs mer detaljerat i Vägverkets arbetsplan med tillhörande ritningar, gestaltningsprogram, riskanalys och miljökonsekvensbeskrivning. För djupare information i enskilda frågor hänvisas därför till dessa dokument.



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Planhandling

Samråd

Datum: 2009-04-22

Diarienummer: 843/03

Distrikt Norr, Plangruppen

Christer Persson

Telefon: 031-368 18 56

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

Planbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att genomföra del av vägprojektet *Marieholmsförbindelsen*, etappen från E45 till E6, kallad *Marieholmstunneln*. Planen behandlar det område som direkt berörs av vägprojektet. Planområdet omfattar älvtunneln samt dess anslutningar på Hisingssidan till E6 *Tingstadsmotet* och till Lundbyleden (E6.21) *Ringömotet*. Den andra etappen i Marieholmsförbindelsen *Partihallsförbindelsen* har behandlats i separat detaljplan. Älvförbindelsen ansluter i Marieholm till E45 *Marieholmsmotet* vilken ingår i detaljplanen för Partihallsförbindelsen.

Syftet med en ny älvförbindelse:

- Avlasta Tingstadstunneln från trafik (en minskning med ca 34 000 fordon/dygn beräknas), vilket minskar köbildningen samt belastningen på Ringömotet samt Olskroksmotet/Gullbergsmotet.
- Öka tillgängligheten till Göteborgs hamn, nordens största hamn som haft en dubbling av godsvolymer den senaste 20-årsperioden.
- Öka tillgängligheten till industrier på Hisingen, viktiga för hela Sveriges näringsliv.
- Öka tillgängligheten till övriga arbetsplatser på Hisingen, t.ex. på Norra älvstranden, ett av staden viktigaste utvecklingsområden för nya tjänsteföretag.
- Förbättra tillgängligheten till övriga Göteborg för boende på Hisingen, stora utbyggnader av bostäder har skett på Hisingen under senare år och planer finns på fortsatt stora utbyggnader, t.ex. utmed Norra älvstranden.
- Minska sårbarheten och öka omledningsmöjligheten vid tillfälliga såväl som planerade störningar på övriga förbindelser över älven.

Flera trafikprojekt planeras på båda sidor av älven, några är redan färdigställda eller under uppförande. Trafikprojekten är beroende av varandra och planutformningen måste beakta övriga projekt. Detaljplaner för trafikprojekten är snävt avgränsade. Omgivande områdets markanvändning får behandlas i egna detaljplaner. Det planeras för en förädling av närliggande områden som t.ex. Gamlestaden och på sikt Marieholm och Ringön.



Flera trafikprojekt planeras eller genomförs just nu:

- Norge-/Vänernbanan, utbyggnad pågår till dubbelspår samt anläggande av pendeltågsstation vid Gamlestadstorget, klart 2012.
- Triangelspår Marieholm, förbindelselänk mellan Norge-/Vänernbanan och Hamn-/Bohusbanan, klart 2007.
- Partihallsförbindelsen, första etappen av Marieholmsförbindelsen med ny bro som förbinder E20 med E45 och älvtnunneln, utbyggnad pågår, klart 2011.
- Ny älvförbindelse, Marieholmstunneln, utbyggnad påbörjas tidigast 2010 för färdigställande 2016.
- E45, ombyggnad till motorvägsstandard från Marieholmsmotet till kommungränsen, genomförande inte bestämt. Ett fullständigt Slakthusmot bör finnas klart samtidigt med älvförbindelsens färdigställande för lokala anslutningar till vägnätet.
- Hamn-/Bohusbanan, kompletterande spårkapacitet samt bro över älven, placeras mellan älvtnunneln och Marieholmsbron, utbyggnad påbörjas 2010, utbyggnad av kompletterande bro kan tidigast påbörjas 2012.
- Lundbyleden, ombyggnad för utökad kapacitet och högre vägstandard, genomförande inte bestämt. Anslutningen mot Ringömotet behöver förbättras inför öppnandet av älvtnunneln.
- Västra Stambanan, nytt dubbelspår i tunnel med pendeltågsstation vid Gamlestadsvägen, utformning samt genomförande inte bestämt.
- Västlänken, tågtnunnel under centrala Göteborg vars anslutning i öster börjar vid korsningen mellan Västra Stambanan och Norge-/Vänernbanan, genomförande inte bestämt.

Förutsättningar

Läge

Planområdet omfattar älv tunnelns anslutning i Tingstad samt tunnelpassagen under Göta älv. Avståndet till Göteborgs centrum är ca 3 km.



Trafiklandskap inte långt från Göteborgs centrum. Ringömotet idag med anslutningar till Tingstadstunneln och Lundbyleden. Hamn-/Bohusbanan passerar på bro.

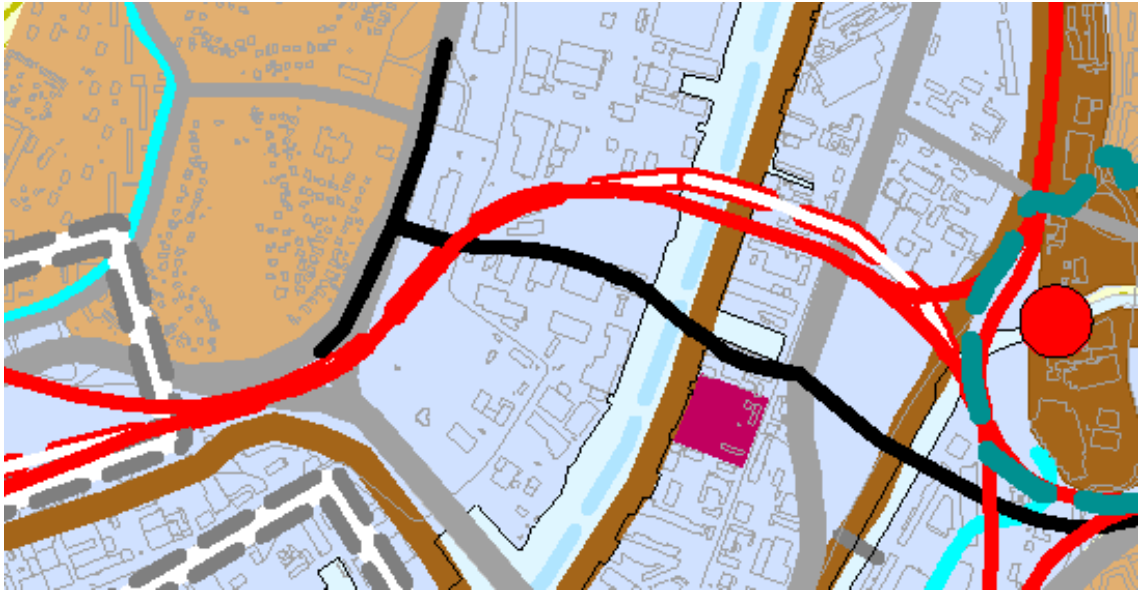
Areal och markägförhållanden

Planområdet omfattar cirka 40 ha. Trafikmark inom planområdet ägs av Göteborgs stad och av Banverket. Den största delen är dock industrimark som är privatägd eller som är upplåten med tomträtt. Kommunen arrenderar även ut mark till olika verksamheter. Se genomförandebeskrivning och fastighetsförteckning för mer detaljerad information.

Planförhållanden

Översiktsplan / fördjupning av översiktsplan

Kommunens översiktsplan (antagen av fullmäktige den 26 februari 2009) anger för planområdet pågående markanvändning, verksamhetsområde med risk för översvämning och höga vattenstånd, samt med skyddszoner vid transportlederna för farligt gods. Marieholmstunneln och en kompletterande Marieholmsbro redovisas som ändrad markanvändning, markreservat för kommunikation, väg respektive järnväg. I Marieholm, för område söder om tunnelmynningen, redovisas förändrad markanvändning, mellanlagringsplats för förorenade massor. Östra älvstranden och Ringön redovisas som utredningsområden för framtida bebyggelse.



Utdrag ur översiktsplanen som redovisar Marieholmsförbindelsen samt kompletterande Marieholmsbro som markreservat för kommunikation. Utredningsområde redovisas för framtida bebyggelse/stadsutveckling i Marieholm, "Östra älvstranden", och på Ringön. Strategisk knutpunkt ses i Gamlestaden (punkt). Mellanlagringsplats för förorenade massor redovisas i Marieholm söder om tunnelmynningen (fyrkant).

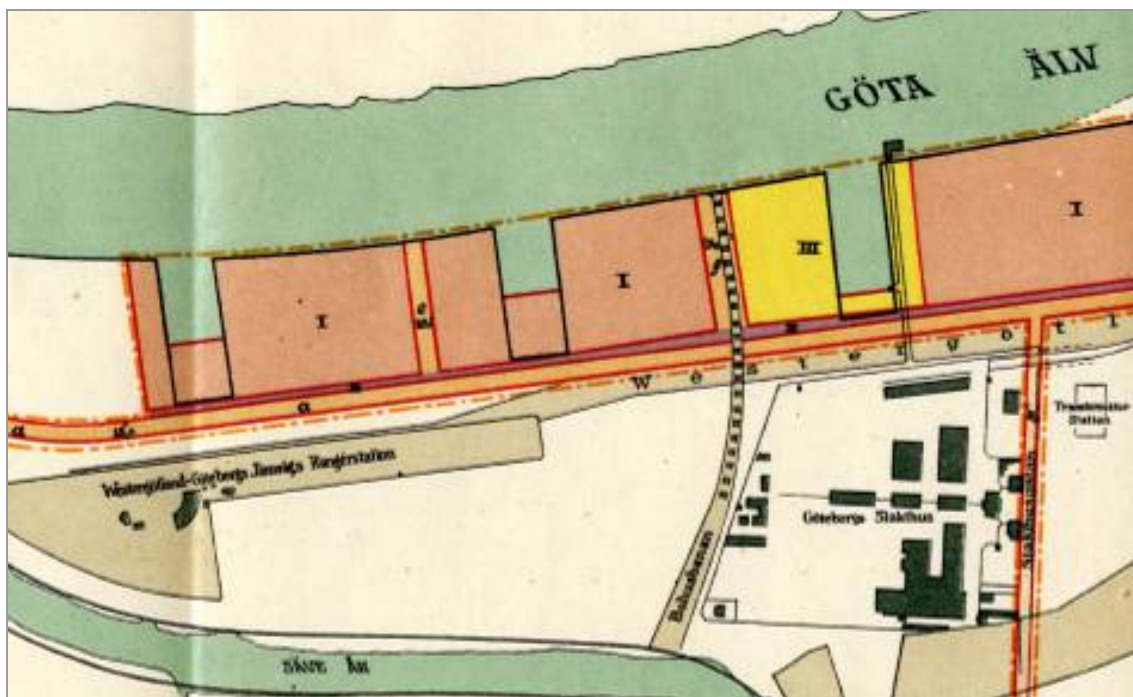
Föregående översiktsplan ÖP99 hade ett utredningsområde för älv dalen, framför allt med anledning av infrastrukturprojekten. Övergripande program, upprättade under år 2003, preciserade översiktsplanen. Placering av ny älvförbindelse behandlas i *Program för ny förbindelse över älven*. Visualisering av en stadsbebyggelse utmed "Östra älvstranden" togs även fram. I den nya översiktsplanen har älvförbindelsens föreslagna läge bekräftats och behovet av en kompletterande järnvägsbro förtydligats. Den framtida stationen vid Gamlestadstorget har pekats ut som en av fem strategiska knutpunkter i staden. Platser där det eftersträvas en högre bebyggelsetäthet och ett stort innehåll av service, arbetsplatser och bostäder.

En central fråga i översiktsplanen är ett resonemang om "det stora och det lilla Göteborg". Bakgrunden är Göteborgs roll som regioncentrum. Detta innebär bl.a. att projekt som är viktiga för regionen (det stora Göteborg) får inverkan på den lokala miljön (det lilla Göteborg). Översiktsplanen baseras på ambitionen om en stad i balans mellan ekonomisk, social och ekologisk bärkraft.

Gällande detaljplaner

Planområdet berör tio gällande detaljplaner, den äldsta är från 1909 och den yngsta är från 2007. Den yngsta som omfattar gatumark för rondell i korsningen mellan Salsmästaregatan, Tingstadsvägen och Exportgatan har pågående genomförandetid fram till 2013-01-11. Den näst yngsta som omfattar Marieholmsbron och omgivande verksamhetsytor på Hisingssidan har pågående genomförandetid fram till 2011-02-12.

På Hisingssidan är marken huvudsakligen planlagd för industri alternativt industri och kontor. Tillåten byggnadshöjd är 12 meter. Mark är även planlagd för bensinstation, för väg- och järnvägstrafik samt för kommunal gata och planteringsytor. Utmed älvens västra sida tillåts generellt bryggor och kajer. Vattenområdet utmed älvens östra sida är inte planlagd. På Marieholmssidan gäller den gamla stadsplanen från 1909 som anger industri- och hamnområde samt en hamnbassäng. I Marieholm ansluts till upprättad detaljplan för Partihallsförbindelsen inkl Marieholmshotet.



Del av gällande detaljplan för Marieholm från 1909.

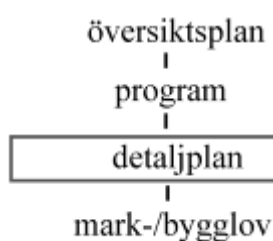
Program

Program för planområdet har godkänts av byggnadsnämnden den 31/3 2009. Samtidigt godkändes samrådsredogörelse från ett programsamråd i Tingstad som genomfördes under 2004. Det program som godkändes behandlade ett större programområde som innehöll fler trafikprojekt, så som en kompletterande Marieholmsbro, en ny dragning av Exportgatan samt utbyggnad av ett fullständigt Slakterhusmot. Dessa projekt kommer att behandlas med egna detaljplaner.

Övriga beslut

Vägverket bedriver parallellt med kommunen en planeringsprocess enligt väglagen. Älvsförbindelsens placering och övergripande utformning är beslutad efter tidigare utredningar, i form av förstudie och vägutredning. Vägutredningen kommer att tillåtlighetsprövas av regeringen under hösten 2009. Göteborgs stad samt länsstyrelsen har vid remissbehandling av vägutredningen tillstyrkt vägprojektet. Efter att detaljplan antas kan arbetsplanen fastställas. Vägverket upprättar, med start under våren 2009, bygghandling för projektets slutliga utformning i detalj. Marklov kommer inte att krävas inom planområdet om detaljplanen följs.

KOMMUNENS PROCESS



VÄGVERKETS PROCESS



Planeringsprocesserna enligt plan- och bygglagen och väglagen följs åt och arbetet bedrivs i gemensam process mellan Vägverket och kommunen.

Stadsutveckling inom angränsande områden

Inom omgivande områden, så som Marieholm och Ringön, planeras för en utveckling med blandad stadsbebyggelse, d.v.s. bostäder, kontor, handel, kultur, fritidsverksamheter, vård, utbildning etc. samt icke störande verksamheter. En stadsutveckling som genererar mer lokal trafik samt ställer högre krav på en god stadsmiljö. Framför allt ställer ambitionen om nybyggnation av bostäder krav på skydd mot väg- och järnvägsanläggningarna. Stadsutvecklingen motiveras av fördelarna med en sammanhängande stad, där trafikarbetet totalt sett minskar genom användandet av centrala ytor med en blandning av funktioner. Mark som redan är ianspråktagen används bättre och stadsdelar binds samman då nordöstra Göteborg och Hisingen får en bättre kontakt med övriga staden. Kollektivtrafiksörjningen är god och det blir attraktivare att gå eller cykla.

Närmast förestående är en utveckling av Gamlestadens fabriker och Gamlestadstorget där detaljplanearbete har påbörjats. I Marieholm skisseras en utveckling av området utmed älven, "Östra älvstranden". Ringön ingår i området för den centrala "Älvstaden".



Visualisering av en framtida stadsutveckling utmed "Östra älvstranden".

Generellt kommer skärmande bebyggelse med kontor att behöva uppföras mot vägar och järnvägar för att bostäder ska kunna uppföras. Handel genererar omfattande trafik och är av trafikskäl svårt att etablera i Marieholm, Tingstad och på Ringön. Omfattande utbyggnad av handel, men även av bostäder och verksamheter planeras på Backaplan, med genomförande under de närmaste 10 åren. På fastlandssidan planeras för en utveckling av Gamlestaden och Kviberg under de närmaste 10 åren. Omvandling av Marieholm och Ringön till blandad stadsbebyggelse är först aktuellt på längre sikt.

Även kontorsbebyggelse genererar stora trafikmängder, koncentrerad till högrafiktimarna. Exploatering med bostäder, helst 50/50, är viktigt för att få en jämnare trafikbelastning på det lokala gatunätet och på motorlederna. Vägmoten är kritiska punkter som behöver vara kapacitetsstarka och lättorienterade, med bra kopplingar till det lokala vägnätet.

Mark och vegetation

Planområdet sluttar svagt från väster mot älven där nivåskillnaderna är relativt små. Området är till största delen exploaterat med vägar, byggnader, spårområden och hårdgjorda ytor. Göta älv utgör en betydelsefull miljö, med vattenytan och viss strandvegetation.

Eftersom stora delar av planområdet tidigare använts för industri och upplag samt som bangårds- och vägområde förekommer föroreningar i marken. Delar av planområdet är dessutom utfyllt med massor vars ursprung är okänt. Vägverket har under arbetet med arbetsplan analyserat jordprover som bekräftar förekomst av föroreningar. Fortsatt vid projektering samt byggande kommer ytterligare jordprover att tas, kompletteras även med provtagning av grundvattnet.



Väg- och järnvägsmark samt industriområden utmed älven (som döljs av byggnaderna).

Befintlig bebyggelse

I Tingstad finns en verksamhetsbebyggelse med relativt hög standard och med flera stora verksamheter inom t.ex. distribution och metallåtervinning. Här finns även kontor, bensinstationer, byggvaruhandel och gatukök. Utanför planområdet finns en omfattande bostadsbebyggelse med småhus väster om Kungälvsliden. I Marieholm ingår ett fåtal fastigheter med bebyggelse i planområdet. Fastigheterna har verksamhetsbyggnader, där bl.a. trävaruhandel samt service av bilar och småbåtar bedrivs.

Ett landmärke vid resa utmed E6 utgörs av Stampens tryckeri vid Exportgatan. I övrigt finns inte framträdande byggnader, bebyggelsen är relativt anonym för resande på motorlederna, infrastrukturen är på många ställen dominerande. Marieholmsbron utgör ett tydligt landmärke i älvrummet, på Marieholmsidan är den äldre kranen vid hamnbassängen framträdande. Utanför planområdet är silobyggnaden på Marieholms sydvästra udde framträdande. Tydliga fondmotiv saknas för resande på motorlederna.



Bebyggelse på ömse sidor om Marieholmsbron sett från väster. Förorenad fastighet söder om bron.

Geotekniska förhållanden

Vägverket har genomfört geotekniska utredningar och undersökningar i samband med upprättandet av arbetsplanen, i syfte att klargöra vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa såväl total- som lokalstabilitet och bärigheten vid anläggandet av den nya vägförbindelsen. En mer detaljerad beskrivning av de geotekniska förutsättningarna finns i Vägverkets arbetsplan. Kompletterande utredningar pågår nu för att ytterligare klarlägga förhållandena i området som underlag för detaljplanen, främst med avseende på stabilitetsförhållandena såväl inom som i anslutning till planområdet.

De geologiska förutsättningarna i området karaktäriseras av mycket mäktiga sedimentavlagringar, huvudsakligen bestående av lera. Jorddjupet uppgår till 100 meter på Marieholm och minskar till cirka 60 meter på Hisingen. Leran är lös och sättningsbenägen med egenskaper som varierar såväl i plan som på djupet. Både stabilitets- och sättnings-

frågorna är därför centrala för alla anläggningar i området. Pågående sättningar ner till olika djup har konstaterats inom vissa delar. I direkt anslutning till älvstranden visar beräkningar på låga säkerheter, men säkerheten ökar relativt snabbt desto längre från älven man kommer.

Tingstad

Planområdet gränsar i de västra delarna till fastmark. I riktning mot Tingstadstunnelns mynning sticker en moränrygg fram i riktning mot älven. För övrigt utgörs jordlagren av djupa leravlagringar med minst 60 meters mäktighet. I större delen av området finns fyllningar med någon meters mäktighet och grundvattenytan är genomgående belägen på någon meters djup under markytan. Sättningsproblem på grund av grundvattensänkning har förekommit i detta område.

Göta älv

De geotekniska förutsättningarna i området präglas av mycket djupa leravlagringar med upp till 100 meters mäktighet. I områdena kring älvstranden finns mestadels 1-2 meters fyllning och grundvattenytan är på båda sidor belägen cirka 1 meter under markytan. Totalstabiliteten i området kring älven är idag inte tillfredställande enligt de underlag som finns framtaget, vilket innebär att åtgärder behöver vidtas före det att byggnation kan påbörjas.

Marieholm

I området finns det överst fyllning med upp till några meters mäktighet. Därunder finns sedimentavlagringar som i huvudsak utgörs av lera med 80-100 meters mäktighet. Leran är lös och sättningsbenägen och inom området pågår sättningar med varierande storlek, trots de relativt homogena förhållandena.

Markradon

Industrimarken är belägen på lågriskområde enligt SGU:s översiktliga radonriskkarta.

Fornlämningar och kulturhistoria

Planområdet berör ingen känd fornlämning, ej heller någon kulturhistoriskt värdefull byggnad.

Detaljplanens innebörd och konsekvenser

Detaljplanen omfattar en sänktunnel under Göta älv samt tillhörande väganslutningar i Tingstad. Verksamhetsytor som helt eller delvis påverkas av vägprojektet ingår liksom kommunala gator som byggs om/får ny dragning. Vattenområdet utökas genom anläggandet av hamnbassänger på båda sidor av älven. Hamnbassängerna föreslås användas för småbåtsverksamhet samt för att möjliggöra att allmänheten når älven. Detaljplanen omfattar i huvudsak inte Marieholmsmotet, som blev planlagt med Partihallsförbindelsen, ej heller Kungälvsleden/Lundbyleden, planlagda på 60-talet. Vägprojektet för älv-tunneln innehåller emellertid åtgärder även inom dessa områden.

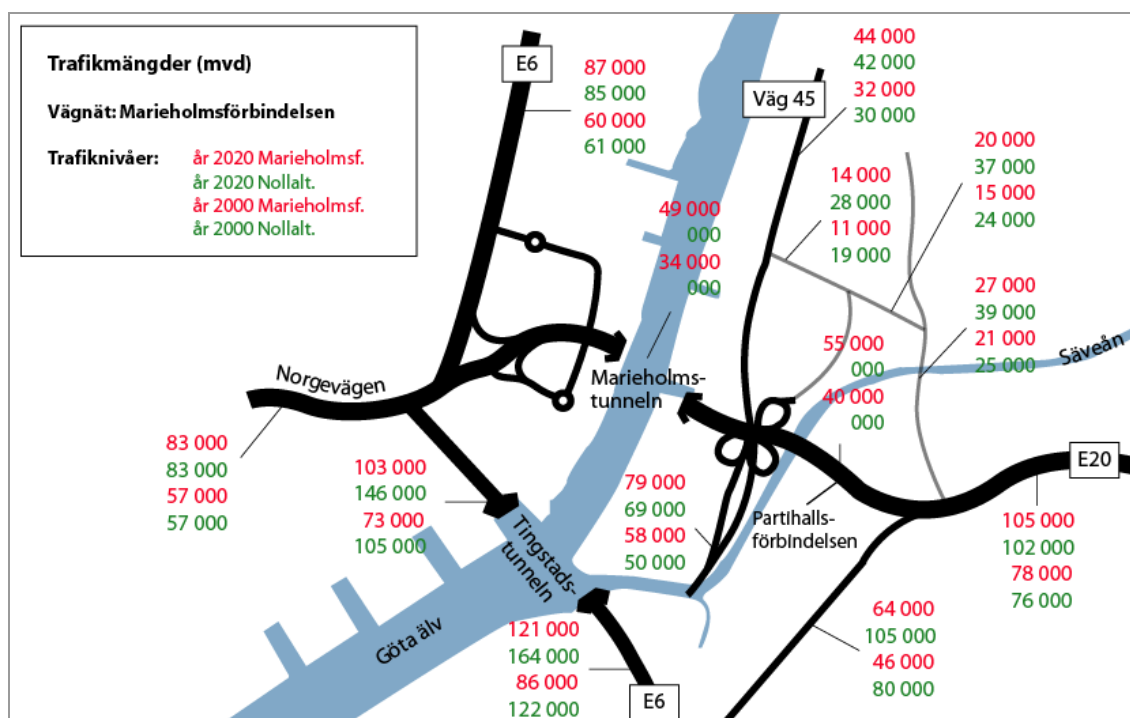


Fotomontage av föreslagen placering för den nya älvförbindelsen (källa Vägverket).

Marieholmstunneln anläggs ca 600 meter uppströms Tingstadstunneln och har som huvudsaklig uppgift att tillsammans med Partihallsförbindelsen knyta samman E20 och E45 med E6 och Lundbyleden (E6.21) vilket medger bättre kopplingar i öst-västlig riktning. Huvuduppgiften är dock att minska kapacitetsproblemen i moten på ömse sidor om Tingstadstunneln (Ringömotet, Gullbergsmotet och Olskroksmotet). Dagens köproblematik vid Tingstadstunneln beror till stor del på kapacitetsproblem i dessa mot. Med Partihallsförbindelsen får E20 en direktkoppling mot Götaleden, vilket även det minskar belastningen på Gullbergsmotet och Olskroksmotet. Den nya tunneln minskar sårbarheten i vägsystemet genom att omledning medges vid tillfälliga eller planerade avstängningar för någon av älvförbindelserna. Kollektivtrafiken kan förbättras när framkomligheten blir bättre på lederna. Marieholmstunneln kan användas för nya kollektivtrafiklinjer i öst-västlig riktning. Separata busskörfält kan anläggas för utökad kollektivtrafik från Kungälvsleden mot centrum via Tingstadstunneln.

För ett välfungerande trafiksystem behövs utöver tunnelprojektet även förbättringar av anslutningarna från Kungälvleden och Tingstadstunneln mot Lundbyleden *Ringömotet* så att trafik leds till rätt filer utan vävningsproblematik. Bättre kopplingar krävs från lokalvägnätet i Marieholm till E45, Marieholms-tunneln och Partihallsförbindelsen. Ett komplett Slakthusmot behöver anläggas norr om Marieholmsmotet, utbyggt senast till älvtunnelns öppnande. För ett effektivare sekundärt vägnät (kommunens huvudgatusystem) samt för mindre belastning på lokalvägnätets korsningar vid Tingstadsmotet föreslås en ny dragning av Exportgatan med direkt anslutning till Salsmästaregatans föreslagna nya läge. Alla nämnda kompletterande projekt får hanteras i egen planeringsprocess, nya detaljplaner krävs för flera av åtgärderna, förstudier och arbetsplaner enligt väglagen kan dessutom krävas.

Älvtunneln blir ca 500 meter lång och får tre körfält i varje riktning. Farleden i Göta älv får 7,8 meters fritt djup vid medelvatten, en meters friktionsjord ovan tunneltaget finns som skydd för nödankring. Till skillnad mot Partihallsbron blir inte tunneln lika framträdande som landmärke i stadsdelen, moten och tunnelmynningarna blir dock viktiga entrépunkter och orienteringspunkter för resande till respektive inom staden. Trafiksystemet är komplicerat i området och tydlighet och lättorienterbarhet är viktigt, inte minst för att undvika olyckor som ger störningar i systemet. Älvförbindelsen byggs med motorvägsstandard och dimensioneras för 70 km/h. Årsdygnstrafiken i tunneln beräknas år 2020 vara ca 48 000 fordon/dygn, inberäknat att Partihallsförbindelsen då redan är utbyggd. Trafikavlastningen i Tingstadstunneln blir ca 34 000 fordon/dygn, vilket innebär en trafikmängd i Tingstadstunneln år 2020 på ca 78 000 fordon/dygn.



Beräknade trafikmängder år 2020 med hela Marieholmsförbindelsen utbyggd samt för nollalternativet (ingen utbyggnad). Jämförande trafikmängder redovisas för år 2000. Observera att redovisad trafikprognos inte är uppdaterad, jämför uppgifter i text ovan.

Detaljplanen omfattar utöver väg- och gatumark två nya hamnbassänger (för tunnelns anläggande) på ömse sidor om älven samt verksamhetsytor som ombildas i Marieholm och Tingstad efter älvtunnelns färdigställande (med dagens tidplan år 2016). Mark ingår även där vägprojektet kräver att belastningsrestriktioner införs på kvartersmark. Mark-

reservat säkerställs för framtida planläggning av kompletterande järnvägsbro över Göta älv. Med denna detaljplan ges planstöd för en utbyggnad av spårkapaciteten utmed dagens banvall för Hamn-/Bohusbanan. Vattenområden ingår för tunnelns passage av älven, inklusive arbetsområdena i älven.

Vägprojektet innebär att stora markområden i Tingstad med befintliga byggnader och verksamheter påverkas av älv-tunneln samt dess anslutningar till Kungälvsleden, Lundbyleden och Salsmästaregatan. I Marieholm påverkas ett mindre område med befintliga byggnader och verksamheter av tunnelbyggnationen samt anslutningen till Marieholmsmotet. Generellt är målsättningen att minimera markintrång samt störningar för omgivande områden. Byggnader som direkt berörs av vägbyggnationen måste rivas, medan åtgärder vidtas för att inte påverka ytterligare bebyggelse. Även kommunala gator samt ledningsstråk påverkas och behöver anpassas för projektet. Bland annat får Salsmästaregatan en helt ny dragning närmare älven. Samordning önskas av fastigheters in- och utfarter för att förbättra både säkerhet och kapacitet i huvudgatunätet.

Mark och vegetation

Med vägprojektet skapas ytor i Tingstad som blir impediment mellan vägens och järnvägens anläggningar. Plats ska även finnas för översvämningsskydd samt för sedimentationsdamm. I en för övrigt hårdgjord miljö kan dessa ”gröna” ytor bidra till en grönstruktur i området samt möjlighet att omhänderta/fördröja regnvatten. Vägprojektet medför djupa skärningar för trågan-slutning mot älv-tunneln samt mot Kungälvsleden. Ny bro för anslutning mot Lundbyleden tar stöd i bergsklack och passerar över E6 samt järnvägen. Bron blir det mest framträdande nya elementet i stads- och landskapsbilden. En vårdad skötsel av väg-, gatu- och skyddsmark är väsentligt för att stadsmiljön ska bli inbjudande och trygg, inte minst för gång- och cykeltrafikanter.

Marken för dagens Salsmästaregatan övergår norr om järnvägen till kvartersmark och skärningen för dagens planskilda korsning fylls igen. I enlighet med tidigare planers utformning finns krav på plantering (där så är möjligt) på kvartersmark utmed gatorna.

Åtgärder för att skydda väganläggningarna vid extrema vattensituationer planeras att utföras som en yttre tätvall eller tätskärm till nivån +12,9. Omgivande industrimark ligger lägre och kan vid extrema situationer komma att översvämmas. Uppfyllnader samt anläggande av översvämningsskydd måste beakta markstabiliteten i området. Översvämningsskyddet behöver beaktas även för andra samhällsviktiga anläggningar, t.ex. transformatorstationer. Under samrådet kommer behov av rättighet för framtida översvämningsskydd utmed älvstränderna att undersökas.

Bebyggelse

Planområdet innehåller kvartersmark för industri, bilservice och småbåtshamn. Ett 20-tal fastigheter påverkas och 23 befintliga byggnader av varierande storlek måste rivas. Syftet är att kunna återskapa ytor för del av den industri- och lagerverksamhet som pågår i området. En del av marken får tillfällig användning för vägbyggnationen under genomförandetiden för att sedan återgå till industrimark. Två tomter vid Tingstadsmotet avsätts för bilservice varav den ena redan har pågående verksamhet. Bensinstation samt gatukök finns även etablerad vid Tingstadsmotet inom mark som fortsatt planläggs som industrimark, en planläggning som inte bedöms hindra fortsatt pågående användning. Vid hamnbassänger tillåts utöver industrianvändning även byggnader och verksamhet för hamnändamål, allt med syftet att kunna skapa levande maritima miljöer vid bas-

sängerna. Byggnader för service, t.ex. kafé och restaurang, får uppföras för områdets behov, vid hamnbassängerna kan publika byggnader även uppföras för besökande.

Ny bebyggelse ska vattensäkras till en höjd av +12,9. Befintliga byggnader kommer dock fortsatt att kunna översvämmas vid extrema vädersituationer.

Tingstad

Fastighet utmed Salsmästaregatan som idag används för Stena Metall förlorar ett hörn i nordväst, tillförs istället mark i väster. Byggrätt medges inte på den nya marken.

Samtliga fastigheter söder om järnvägen fram till dagens Salsmästaregatan påverkas. Kvartersmark återskapas för lämpligen stora fastigheter på vardera sidan av gatans nya dragning. Byggnader medges med 12 meters byggnadshöjd och maximalt 50 % av fastighetens area.

Fastigheter norr om järnvägen påverkas av Salsmästaregatans nya dragning samt av skyddsområde utmed järnvägen. Fastighet närmast E6 får intrång av tunnelanslutningen, samtidigt kan markintrånget delvis ersättas när dagens Salsmästaregatan utgår. Backa industrispår kan få en något mer östlig dragning vilket kan tillföra mark till närliggande fastighet i väster. Byggnader medges med 12 meters byggnadshöjd och maximalt 50 % av fastighetens area.

Fastighet utmed Exportgatan som idag används för Stampens tryckeri förlorar södra delen av sin fastighet som används för parkering. Den del av fastigheten som skiljs av kan antingen fortsatt användas för parkering alternativt för bilservice.

Hamnverksamhet samt publika lokaler får byggrätt för en lägre byggnad utmed Salsmästaregatan. Teknikbyggnad medges även för älvtunneln.

Byggnader för järnvägens behov får anläggas inom järnvägsmarken.

Marieholm

Fastighet norr om dagens hamnbassäng påverkas delvis av tunnelns anläggande men kan sedan återställas i sin helhet. Pågående båtrelaterad verksamhet är betydelsefull för att åstadkomma det maritima liv som önskas vid hamnbassängerna. Lösning för verksamhetens upprätthållande under byggtiden behöver tas fram. Byggnader medges med 12 meters byggnadshöjd och maximalt 50 % av fastighetens area.



I Marieholm bedrivs redan småbåtsverksamhet, dessutom med en karaktärsfull kran.

Fastighet söder om dagens hamnbassäng ianspråkats för älvtunnelns byggnation och övergår till att vara vattenområde för småbåtshamn.

Fastigheter söder om den hamnbassäng som tillskapas med vägprojektet har idag mark kraftigt påverkad av markföroreningar, vilka måste åtgärdas innan byggnation medges.

Fastigheter öster om Marieholmsgatan ianspråkats för tunnelns anslutning till Marieholmsmotet och övergår till vägmark.

Vattenområden

Göta älv omfattas av detaljplanen inom det område som påverkas vid utbyggnaden av älvtunneln. Älven är av riksintresse för sjöfarten som transportled mellan Vänern och Västerhavet och anledningen till valet av tunnellsättning för vägprojektet är att undvika konflikterna med broöppningar för sjöfarten. Efter tunnelns färdigställande kommer dagens farledsdjup samt farledsbredd att vara opåverkade. Fyllnad med en meters friktionsjord kommer att finnas ovan tunneltaket som skydd för nödankring.

Två byggdockor anläggs på Hisingssidan för tillverkning av tunnelelement, varifrån elementen bogseras ut till rätt läge och sänks ned i älven. Hamnbassänger anläggs ovan tunneln på ömse sidor älven. Muddring i älvfåran samt urschaktning av hamnbassänger medför massor om 440 000 kubikmeter. 110 000 kubikmeter återfylls sedan och sponter slås runt hamnbassängerna för anläggande av kajer. Markföroreningar finns idag i mark där bassänger ska anläggas, föroreningarna måste omhändertas innan utbyggnad.

Vid byggnation av tunneln kommer framkomligheten på farleden att påverkas under cirka tre år. Enkelriktning av farleden kan bli aktuell under del av tiden. Vid nedsänkning av tunnelelement krävs avstängning av farleden, samråd krävs med sjöfarten kring hur detta praktiskt kan lösas. Utmed älven samt i hamnbassängerna tillåts kajer och bryggor. Dessa ska i huvudsak vara tillgängliga för allmänheten. Älvstränderna inom planområdet kommer till största delen vara hårdgjorda med kajer och bryggor. Vid sedimenteringsdammen, söder om Marieholmsbron, kan mer naturlig strandvegetation få utvecklas. Hamnbassängerna kan användas för småbåtshamnar.

Friytor

Kommunen har en långsiktig ambition att göra älvstränderna tillgängliga för allmänheten. Gällande detaljplan för området kring Marieholmsbron har redan denna rättighet inskriven. Med planläggningen utökas rättigheten till att omfatta hamnbassängerna på båda sidor älven samt bryggor utmed älven på Marieholmssidan. Långsiktigt planeras för en omvandling av Marieholm till blandad stadsbebyggelse och hamnbassängen på denna sida är första steget i denna omvandling. På Hisingssidan kan hamnmiljön utgöra en värdefull miljö för rekreation och avkoppling inom industriområdet. Utmed industrifastigheterna på Hisingssidan har det inte bedömts som lämpligt att allmänheten ska ha tillträde till kajer/bryggor. Hamnbassängerna kommer att ha hårdgjorda kajanläggningar samt träbryggor. Även utmed älven kommer kajer och bryggor vara dominerande. Det ”gröna” inslaget kommer att vara begränsat, varför området för en sedimenteringsdamm på Hisingssidan bör utvecklas till att även vara en rekreativ miljö med kvaliteter som naturmiljö.

Trafik

Marieholmsförbindelsen innehåller två delprojekt. Partihallsförbindelsen kopplar E20 till E45, vilket avlastar Riddaregatan samt Gamlestadsvägen/Slakthusgatan. Den nya älvförbindelsen kopplar Partihallsförbindelsen samt E45 till E6 och Lundbyleden, vilket avlastar Tingstadstunneln. Båda delprojekten har som huvudsaklig uppgift att avlasta moten på ömse sidor av Tingstadstunneln, *Olskroksmotet*, *Gullbergsmotet* och *Ringö-motet*. Salsmästaregatan får även en direkt anslutning till den nya älvtunneln.

Fordonstrafik

Målsättningen är att skapa god framkomlighet på motorlederna men även god tillgänglighet till Tingstad och Marieholm. Syftet är även att skapa en tydlighet genom att särskilja mot i primärsystemet (motorlederna) från mot med kopplingar till sekundärsystemet (lokalvägnätet). Tydlighet samt god framkomlighet i sekundärvägnätet medger ett stödjande trafiksystem och möjlighet till avlastning/omledning av primärvägnätet. Med två älvförbindelser medges omledning vid störningar i systemet.

På Hisingssidan ansluter älvförbindelsen till Kungälvsleden respektive Lundbyleden. Kopplingar till lokalvägnätet sker i Tingstadsmotet som delvis byggs om. Anslutning från Tingstadsmotet till älvförbindelsen saknas varför denna koppling sker direkt från Salsmästaregatan. Detta ger samtidigt en attraktiv koppling till motorlederna från Tingstad och Ringön. På fastlandssidan (Marieholm) kopplas älvförbindelsen via det nya Marieholmsmotet till Marieholmsleden och Partihallsförbindelsen. Goda kopplingar till lokalvägnätet saknas då ett utbyggt Slakthusmot (se kompletterande trafikåtgärder) inte ingår i vägprojektet. Provisoriska lösningar tillskapas istället inom Marieholmsmotet. Marieholmsmotet är det nya mot där Partihallsförbindelsen, Marieholmsleden och älvförbindelsen möts. Detta mots uppgift är att koppla ihop det regionala vägnätet och är inte tänkt för kopplingar till lokalvägnätet, även om det initialt sker med de provisoriska lösningarna.

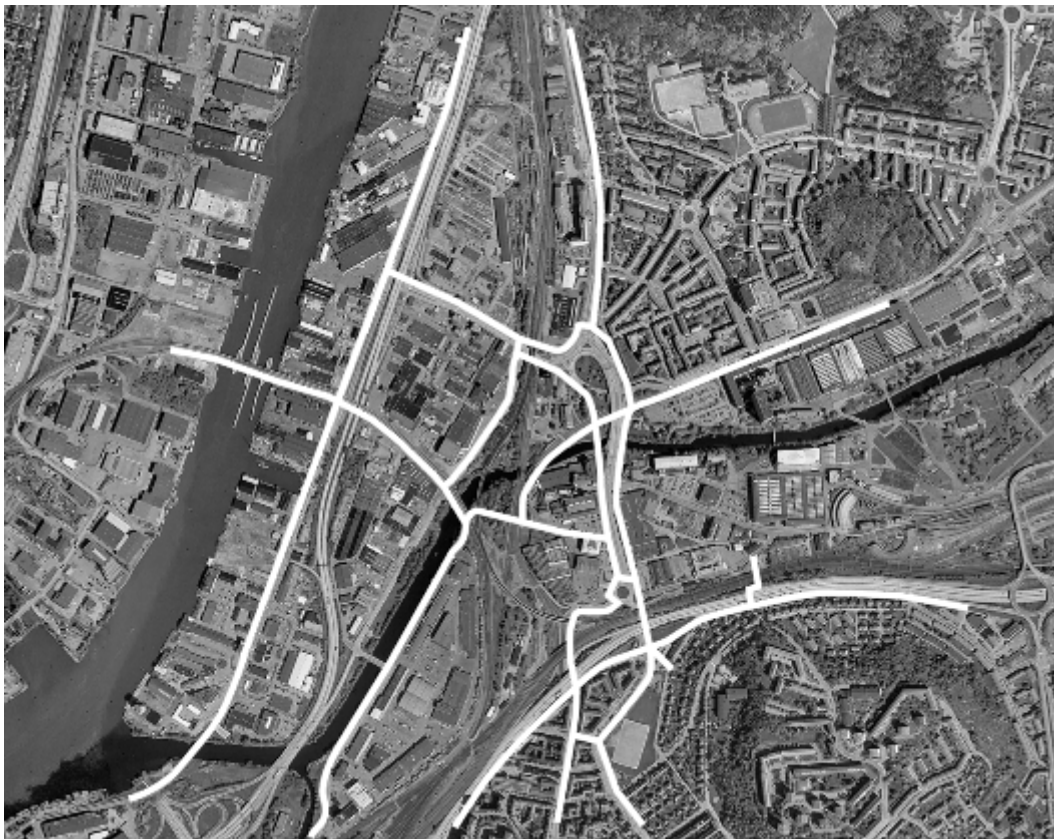
Vägprojektet medför att Salsmästaregatan får en ny sträckning som förlängning av gatan utmed älven och under järnvägen. Den ansluter till en av dagens utstickare från Exportgatan. En gata som behöver få en utökad gatubredd. Korsningspunkt medges för en ny dragning av Exportgatan (se kompletterande trafikåtgärder). Utmed Salsmästaregatan behöver in- och utfarter samordnas för att förbättra säkerheten samt framkomligheten. Utfartsförbud införs i detaljplanen utmed huvudgatorna (utmed genomfart är det automatiskt utfartsförbud). Hur detta ska lösas för varje enskild fastighet behöver vidare studeras/diskuteras under samrådet av detaljplanen. Tingstadsvägen får en ny bro över Kungälvsleden då nya filer till älvförbindelsen ökar vägbredden. Dagens sträckning av Salsmästaregatan behålls fram till transformatorstation och fastighetsinfarterna. Den nyanlagda rondellen föreslås att behållas och kan även användas för anslutning till den nya tomten för bilservice. Ny rondell anläggs vid Salsmästaregatans nya anslutning till Tingstadsmotet, dit även nya av- och påfarter för E6 ansluts. Marieholmsgatan utökas med tidigare planlagd mark för industrispår, vilket medger framtida utbyggnadsbehov av gatan.

Under byggtiden, som är totalt 6 år, kommer trafikomläggningar att krävas som ger vissa inskränkningar i trafiknätet.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelbana byggs utmed den nya sträckningen av Salsmästaregatan, vilket ger en direkt koppling till Marieholmsbron och stråket mot Marieholm, Gamlestaden och Bagaregården. Cykelbana på norra sidan av järnvägen föreslås samtidigt behållas för att medge en gen koppling till Tingstadsvägen. Attraktiva kopplingar tillskapas därmed

från Marieholmsbron både mot Ringön och Backa. Genom utbyggnader av gång- och cykelnätet vid genomförandet av Partihallsförbindelsen förbättras kopplingarna mot cykelvägnätet på fastlandsidan och till planerad kollektivtrafikknutpunkt i Gamlestaden.



Kartan visar hur gång- och cykelnätet kommer att byggas ut öster om älven, bl.a. för koppling till den viktiga knutpunkten i Gamlestaden. Gång- och cykelbanorna från Tingstadsvägen och Ringögatan ansluter via Salsmästaregatan till Marieholmsbron.

Kompletterande trafikåtgärder

Behov finns av kompletterande trafikåtgärder för att kunna utnyttja de fördelar som älv-tunneln ger för omgivande stadsdelar samt för kapaciteten i primärvägnätet. Dessa åtgärder får behandlas i egna planeringsprocesser.

En utveckling av Marieholm och Gamlestaden kräver en lösning för ett fullständigt lokalvägsmot norr om Marieholmsmotet. Senast till älvförbindelsens färdigställande behöver ett Slakthusmot finnas klart för att inte genomfartstrafik åter ska ledas via Slakthusgatan och Gamlestadsvägen. Planeringsprocess samt finansieringsdiskussion behöver omgående inledas.

Ett genomgående sekundärvägnät som inte påverkas av trafiken i Tingstadsmotet kräver en ny dragning av Exportgatan. Denna detaljplan medger en korsningspunkt med den nya Salsmästaregatan. Planeringsprocess samt finansieringslösning för en ny dragning av Exportgatan får dock hanteras i egen process. Salsmästaregatan söder om planområdet behöver samtidigt få en bredare gatusektion, bl.a. för en högre standard på gång- och cykelbanorna. Vid planläggning behöver in- och utfarter generellt ses över för huvudvägnätet i syfte att få bättre säkerhet och högre framkomlighet. Detta kräver fastighetsgemensamma lösningar där korsningar med refuger och vänstersvängfält kan anläggas.

Bättre kapacitet samt bättre ”försortering” av trafiken mot Lundbyleden är nödvändig för att inte nya trafikproppar ska uppstå i trafiksystemet. Med försortering menas att trafiken leds till rätt körfält och att behovet av filbyten minskar, något som både orsakar

störningar i form av olyckor samt minskar vägarnas kapacitet. Planstöd finns för förbättringar, däremot krävs en planeringsprocess enligt väglagen samt finansiering.

Enligt arbetsplanen föreslås en påfart från Partihandelsgatan till Marieholmsleden vid Gullbergsmotet. Syftet är att minska belastningen i lokalvägnätet genom att Partihallarna får en direkt koppling till motorlederna. Avfart planeras till Waterloogatan varifrån Partihallarna kan nå norrifrån via ny lokalvägsbro över Sävån. Påfarten vid Gullbergsmotet berör delvis mark planlagd för allmänt ändamål, varför gällande detaljplan måste ändras för att ge stöd till arbetsplanen. Under samrådet klarläggs om detaljplanen ska ändras, tas i så fall med i utställningsskedet.



Påfart från Partihandelsgatan föreslås till Marieholmsleden vid Gullbergsmotet.

Kollektivtrafik

Bättre framkomlighet i trafiksystemet gynnar även kollektivtrafiken. Idag går den mesta av kollektivtrafiken från Kungälvsleden till Lundbyleden mot Knutpunkt Hjalmar. Fåtallet linjer använder Tingstadstunneln. Lokal kollektivtrafik finns utmed Salsmästaregatan och Marieholmsgatan. Älvförbindelsen öppnar för nya linjedragningar i öst-västlig riktning, bl.a. mot den planerade större knutpunkten i Gamlestaden. Studier pågår där kollektivtrafiken kan få egna körfält via Tingstadstunneln mot centrum. Egna körfält mot Lundbyleden kan vara svåra att åstadkomma då vävningsproblematik uppstår med övrig trafik. En god framkomlighet för alla fordon är därför avgörande för kollektivtrafikens framkomlighet på Lundbyleden (se kompletterande trafikåtgärder).

Framtida möjligheter finns för utökad lokal kollektivtrafik utmed Salsmästaregatan och Marieholmsgatan. Utmed Marieholmsgatan ger planförslaget extra gatumark för framtida separata kollektivtrafikfält om/när kollektivtrafiken ökar på denna gata vid omvandlingen av Gullbergstrand, Marieholm och Gamlestaden. Vid en framtida stadsomvandling på Ringön kan kollektivtrafiken komma att öka påtagligt utmed Salsmästaregatan, med möjlighet till direkt anslutning till Marieholmstunneln.

Järnvägstrafik

Planeringsprocess är inledd för en utökad kapacitet på Hamnbanan, och med en kompletterande järnvägsbro över älven. Järnvägen är på denna sträcka gemensam med Bohusbanan. Hamnbanan har en kraftigt ökande trafik till Göteborgs hamn. Den ökande järnvägstrafiken bidrar till att minska ökningen av lastbilstrafiken, bl.a. i planområdet. Bohusbanan har fått en utökad persontågstrafik och ytterligare förstärkningar av pendel- och regionaltågstrafiken kan ske i framtiden. Attraktivare tågpendling på Bohusbanan hjälper till att mildra ökningen av personbilstrafiken, bl.a. i planområdet.

Planstöd finns i gällande detaljplan för en utbyggd spårkapacitet från Kvillebangården fram till Marieholmsbron. Vägprojektet behöver korsa järnvägen för anslutning till Lundbyleden på bro över järnvägen samt för anslutning till Kungälvsleden i tråg under järnväg. Vägprojektet måste ta hänsyn till järnvägens behov av 2-3 spår genom området.

Banverkets planeringsprocess är inte tillräckligt långt gången för att den kompletterande järnvägsbron ska kunna tas med i denna detaljplan. Egen detaljplaneprocess kommer därför att inledas under år 2010. Med detaljplanen läggs berörd mark ut som allmänt markreservat inför kommande planläggning. Detaljplanen ger genom vägprojektet den södra begränsningslinjen för järnvägsmarken. Sedimenteringsdamm samt hamnbassäng bedöms inte hindra järnvägsprojektet.

Anslutning till äldre markreservat för järnvägsbro utgår. Järnvägsbron skulle placeras strax norr Tingstadstunneln. Järnvägsreservatet ingår emellertid inte i planområdet, om en omprövning av den södra delen av industriområdet i Tingstad önskas får det hanteras med egen detaljplan.

Flera industrispår ansluter idag till Hamn-/Bohusbanan inom planområdet. Av dessa används två, industrispåret till Stena Metall samt industrispåret utmed Exportgatan "Backa industrispår". Planstöd för industrispårsanslutning mot Ringön tas bort då här långsiktigt planeras för en omvandling till blandad stadsbebyggelse. Industrispåren till området mellan Risbindaregatan och dagens Salsmästaregatan är inte möjliga att åter skapa med tanke på av- och påfarter till älvförbindelsen. Industritomter med spåranslutning får istället sökas utmed Exportgatan. Backa industrispår används inte så mycket idag, men spåret har strategisk betydelse då industrimarken utmed älvdalen i översiktsplanen är utpekad som område för placering av logistik- och lagerverksamhet. Växel till industrispår kan behöva flyttas för att hamna norr om vägprojektets anslutningar mot Kungälvsleden. Spåret kan även behöva få en mer östlig dragning för att runda framtida rondell för den nya dragningen av Exportgatan. Även här läggs därför mark ut som allmänt markreservat. Stena Metalls privata spår kan anslutas till järnvägen som idag.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Vatten- och avloppsledningarna kommer att påverkas av vägprojektet. Vägverket kommer under samrådet att tillsammans med Göteborg Vatten stämma av påverkan på ledningsnätet. Till utställningshandlingen kommer eventuella behov av rättigheter för allmänna ledningar över kvartersmark att införas.

Dagvatten

Området är idag redan till största delen hårdgjort varför vägprojektet inte påverkar mängden dagvatten att ta hand om. Däremot ställs krav på behandling av vägdagvattnet innan avledning till kommunalt ledningsnät eller till recipient. Avstängningsbrunnar säkrar att förorenat vatten inte ska nå Göta älv. Hanteringen av dagvatten i kommunen behandlas i fördjupad översiktsplan, kallad "Vatten – så klart".

För vägdragvattnet planeras en sedimenteringsdamm norr om hamnbassängen på Hisingssidan. Markföroreningar finns idag i marken där dammen ska anläggas, vilka måste omhändertas innan utbyggnad. Vägverket behöver under samrådet, tillsammans med Göteborg Vatten, studera dagvattensystemet i området med tanke på översvämnings-skyddet av väganläggningen.

Värme

Fjärrvärme finns utbyggt i området. Vägverket behöver under samrådet, tillsammans med Göteborg Energi, studera påverkan på fjärrvärmenätet. Till utställningshandlingen kommer eventuella behov av rättigheter för allmänna ledningar över kvartersmark att införas. Gasledningar finns nedlagda längs Salsmästaregatan och Marieholmsgatan.

El och tele

El- och telenät samt optokablar finns utbyggda i området. Vägverket behöver under samrådet, tillsammans med Göteborg Energi och Skanova, stämma av påverkan på ledningsnätet. Till utställningshandlingen kommer eventuella behov av rättigheter för allmänna ledningar över kvartersmark att införas.

Två transformatorstationer finns inom planområdet på Hisingssidan. De behöver säkras med egna fastigheter. Transformator placerad vid Exportgatan påverkas dock av rondell för ny dragning av Exportgatan. Två transformatorer utmed Marieholmsgatan påverkas av tunnelprojektet och behöver flyttas. Kabelstråk med högspänningskablar finns längs Marieholmsgatan.

Markmiljö

Inom större delen av detaljplaneområdet är det risk för förhöjda halter av markföroreningar enligt tidigare undersökningar och översiktliga studier. Det innebär att vid all förändring och ändrad markanvändning inom området ska miljötekniska markundersökningar utföras för att klarlägga föroreningsituationen.

Om föroreningar påträffas ska särskilda åtgärder vidtas för att förhindra spridning och risk för exponering. Samråd med kommunens miljöförvaltning, som är tillsynsmyndighet enligt miljöbalken, ska utföras angående hantering av eventuella markföroreningar.

Grundläggning

Säkerheten närmast älven är idag inte tillfredställande enligt nu utförda utredningar. Kompletterande undersökningar pågår för att klarlägga inom vilka delar som det erfordras åtgärder för att stabiliteten i hela planområdet minst ska uppgå till de nivåer som anges i Skredkommissionens Rapport 3:95 för lägst detaljerad utredning. Vid den planerade utbyggnaden av vägförbindelsen kommer stabilitetsförbättrande åtgärder att utföras enligt upprättad arbetsplan. Ytterligare åtgärder som behöver vidtas utanför vägområdet för att stabiliteten inom och i anslutning till detaljplaneområdet minst ska uppgå till nivåerna enligt Skredkommissionens riktlinjer i Rapport 3:95 kommer att regleras i detaljplanen. De stabilitetsförbättrande åtgärderna kommer även att behöva kompletteras med belastningsrestriktioner på industrimark i anslutning till älven och till vägskärningar.

Samtliga byggnadsverk relaterade till väganläggningen kommer att grundläggas på mantelburna pålar som ”svävar” i leran s.k. kohesionspålar. För broar förutsätts att långa pålar med en längd av 60 till 80 meter behövs. Tunneln planeras att grundläggas med kortare pålar för att främst klara uppflytning. Förstärkningar av tillfartsbankar till broar

utförs huvudsakligen med lättfyllning (cellplast/lättklinker), i kombination med bankpålar i övergången närmast landfästena. För att säkerställa stabiliteten inom området kan lokala partier komma att grundförstärkas med kalkcementpelare, t.ex. i anslutning till planerade sedimenteringsdammar. Metoden innebär att leran får en ökad hållfasthet genom att en blandning av kalk och cement rörs ner på djupet i jorden med specialutrustning. Ytterligare grundförstärkningsåtgärder som kan behövas för att säkerställa stabiliteten för väganläggningen kan komma att utgöras av tryckbankar och avlastningsschakter.

Preliminärt behöver även alla byggnader i området grundförstärkas med pålar. Lätta sättningståliga konstruktioner kan möjligen grundläggas utan pålar under förutsättning att grundförhållandena är likartade i byggnadsläget. Även uppfyllnader inom kvartersmark kommer troligtvis att behöva grundförstärkas/kompenseras för att inte skadliga sättningar ska uppkomma under lång tid.

Kontroll- och åtgärdsprogram avseende jordrörelser, vibrationer och portryck etc. ska upprättas för regelbundna mätningar under pågående anläggningsarbeten, t.ex. vid spontnings-, pålnings- och schaktningsarbeten för att minimera omgivningspåverkan.

I byggskedet kommer även en del omläggningar av befintliga anläggningar att behöva göras före utbyggnaden. Betydande omgivningspåverkan kommer även att uppkomma under byggskedet, i första hand i form av vibrationer och buller inom området, men även med risk för markrörelser och sänkning av grundvattenytan.

Vid utförandet av tunneln och angränsande tråg kommer stora temporära avlastningsschakter att behöva utföras för att säkerställa stabiliteten under arbetsskedet vilka kommer att återfyllas igen då anläggningen är färdigställd.

Gestaltning

Vägprojektet kommer att innebära ytterligare vägskärningar samt vägbroar i området. Bron som ansluter älv-tunneln till Lundbyleden blir mest framträdande i landskapet och kommer att synas från omgivande områden. Liksom för Partihallsbron bör bron ges en sammanhållen och smäcker gestaltning med räcken, belysning och bullerskärmar integrerade i sidobarriären. Skärningar och slänter behöver hanteras på ett medvetet sätt, lämpligen med stödmurar etc. för att skapa tydliga rumsbildningar i vägskärningarna. Rundade former och rödmålad betong är ett genomgående gestaltningstema för Marieholmsförbindelsen och kommer även att användas på anslutningarna mot väster. Medveten avslutning av detta tema måste dock ske vid övergången mot Kungälvleden och Lundbyleden. Ombyggnader som sker av dessa leder bör inte omfattas av temat.

Trafiksystemet är relativt komplicerat och gestaltningen behöver tillsammans med skyltningen ge bilisterna en orienterbar miljö. Troligen blir det vägavgifter i båda tunnelarna för att finansiera vägprojektet. Anordningar för detta tillsammans med behovet av säkerhetsanordningar och vägvisningssystem ger ytterligare skyltar, portaler etc. i vägrummet. Tunnelmynningarna är viktiga gestaltungsobjekt. Markimpediment skapas mellan vägens anläggningar samt mellan väg- och järnvägsanläggningar. Dessa ytor måste medvetet omhändertas och ges en utformning som klarar den begränsade skötsel som denna typ av ytor normalt har. Gestaltungsfrågorna kommer vidare att diskuteras mellan Vägverket och stadsbyggnadskontoret under samrådet.

Utmed bostadsbebyggelsen i Tingstad uppförs nya bullerskärmar med upp till 5 meters höjd. Skärmarna utförs med sluten nederdel samt genomsläpplig överdel. Planteringar anläggs mot bebyggelsen för att minska upplevelsen av höjden.

Vägprojektets gestaltning presenteras mer utförligt i arbetsplanens gestaltungsprogram.

En hög gestaltungs-nivå är viktigt för miljöerna vid hamnbassängerna, med ambitionen att göra älvstranden mer attraktiv som rekreativ miljö för verksamma i området samt för boende i närområdet. På Marieholm är det extra viktigt att hamnbassängen och det ”hamn-liv” som kan åstadkommas bidrar till att skapa en kvalitativ plats som ett första steg i långsiktig stadsomvandlingen. Bullerdämpning är viktig från tunnelmynningen/ Marieholmsmotet/ Marieholmsgatan för att åstadkomma en attraktiv plats.

Detaljplanen föreskriver planteringszoner på kvartersmark (där så är möjligt) utmed huvudgatorna i Tingstad för att mjuka upp den hårda industrimiljön. Vålbearbetade material, planteringar samt god belysning är viktiga element för att skapa en ”mänsklig” miljö utmed de kommunala gatorna, gator som utgör viktiga gång- och cykelstråk genom området.

Konsekvensbeskrivning

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetandet av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan, i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Befintliga motorleder, E6, Lundbyleden (E6.21) och E45, är av riksintresse. Vägverket arbetar för att även Marieholmsförbindelsen, d.v.s. Marieholmstunneln och Partihallsförbindelsen, ska bli av riksintresse. Järnvägarna i området är av riksintresse, där Hamn-/Bohusbanan berörs av denna detaljplan. Göta älv är av riksintresse för sjöfarten. Områden eller objekt av särskilt kulturintresse berörs inte. Projektet är förenligt med kommunens översiktsplan och redovisad användning bedöms vara den ur allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Detaljplanen bedöms inte bidra till att miljökvalitetsnormer överskrids utmed motorlederna i Göteborg. Detaljplanen påverkar inte Natura 2000-område.

Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt plan- och bygglagen 5 kap. 18 § och miljöbalken 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan. Genomförandet av vägprojektet har bedömts medföra att betydande miljöpåverkan kan uppkomma, varför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. Miljökonsekvensbeskrivningen för vägprojektet, upprättad av Vägverket, används även som MKB för detaljplanen. Miljökonsekvensbeskrivningen tillhör arbetsplanen och är upprättad i september 2004 och omfattar hela projektet för Marieholmsförbindelsen, d.v.s. Marieholmstunneln och Partihallsförbindelsen. På grund av osäkerhet kring finansieringen har delprojektet för Marieholmstunneln varit vilande under några år och Vägverket har därför, vid den återupptagna planeringsprocessen för älvtunneln, uppdaterat konsekvensbeskrivningen (inför tillåtlighetsprövningen) med två PM. En PM innehåller kompletteringar av trafik- och miljöeffekter för tunnelprojektet, en PM innehåller kompletterande effektbedömning och samhällsekonomisk redovisning av tunnelprojektet. I planbeskrivningen finns en sammanfattning av Marieholmsförbindelsens miljökonsekvenser baserad på uppgifter och slutstater i Vägverkets material. Konsekvenser av Partihallsförbindelsen respektive Marieholmsmotet beskrivs ej eftersom det behandlats i tidigare detaljplan. Användande av

Vägverkets material som miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen är avstämd med länsstyrelsen 2009-03-06.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Som centrum för en region har Göteborg en särskild roll. Detta innebär fördelar med en god ekonomisk samt social bärkraft. Nackdelen är en omfattande trafik, där en stor andel är biltrafik. Detta ger störningar i form av buller och luftföroreningar. Vägarna tar också stora ytor i anspråk och skapar barriärer mellan olika delar av staden. Med översiktsplanens termer om det stora och det lilla Göteborg behövs en rimlig avvägning mellan dessa intressen. Ambitionen är att regionala projekt även skall vara till nytta för den lokala miljön. Intrång ska kompenseras med förbättringar, så att projektet totalt sett inte innebär någon försämring och att störningar inte ökar, utan helst minskar. Stadsbyggnadskontorets uppfattning är att framtagna detaljplaner samt Vägverkets arbetsplan gör en rimlig avvägning mellan de olika intressena. Målet med de infrastrukturprojekt som nu planeras i Göteborg är att de sammantaget ska medverka till en långsiktigt hållbar infrastruktur för staden och för regionen.

Tillåtlighetsprövning

Enligt miljöbalken prövar regeringen lämpligheten för större infrastrukturprojekt. Det är vägutredningen och dess underlag som prövas, både med avseende på samhällsekonomiska och miljömässiga aspekter. På grund av osäkerheten med älvförbindelsens finansiering och genomförande prövades enbart Partihallsförbindelsen när regeringen beviljade tillåtlighet 2007-02-15. Vägverket har nu lämnat in kompletterande material för prövning av Marieholmstunneln. Samråd av materialet är genomfört under våren, Göteborgs stad och länsstyrelsen tillstyrkte då vägprojektet. Om regeringen i beslutet anger riktlinjer för projektet arbetas de in i utställningshandlingen.

Vattendomsansökan

Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken krävs för älvtunnelns anläggande. Tunneln utförs som en sänktunnel med fem färdigbyggda tunnelelement om vardera drygt 80 meter. Två byggdockor anläggs på Hisingssidan där tunnelelementen byggs, byggnation kan pågå parallellt av flera element. Botten och ytterväggar gjuts i en grundare docka, färdigställande sker sedan i en djupare docka. Byggdockorna förläggs huvudsakligen i linje för blivande tunnelnedfart. Tunnelelementen bogseras flytande ut till rätt läge och sänks sedan ned. Tunneln byggs för 7,8 meters fritt djup i farleden räknat från medelvattenytan i älven. En meter av friktionsjord som skydd för nödankring på tunneltaket är inkluderat i det fria djupet. Hamnbassänger behöver anläggas på båda sidorna av älven för att tunnelelementen ska kunna sänkas ned i hela tunnelns längd om cirka 500 meter. Sänktunneln ansluter via platsgjutna tunnelsektioner, cirka 45 meter långa, till betongtråg på ömse sidor om älven.

Vid rivning av befintliga kajkonstruktioner och dykdalber kommer pålar och spont att kapas jäms med botten eller på den lägre nivå som krävs med hänsyn till tunnelns grundläggning. Mängden muddermassor för urschaktning av älvbotten samt för hamnbassängerna uppgår till 440 000 kubikmeter. Återfyllnad på botten samt för bassängkanter görs sedan med cirka 110 000 kubikmeter. Nya kajer utförs spontade. Tillfälliga konstruktioner för sjöfarten i form av ledverk eller dykdalber kan komma att anläggas. Stabilitetsförbättrande åtgärder behövs utmed älvstränderna. Förslagsvis utgörs dessa genom permanent motfyllning mot delar av kajerna i inledningsskedet av arbeten i och

kring älven. Omfattande schaktarbeten i vatten och på land krävs för att tillfredställande stabilitet ska uppnås i byggskedet.

Arbete i älven kommer att påverka sjöfarten under cirka tre års tid. Enkelriktning av farleden förbi byggplatsen kan bli aktuell. Avstängning av farleden blir aktuell i första hand då tunnelelementen ska sänkas på plats. Arbeten som innebär att farleden måste stängas av kommer om möjligt att samordnas med andra arbeten i älven så att påverkan på sjöfarten minimeras.

Göta älv är Sveriges vattenrikaste älv och den hyser en intressant fiskfauna. Ett 30-tal arter förekommer och älven torde vara ett av Sveriges artrikaste sötvatten. Den omfattas av miljökvalitetsnormer för fiskvatten och är klassad som laxfiskvatten. Lekplatser för lax finns i älvens biflöden. Älven är främst en transportled för fisken men ibland uppehåller den sig även där under längre perioder. Saltvatten tränger upp i älven och påverkar flora och fauna på älvbotten. Farleden muddras med några års mellanrum. Inom planområdet bedöms botten vara så störd att den inte har något större värde för naturmiljön. Byggandet av Marieholmstunneln medför betydande påverkan på älvfårans bottensediment inom arbetsområdet. Återfyllnad sker sedan med stenmaterial. Förhöjda halter av oljekolväten, PAH, vissa metaller och TBT har uppmäts vid provtagning i sedimenten, de bedöms dock inte mer förorenade än att muddermassor kan vara möjliga att deponera i vatten. Olika möjligheter till deponering kommer att undersökas. Ej heller bedöms muddring i de förorenade sedimenten medföra några stora konsekvenser för växt- och djurliv i älven. Kraftiga föroreningar i mark invid älven kräver att erforderliga saneringar utförs innan schaktarbeten för tunneln påbörjas. Muddring och andra arbeten i eller i omedelbar anslutning till älven medför tillfällig grumling i älven. Arbetsmetoder och skyddsåtgärder kommer att vidtas i syfte att begränsa grumlingen. Grumlande arbeten får inte utföras under tiden 15/4 – 15/9.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Sammanfattning av Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning. Prognosår är 2020. För mer ingående beskrivning av konsekvenserna hänvisas till Vägverkets material.

Stadsmiljön

Stadsmiljön förändras då stora områden i Tingstad påverkas av nya väganläggningar samt av omläggning av befintliga gator och väganläggningar. Förändringen behöver inte vara negativ då förnyelsen även kan upplevas som positiv, beroende på hur detaljutförningen blir för de nya väganläggningarna och gatorna. Bron för anslutning mot Lundbyleden blir framträdande i landskapet. Tunnelmynningarna blir ett visuellt tillskott till trafikmiljön. Nya vattenytor skapas på båda sidor av älven och kan utvecklas till småbåtshamnar. Älven blir samtidigt mer tillgänglig för allmänheten.

Markanvändningen

Lokalt blir det en stor påverkan på markanvändningen då ett stort antal industrifastigheter påverkas av vägprojektet. Totalt behöver 23 befintliga byggnader rivas, byggnader av varierande storlek och kvalitet. Efter utbyggnaden kan den förbättrade infrastrukturen ge nya och bättre förutsättningar för markanvändningen i området.

Störningar

Bullerskyddsåtgärder vidtas inom projektet vilket innebär en förbättrad boendemiljö i Tingstad. I området kommer cirka 20 % färre bostäder att utsättas för bullernivåer som överskrider riktvärdet 55 dBA utomhus. Inga bostäder kommer efter utbyggnaden att utsättas för ljudnivåer över gränsvärdet 65 dBA utomhus. Lokalt vid tunnelmynningarna

uppstår en förhöjning av ljudnivån jämfört med idag. Inga komfortstörande eller skadedrivande vibrationer förväntas uppkomma.

Luftmiljön

För bostäderna nära E6 förbättras luftkvaliteten något. Luftkvaliteten försämras längs nya väganslutningar samt i anslutning till tunnelmynningar. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kommer fortsatt att överskridas för ett par bostäder längs Dammgårdsgatan. Risk för överskridande av denna miljökvalitetsnorm finns även vid den östra tunnelmynningen.

Vatten/Dagvatten

Marieholmstunneln ger en ökad trafikbelastning i Marieholm och Tingstad, med en ökad belastning av vägdagvatten till älven som följd. Samtidigt avlastas andra områden från trafik och ett flertal områden där orenat dagvatten idag släpps ut i älven byggs bort, för att ersättas med det nya vägnätet där vägdagvattnet genomgår rening innan det släpps i älven. Någon större förändring av föroreningsbelastningen i älven är inte att vänta, varför inga konsekvenser förväntas.

Förorenad mark

Verksamheter har bedrivits under lång tid i området varför föroreningar förekommer i marken, i vissa fall är föroreningarna kraftiga. Genom vägprojektet kommer omfattande urschaktningar att utföras, varvid den förorenade marken omhändertas och mängden föroreningar i området minskar.

Risker

Risken för trafikolyckor väntas minska då den nya tunneln avlastar Tingstadstunneln. Transporter med farligt gods kommer liksom idag att tillåtas på Lundbyleden och Kungälvsleden. Höjdskillnad mellan väg och bebyggelse anses ge ett tillräckligt skydd vid en olycka med farligt gods.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att trafiksystemet behålls med enbart Tingstadstunneln. Med nollalternativt ger trafiksystemets kapacitetsbrister en lägre trafiktillväxt. Marieholmstunneln beräknas medföra en ökad trafik om 7 500 fordon/dygn över älven för de fem älvförbindelserna i kommunen. Detta innebär inte automatiskt en total ökning av trafiken då bättre älvförbindelser stödjer en utvecklingen på båda sidor av älven. Med nollalternativet kan denna trafiktillväxt istället komma att ske på andra ställen i kommunen/regionen. Med nollalternativet blir bullersituationen för bostäder i Tingstad sämre än idag om bullerskyddsförbättrande åtgärder inte vidtas.

Känslighetsanalys av brukaravgifter/busskörfält

Uppgårelsen om Marieholmstunnelns genomförande baseras på införandet av brukaravgifter för den nya älvstunneln liksom för Tingstadstunneln. Trafikprognoser som ligger till underlag för miljökonsekvensbeskrivningen har inte med denna förutsättning. En avgiftsbeläggning av de två älvförbindelserna kommer att leda till en viss överflyttning av trafik till övriga älvförbindelser (och längre resvägar/restider). (Trafikprognoserna visar annars på en viss minskning av trafiken på Angeredsbron, Götaälvbron och Älvsborgsbron.) Alternativt även till att en del av beräknad trafikökning över älven uteblir.

Uppgårelsen om Marieholmsbrons genomförande innehåller även separata busskörfält genom Tingstadstunneln. Detta medför att vissa kopplingar inte medges för övrig trafik genom Tingstadstunneln och att denna trafik istället flyttas till Marieholmstunneln. Om detta i sin tur leder till kapacitetsproblem i vissa kopplingar kan det bli en viss över-

flyttning av trafik till övriga älvförbindelser (och längre resvägar/restider). Alternativt även till att en del av beräknad trafikökning över älvsnittet uteblir. Utöver separata busskörfält kan en del av brukaravgifterna användas för en standardhöjning av kollektiv-trafiken till/från Hisingen. Den förbättrade kollektivtrafiken kommer att attrahera nya resenärer, en reducering med cirka 7 500 fordon/dygn är möjlig, d.v.s den beräknade trafikökningen över älvsnittet genom Marieholmstunneln. Vägtrafikens miljöeffekter är dock kraftigt beroende av lastbilstrafiken, vilken inte påverkas av kollektivtrafiksatsningar.

Miljökvalitetsnormer

Detaljplanen bedöms inte bidra till att ytterligare överskridanden av miljökvalitetsnormerna sker utmed motorlederna i Göteborg. Marieholmstunneln förbättrar kapaciteten över älvsnittet vilket ger förutsättningar för en trafikökning över älven. Detta medger en fortsatt utveckling på båda sidor av älven, en utveckling som annars sker på andra platser i kommunen och regionen. Den totala trafikvolymen på motorlederna i Göteborg beräknas därför inte påverkas av vägprojektet och därmed inte heller överskridandet av miljökvalitetsnormerna. Störst problem finns idag med att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Genom förnyad bilpark förbättras situationen med tiden. Vid planområdet kommer fortsatt ett par bostäder utmed Dammgårdsgatan att ha överskridanden av gränsvärdet. Miljökvalitetsnormen kan även överskridas vid den östra tunnelmynningen.

Miljömålen

Två av regeringens miljömål bedöms påtagligt förbättras genom vägprojektet. Det rör delmålet ”God bebyggd miljö” samt delmålet ”Giftfri miljö”. Motiven är den förbättrade ljudmiljön för bostäder i Tingstad samt omhändertagandet av förorenad mark. Även övriga relevanta miljömål bedöms projektet vara förenliga med.

Sociala konsekvenser

Vägprojektet påverkar ett stort antal verksamheter genom att marken ianspråkats för vägområde eller genom att mark ianspråkats tillfälligt under byggtiden. Projektet skapar även nya fysiska samt visuella barriärer i stadsdelar som redan är kraftigt påverkade av infrastrukturen. Det finns ett stort behov av att skapa attraktivare förbindelser för gående och cyklister genom området, vilket varit en viktig utgångspunkt i planarbetet. Även en bättre kontakt och tillgänglighet till älven har eftersträvat. En viktig social aspekt är att en ny älvförbindelse underlättar trafik och därmed kontakter över älven, vilket i förlängningen möjliggör en fortsatt stadsutveckling på Hisingen, liksom i Marieholm och Gamlestaden.

Trygghet

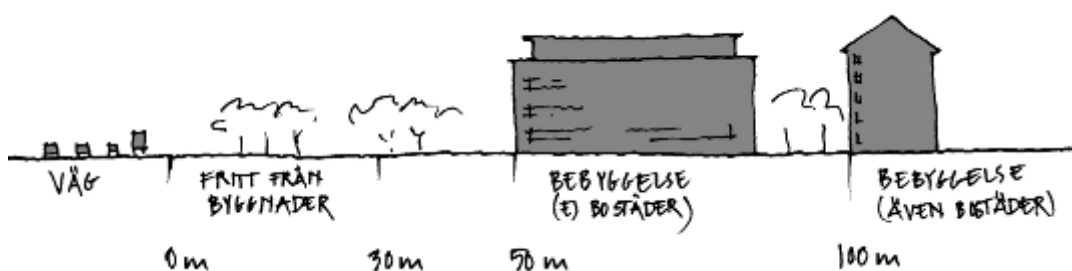
Planområdet passeras av viktiga gång- och cykelstråk som förbinder stadsdelar på ömse sidor om älven. Omsorgsfull gestaltning av den miljö, med tunnlar och broar, där stråken passerar vägprojektet och Hamn-/Bohusbanan är av stor betydelse för att skapa trygga och säkra vägar för gående och cyklister. Belysningen av stråken samt dess sidoområden är extra viktigt. Belysning av vägportars väggar och tak ger dessutom en visuell ledning. God uppsikt över omgivningen, där passager med bra genomsikt samt en frikostig bredd och takhöjd, ger förutsättningar för att man ska våga passera barriärerna.

Jämställdhet

Generellt är bilanvändningen något större bland män och användningen av kollektivtrafik något större bland kvinnor. Văganlăggningen kommer att vara i drift under en mycket lăng tid varfřr skillnader i bilanvăndningen kan komma att utjămnas. En svărighet att gřra en analys ur jămstălldhetsperspektiv är att projektet ingår som ett led i en střrre utbyggnad av infrastrukturen. Totalt sett planeras det i princip lika mycket fřr văg som jărnvăg i Gřteborgsregionen. Kollektivtrafiksatsningar planeras dessutom inom văgprojektet med separata busskřrfălt samt finansiering av fřrbăttrad kollektivtrafik. En viktig frăga ur jămstălldhetsperspektiv är trygghet. Den barriär som văgar och jărnvăgar utgřr i stadslandskapet missgynnar alla, men framfřr allt kvinnor. Utformning av străk och passager har dărfřr givits extra uppmărksamhet.

Risker

Marieholmstunneln kommer liksom Tingstadstunneln ej att ingå i primărvăgnătet fřr transporter av farligt gods. Det tillåts enbart transporter med smă măngder av farligt gods. Farligt gods får transporteras frăn Kungălvleden till Lundbyleden, (dagens fřrhăllanden ändras inte). Den av Văgverket upprăttade riskanalysen anger, fřr acceptabel risknivă, ett generellt skyddsavstănd till befintliga byggnader pă 35 meter utan åtgărd, avstănden găller även fřr bostăder. Avstănd samt hřjdskillnad mot bostăderna utmed Dammgărdsgatan gřr att săkerheten bedřmtes som tillrăcklig utan åtgărd. Avstănd till befintliga byggnader öster om E6 är mer än 35 meter. Områden invid văgen (văg- och skyddsområden) břr inte utformas să att det lockar mănniskor att uppehålla sig dăr. Riskanalysen ersätter (fřr befintlig bebyggelse) de generella riktlinjer fřr skyddsavstănd som finns i kommunens fřrdjupade översiktsplan fřr transporter av farligt gods. Vid nybyggnation inom intilliggande områden măste prřvning ske med egen riskanalys, om inte avstănden i den fřrdjupade översiktsplanen tillämpas.



Figuren redovisar de generella krav, pă avstănd frăn bebyggelse till văg med transporter av farligt gods, som tillämpas inom kommunen. Med střd av detaljerade berăkningar i en riskanalys kan kortare avstănd tillämpas.

Pă Hamn-/Bohusbanan transporteras en hel del farligt gods. Detaljplanen săkrar det i översiktsplanen rekommenderade 30 meters bebyggelsefria avstăndet frăn spăr. Farligt gods transporteras även pă älven. Behovet av skyddsåtgărdar får klargřras under samrădet.

Riskanalysen har även studerat risker med nedfallande fřremål frăn bro. Utformning av sidobarriärer samt sidorăcken utgřr tillrăcklig săkerhet mot nedfallande fřremål.

Brandsăkerhet i tunnel är viktigt dă en olycka som leder till brand i fordon kan få allvarliga fřljder fřr trafikanter. Văgverket och răddningstjănsten har en dialog fřr att studera trafikanter utrymningsvăgar samt răddningstjănstens angreppsvăgar.

Geografiska förutsättningar medför en relativt kraftig lutning i tunnelnedfart på Hisingsidan. Säkerhetshöjande åtgärder kan behöva vidtas för att inte olycksrisken ska öka.

Översiktliga karteringar har visat på låga säkerheter för markstabiliteten utmed älven. Kompletterande utredningar/beräkningar krävs under samrådet för områden som omger väganläggningen för att säkerställa markstabiliteten inom planområdet. Belastningsrestriktioner kommer att behöva införas på kvartersmark utmed älv och väganläggningar.

Störningar

Med de bullerskyddsåtgärder som ingår i vägprojektet kommer ljudstörningarna att minska för närboende i Tingstad. Nya högre bullerskärmar uppförs mot bostäderna. Bullerskärm för bostäderna uppförs även utmed E6:ans östra körbana, som lyfts över nya anslutningar mot Marieholmstunneln. Slutligen uppförs bullerskärmar för bostäderna på bron med anslutningarna från Lundbyleden mot Marieholmstunneln. Ljuddämpande beläggning läggs på samtliga vägar i Tingstads- och Ringömoten.

Trafikprojektet klarar inte att med rimliga åtgärder skärma ljudet så att riktvärden för nybyggnation klaras fullt ut, varför ny bebyggelse inom närliggande områden måste beakta vägtrafikens och järnvägstrafikens störningar. Med fortsatt utveckling av vägbeläggningar samt av fordonens däck kan möjligheter finnas till att störningarna minskar.

Vid tunnelmynningarna blir ljudnivåerna lokalt högre, något som i fortsatt process behöver uppmärksammas med tanke på ambitioner att skapa kvalitativa platser vid nya hamnbassänger. Bullerstörningar från Marieholmsmotet behöver även uppmärksammas i detta avseende.

Störande ljud för omgivande bostäder och verksamhetslokaler kan uppkomma under byggtiden.

Störningar kan även uppkomma av vibrationer från framför allt tunga fordon. Det gäller huvudsakligen byggnader som står på lera. Störande vibrationer är annars dominerande från järnvägstrafiken. Vibrationsbilden bedöms inte påverkas negativt av vägprojektet, varken komfortstörande eller skadliga vibrationer förväntas uppkomma.

Riksintressen

Planområdet berör flera riksintressen för infrastruktur som är mer eller mindre konkurrerande om mark- och vattenanvändningen i området. Samverkan krävs mellan Vägverket och Banverket angående markanspråken för vägprojektet respektive kapacitetsförstärkningen av Hamn-/Bohusbanan. Hänsyn måste tas till den kompletterande järnvägsbro som sannolikt kommer att placeras väldigt nära tunneltråg samt hamnbassäng. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att Vägverket och Banverket gemensamt löser dessa frågor under planprocess och projektering, så att vägprojektet inte hindrar efterföljande utbyggnad av järnvägen genom planområdet. Den andra konflikten rör sjöfarten, vars framkomlighet kommer att påverkas under cirka tre års byggtid vid anläggandet av älv-tunneln. Denna detaljplan förbereder efterföljande planeringsprocess för en kompletterande järnvägsbro. Här finns stora konkurrerande anspråk på kapacitet och framkomlighet för järnvägstrafiken respektive sjöfarten. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att länsstyrelsen redan nu initierar en process för att i dialog mellan parterna finna en avvägning mellan de olika riksintressenas anspråk.

Övrigt

För detaljerad information om vägprojektet och dess konsekvenser hänvisas till arbetsplanen som även innehåller ritningar, miljökonsekvensbeskrivning, riskanalys och gestaltungsprogram. Arbetsplanen behandlar hela Marieholmsförbindelsen, d.v.s. Marieholmtunneln och Partihallsförbindelsen.

Riktlinjer för detaljutformning, mark och vegetation

Gestaltungsprogrammet till arbetsplanen behandlar utformningen av älvtunneln och dess mynningar samt väganslutningarna och vägmoten, där utseendet på broar, bankar, stödmurar, tråg, sedimenteringsdammar, planteringar, bullerskärmar, räcken, skyltar, belysning etc. beskrivs. Planområdet ligger i en central del av Göteborg och omgivande områden, som Marieholm och Ringön, kommer att förädlas till blandad stadsbebyggelse på sikt. Ambitionsnivån har därför varit hög vad gäller gestaltningen. Planområdet ska ingå i vad som kallas karaktärszon "regioncentrum" enligt Vägverkets designprogram för Göteborgsregionens infarter. Ambitionen är att ge vägprojektet en "stadsestetik".

Målsättningen är att skapa en trafikmiljö som är tilltalande och välfungerande för trafikanterna på motorlederna samt en stadsmiljö som är anpassad och hänsynsfull för omgivande stadsbebyggelse. Passagera av motorlederna skapar trafikmiljön för stadsdelens trafikanter och deras kontakter till övriga staden. Extra omsorg måste läggas på utformningen av gång- och cykeltrafikanternas stråk genom området. För de olika delarna betyder detta att vägprojektet/stadsmiljön ska utformas och gestaltas så att:

Gestaltungsfrågorna kommer vidare att diskuteras mellan Vägverket och stadsbyggnadskontoret inför detaljplanens utställning, riktlinjerna är därför preliminära.

Tunnelmynningarna

- blir nya landmärken i staden och viktiga orienteringspunkter för trafikanter.
- markerar passagen under Sveriges största älv vilket kräver ett starkt uttryck och en gestaltning som skiljer den från övriga vägportar i projektet.
- gestaltas med utgångspunkt från Marieholmsförbindelsens tema med runda former och rödfärgad betong.

Tunnelinteriören

- utformas som en förlängning av tunnelmynningarnas inbjudande rundade former.
- upplevs som en sammanhållen gestalt med tunnelmynningarna.

Hamnbassängerna

- ger allmänheten tillträde till älvrummet, båtliv och lägre publika byggnader är målpunkter för besökande, båtrelaterad verksamhet kompletterar miljön.
- utformas med hårdgjorda kajer och bryggor för en stadsmässig maritim miljö.

Sedimenteringsdammar

- ger allmänheten tillträde till en mer naturligt utformad plats vid älvrummet, där dammen/arna bidrar till miljöns upplevda platskvalitet.
- där strandlinjen kan ges en mer naturlig slänt och vegetation.
- utgör goda levnadsbetingelser för växt- och djurlivet.

Ringömotet

- får vägbro mot älvtunneln som gestaltas med utgångspunkt från Marieholmsförbindelsens tema med runda former och rödfärgad betong.
- belysning, bullerskärm och övrig vägutrustning integreras i brons sidobarriär för att inte visuellt störa utsikten för omgivande bebyggelse.
- övriga väganläggningar för Lundbyleden behåller dagens ljusa färgskala.

Tingstadsmotet

- får anslutningar mot älvtunneln i skärning som gestaltas med utgångspunkt från Marieholmsförbindelsens tema med runda former och rödfärgad betong.
- övriga väganläggningar för Kungälvsleden och lokalvägnätet behåller dagens ljusa färgskala.
- skapar ett tydligt möte mellan det regionala och det lokala vägnätet.
- ska vara en inbjudande entrépunkt för besökande till omgivande stadsdelar.
- ska medge en god kontakt mellan bebyggelsen på ömse sidor om vägen.

Salsmästaregatan

- utformas omsorgsfullt för en ombonad, trygg och omväxlande rörelse genom trafik- och stadsmiljön, med material- och färgval skapas en mänsklig miljö.
- får en genomtänkt belysning både på och omkring gatan, ska vara lika inbjudande och tryggt under dygnets mörka timmar.

Belysningen

- är en funktionell vägbelysning utan att det stör omgivningen med bländande ljus.
- skapar inbjudande och överblickbara miljöer för gång- och cykelstråks passager av trafikanläggningarna.
- ska genom effektbelysning framhäva byggnadsverken på ett tilltalande sätt.

Vägutrustningen

- skapar en ordnad, enhetlig och lugn karaktär, både för trafikant och för omgivning.
- tillgodoser behoven av sidobarriärer, bullerskärmar, brandskyddsskärmar, vägräck- en, skyltportaler, belysningsarmaturer etc. med en integrerad lösning.

Vägbankar och stödmurar

- ska ha planteringar som minskar trafikplatsernas hårda karaktär och visuella storlek.
- bidrar till en harmonisk helhetsbild av trafik- och stadsmiljön.
- utformas med omsorg för att få en kvalitativ och rumsligt ordnad trafikantmiljö.

Riktlinjer för industrimarken

Detaljplanen medger att 50 % av industrifastigheters areal får bebyggas. En del fastigheter har dock även bestämmelse om att viss mark ska anordnas som plantering. För att en sådan fastighet ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt är det då inte säkert att bygg rätt kan utnyttjas till fullo. När fastighet markplaneras ska i första hand planenlig plantering redovisas. Därefter ska det visas att nödvändigt utrymme för parkering samt lastning och lossning av fordon kan anordnas.

Gestaltningssprogrammet

Vägverket har tillsammans med stadsbyggnadskontoret arbetat fram ett gestaltningssprogram, daterat 2004-11-08, som omfattar hela Marieholmsförbindelsen. Programmet ska vara vägledande för detaljutformningen av vägprojektet. Marklov erfordras inte om detaljplanens planbestämmelser åtföljs.

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår 10 år efter det datum då planen vunnit laga kraft.

Gunnel Jonsson
Planchef

Christer Persson
Distriktsarkitekt

Gunnar Stomrud
White arkitekter



Göteborgs Stad

Fastighetskontoret

Planhandling

Datum: 2009-04-22

FN Diarienummer: 1078/03

Plannummer: (FIIa xxxx)

Exploateringsavdelningen

Johan Gerremo

Telefon: 031-368 10 64

E-post: johan.gerremo@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

Genomförandebeskrivning

Inledning

En genomförandebeskrivning ska redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Den ska även redovisa vem som ska vidta åtgärderna och när de ska vidtas.

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan, utan detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna.

Denna genomförandebeskrivning redovisar ansvarsfördelningen samt möjligheter till genomförande av detaljplan för Marieholmstunneln och angränsande verksamheter. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för Vägverket att genomföra sitt vägprojekt, som med en ny vägförbindelse mellan Tingstad och Marieholm ska koppla ihop E6 med E45 och E20. Parallellt med detaljplanen har Vägverket upprättat en arbetsplan för vägprojektet. Arbetsplanen och detaljplanen måste vara i överensstämmelse med varandra.

Organisatoriska frågor

Tidsplan

För detaljplanen gäller följande tidsplan:

Samråd	2 kv. 2009
Utställning	4 kv. 2009
Antagande	1 kv. 2010
Laga kraft	2 kv. 2010

Mindre revideringar av Vägverkets arbetsplan sker parallellt med detaljplanearbetet. Projekteringen av vägförbindelsen är påbörjad och byggstart är planerad till hösten 2010. Beräknad byggtid är cirka 6 år.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år räknat från det datum då planen vunnit laga kraft.

Begreppet ”genomförandetid” innebär att detaljplanens giltighetstid är begränsad. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

Markägoförhållanden m.m.

Marken inom planområdet ägs till största delen av privata fastighetsägare och tomt-rättsinnehavare, samt till viss del Göteborgs kommun. Fastighetsägare och rättighets-havare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen.

På kommunens fastigheter finns följande markupplåtelser i form av arrendeavtal och hyresavtal:

Backa 21:11 – industriverksamhet, Backa 152:1 – bensinstation, Backa 766:964 – infart, Backa 766:968 – upplag, Backa 866:111 – uppställningsplats, Backa 866:825 – reklam-pelare, Backa 866:825 – transformatorstation, Backa 866:825 – upplag, Backa 866:825 – skötselysta, Gamlestaden 740:159 – upplag.

Huvudmannaskap, allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet, så som:

Ny sträckning av Salsmästaregatan inkl rondell och anslutning till Exportgatan, ny bro över E6 vid Tingstad, Marieholmsgatan, som utgör **huvudgata**; gång- och cykelväg utmed Marieholmsbron som utgör **gc-väg**; mark för **allmänt ändamål** norr och söder om Marieholmsbron.

Vägverket kommer att utföra och bekosta viss utbyggnad av anläggningarna på allmän plats och mark för allmänt ändamål, vilket ska regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Vägverket har vidare förvaltningsansvaret för den nya vägförbindelsen, som utgör **genomfart**, och svarar för dess utbyggnad samt framtida drift och underhåll, vilket kommer att regleras i avtal enligt nedan.

Anläggningar inom kvartersmark

Vägverket ansvarar för utbyggnad samt bekostar de åtgärder som behövs inom kvartersmarken och som är en direkt följd av vägprojektet, vilket kommer att regleras i avtal enligt nedan.

I övrigt ska respektive fastighetsägare utföra och bekosta all utbyggnad samt svara för framtida drift och underhåll inom kvartersmark.

Vattenområde

Kommunen ansvarar för Göta älv som i detaljplanen utgör vattenområde. Dock är Vägverket förvaltningsansvarig för Marieholmstunneln under den del av vattenområdet som ingår i den nya vägförbindelsen, som på plankartan markerats med **t**.

Avtal

Innan detaljplanen antas ska avtal upprättas mellan kommunen och Vägverket som reglerar ansvarsfördelningen och förutsättningarna för vägprojektets respektive detaljplanens genomförande.

I avtal ska bland annat regleras ansvar och åtaganden vad gäller kostnader och utbyggnad av: vägförbindelsen med anslutningar till befintliga lokalgator vid Salsmästaregatan och Exportgatan samt Marieholmshotet, ombyggnad av Salsmästaregatan inkl nya rondeller, ny vägbro över E6 vid Tingstad, gång- och cykelväg utmed Salsmästaregatan och Marieholmsbron, nya hamnbassänger i Göta älv, ny markplanering vid den del av Salsmästaregatan som utgår, bullerskydd, dagvattendammar och väg dagvattenhantering, marköverlåtelser och inlösen, flytt av befintliga ledningar, mm.

Det framtida väghållningsansvaret mellan staten och kommunen ska fastställas enligt principer i "Överenskommelse mellan Vägverket Region Väst, länskontoret i Göteborg och Trafikkontoret i Göteborg avseende vägområdesgränser inom Göteborgs kommun" från januari 1998. Denna överenskommelse ska vara klar innan trafikleden öppnas för trafik.

Vägverket ska teckna avtal om tillfällig markåtkomst med berörda fastighetsägare, se avsnittet om tillfällig markåtkomst nedan.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats och mark för allmänt ändamål, inlösen

Vägprojektet innebär att markområden i Tingstad och Marieholm med befintliga byggnader och verksamheter påverkas av älvtunneln och dess anslutningar till lokalvägnätet. Detaljplanen medför en rättighet samt skyldighet för kommunen att lösa in mark som utgör allmän plats samt mark för allmänt ändamål. Enligt planförslaget redovisas allmän plats samt mark för allmänt ändamål inom följande fastigheter och fastigheter upplåtna med tomträtt, som är i privat ägo:

Fastigheterna Backa 18:9, Backa 18:10, Backa 106:1, Backa 866:155, Backa 866:156, Backa 866:632, Gamlestaden 27:1 (tomträtt), Gamlestaden 37:1 (tomträtt), och Gamlestaden 37:2 (tomträtt) tas i sin helhet i anspråk som allmän plats i samband med genomförandet av detaljplanen.

Fastigheterna Backa 17:1, Backa 18:7, Backa 18:8, Backa 19:1, Backa 20:5, Backa 21:10, Backa 93:1, Backa 94:1, Backa 94:3, Backa 766:48, Backa 866:783, tas delvis i anspråk som allmän plats i samband med genomförandet av detaljplanen.

Kommunen ska på uppdrag av Vägverket lösa hela alternativt delar av fastigheterna nämnda ovan för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen, vilket kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Enligt planförslaget redovisas allmän plats även inom följande fastigheter ägda av kommunen:

Backa 21:11, Backa 152:1, Backa 766:964, Backa 766:968, Backa 866:111, Backa 866:112, Backa 866:157, Backa 866:825, Backa 866:759, Gamlestaden 27:2, Gamlestaden 740:159 och Gamlestaden 740:161.

Tillfällig markåtkomst

Vägverket behöver under vägprojektets byggtid nyttja ett antal mark- och vattenområden i anslutning till vägförbindelsen tillfälligt, se plankartan och planbestämmelserna. Vägverket ska för detta ändamål teckna avtal med berörda fastighetsägare och tomträttsinnehavare.

Enligt planförslaget redovisas mark för tillfällig markåtkomst inom följande fastigheter och fastigheter upplåtna med tomträtt:

Backa 18:7, Backa 18:8, Backa 19:1, Backa 152:1, Backa 866:632, Backa 866:783, Gamlestaden 26:5 (tomträtt), Gamlestaden 27:1, Gamlestaden 27:2, Gamlestaden 27:12 och Gamlestaden 740:159.

Fastighetsplan

Inom planområdet ska ett flertal befintliga tomtindelningar helt eller delvis upphöra att gälla, vilket sker genom administrativbestämmelse på plankartan.

Fastighetsbildning

Den mark som ingår i allmän plats, se ovan, ska genom fastighetsreglering överföras till lämplig fastighet ägd av kommunen.

Detaljplanen redovisar avgränsningen mellan kvartersmark och allmän platsmark både horisontellt och vertikalt. Planen möjliggör bildandet av särskilda tredimensionella fastigheter och fastighetsutrymmen (s.k. 3D-fastigheter och 3D-utrymmen). Tredimensionella utrymmen som utgörs av allmän plats under/över kvartersmark alternativt kvartersmark under/över allmän plats betecknas med användningsbestämmelse inom parentes, t.ex. **(T)**. 3D-fastigheter/-utrymmen kan bildas på fyra ställen där väg och järnväg korsar varandra.

När vägprojektet är genomfört kan nya fastigheter inom den mark, söder om Hamnbanan, som utgör kvartersmark för industriändamål **J** bildas utifrån den nya kvartersstrukturen.

Delar av kommunens fastigheter Backa 766:964, Backa 766:968, Backa 866:112 och Backa 866:759 har lagts ut som kvartersmark för järnvägsändamål **T** och kan regleras till Banverkets fastighet Backa 766:48.

Delar av kommunens fastigheter Backa 766:964, Backa 766:968 och Backa 866:112 har lagts ut som kvartersmark för industriändamål **J** och kan regleras till fastigheterna Backa 17:1 respektive 17:4.

Delar av kommunens fastigheter Backa 866:825 har lagts ut som kvartersmark för industriändamål **J** och kan regleras till fastigheten Backa 20:5.

En ny fastighet för parkering alternativt bensinstation **GP** kan styckas av från Backa 20:5.

Del av kommunens fastighet Backa 866:825, utgående del av Salsmästaregatan norr om Hamnbanan, har lagts ut som kvartersmark för industriändamål **J** och kan regleras till fastigheten Backa 19:1.

Fastighetsgränsen mellan Gamlestaden 27:2 och Gamlestaden 27:12 kan justeras så att den sammanfaller med användningsgränsen mellan vattenområde **WV** och kvartersmark **VJ**.

Servitut och ledningsrätt

Servitut avseende allmän genomfartstrafik i tunnel under Göta älv kan bildas, inom fastigheterna Backa 866:632, Backa 18:8, Gamlestaden 27:1 och inom områden markerade med **t** på plankartan, till förmån för en lämplig kommunägd fastighet.

Servitut avseende allmänhetens gångtrafik kan bildas, inom fastigheterna Backa 866:155, backa 866:632, Backa 18:8 och inom områden markerade med **x** på plankartan, till förmån för en lämplig kommunägd fastighet.

Servitut avseende utfart kan bildas, inom fastigheten Backa 18:8 och område markerat med **y** på plankartan, till förmån för fastigheten Backa 18:4.

Allmänna spillvattenledningar, inom fastigheterna Backa 766:964, Backa 766:968 och Backa 866:112 och inom område markerat med **u** på plankartan, kan säkerställas med servitut alternativt ledningsrätt.

Vid omläggning av ledningar ska eventuell befintlig ledningsrätt flyttas till ledningens nya läge.

Två befintliga transformatorstationer inom områden, norr om Hamnbanan, som på plankartan markerats med **E** kan säkerställas med ledningsrätt.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ska ansöka om lantmäteriförrättning för genomförandet av de ovan nämnda fastighetsbildningsåtgärderna. Vägverket ska biträda ansökan. Kostnaden för de fastighetsrättsliga åtgärderna kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Ledningsägare inom planområdet ska ansöka om ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Nyttjanderätt

Vägverket ska utmed vägsträckan erhålla nyttjanderätt på kommunens fastigheter för erforderliga dagvattenutlopp, dagvattendammar, teknikhus, mm.

Miljödom

Vattenverksamhet

Vägverket har ansökt om tillståndsprövning enligt miljöbalken avseende vattenverksamhet (muddring, tunnel i Göta älv). Vid genomförande av vägprojektet ska Vägverket följa de riktlinjer som fastställs i miljödomen. För en utförligare beskrivning hänvisas till planbeskrivningens konsekvensbeskrivning.

Tillåtlighetsprövning

Vägverket har lämnat in vägutredningen för Marieholmstunneln för regeringens tillåtlighetsprövning av vägprojektet. Samråd har genomförts under våren 2009 och beslut väntas under 4:e kvartalet 2009.

Tekniska frågor

Genomfartsled

Vägverket kommer att anlägga en ny älvförbindelse mellan Tingstad och Marieholm, Marieholmsstunneln, för att knyta samman E6 med E20 och E45. Vägförbindelsen kommer i huvudsak att utgöras av en sänktunnel under Göta älv.

Gator

Genomförandet av Vägverkets vägprojekt innebär att flera åtgärder krävs i lokalvägnätet: Bland annat får Salsmästaregatan en ny sträckning närmare Göta älv med en ny passage under Hamnbanan. Tre nya rondeller byggs utmed den nya vägsträckan. Vidare anläggs en ny vägbro över E6 vid Tingstad.

Åtgärderna i lokalvägnätet kommer att projekteras och iordningställas av Vägverket. Åtaganden vad gäller kostnader och utförande kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Gång- och cykelvägar

Genomförandet av Vägverkets vägprojekt innebär att åtgärder krävs i gång- och cykelvägnätet: Ny gång- och cykelväg anläggs utmed den nya Salsmästaregatan, befintlig gång- och cykelväg utmed norra sidan av Hamnbanan justeras något till ett nytt läge.

Åtgärderna i gång- och cykelvägnätet kommer att projekteras och iordningställas av Vägverket. Åtaganden vad gäller kostnader och utförande kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Vattenområde

Inom vattenområdet kommer Vägverket att utföra muddring samt urschaktning av nya hamnbassänger. Vidare kommer spånter att slås utmed hamnbassängernas sidor för att senare kunna anlägga kajer.

All förändring av strandlinjen och bottenprofilen samt alla anläggningar i vatten ska efter genomförandet av vägprojektet geodetiskt bestämmas och sjömätas samt rapporteras till Sjöfartsverket. Även andra förändringar som medför ändring av sjökortsinformationen ska rapporteras.

Åtgärderna inom vattenområdet kommer att projekteras och iordningställas av Vägverket. Åtaganden vad gäller kostnader och utförande kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Vatten- och avlopp

Ingen utbyggnad av nya allmänna vatten- och avloppsledningar behövs inom eller i anslutning till planområdet.

Flera stora och kostnadskrävande omläggningar krävs dock i va-ledningsnätet till följd av vägprojektet, vilket ska ombesörjas av Vägverket i samråd med Göteborg Vatten. Om omläggningar sker i etapper ska arbetena utföras så att va-försörjningen upprätthålls för anslutna fastigheter under byggtiden.

Alla åtgärder vad gäller omläggning av allmänna va-ledningar ska projekteras och iordningställas av Vägverket. Åtaganden vad gäller kostnader och utförande kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Dagvatten

För utsläpp av trafikdagvatten till recipient gäller Vattenplanen för Göteborgs stad. Allt trafikdagvatten från den planerade vägförbindelsen och de nya moten ska avledas till vattendammar vid Tingstad samt Marieholm innan det leds vidare till Göta älv. Behovet av rening av trafikdagvattnet ska utredas av Vägverket i samråd med Göteborg Vatten och lämpliga åtgärder vidtas.

Vid genomförandet av vägprojektet ska vidare höjdsättningen av anläggningar och mark beaktas så att inga instängda områden för dagvatten skapas och att ytaavledning av dagvatten kan ske även vid extrem nederbörd då ledningssystemen går fulla. Pumpning av spill- och dagvatten ska i möjligaste mån undvikas.

Övriga ledningar

Ett flertal befintliga el-, fjärrvärme-, gas- och teleledningar, samt optokablar inom planområdet kommer att påverkas till följd av vägprojektet. Åtgärderna redovisas mer i detalj i Vägverkets arbetsplan samt bygghandling. All omläggning till följd av den nya vägförbindelsen ska bekostas av Vägverket. Vägverket ska i god tid engagera berörda fastighetsägare och ledningsägare i vägprojektet.

Vidare ska Vägverket beakta befintliga enskilda ledningar vid anläggandet av den nya vägförbindelsen.

Markmiljö

Inför och under byggtiden av vägprojektet ska Vägverket samråda med kommunens miljöförvaltning, som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken, angående eventuella markföroreningar. Vidare ska Vägverket ta fram en åtgärdsplan avseende sina arbeten inom områden med förorenade massor. Om föroreningar påträffas ska särskilda åtgärder vidtas för att förhindra exponeringsrisken. Eventuell efterbehandling eller deponering av förorenade massor ska ske i samråd med miljöförvaltningen. Förekomsten av förorenade markområden ska studeras vidare av Vägverket i samband med ytterligare geotekniska undersökningar i området.

Mellanlagring av förorenade massor ska i första hand ske lokalt för att minimera behovet av transporter. I översiktsplanen för Göteborg är ett markområde direkt söder om tunnelmynningen vid Marieholm utpekat som en lämplig "mellanlagringsplats för förorenade massor". Vägverket bör kontakta fastighetsägaren för att utreda möjligheten att nyttja detta område i första hand.

Geoteknik

Vägverket har genomfört geotekniska utredningar och undersökningar i samband med upprättandet av sin arbetsplan i syfte att klargöra vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa såväl total- som lokalstabilitet samt bärigheten vid anläggandet av den nya vägförbindelsen. För en utförligare beskrivning av geotekniken inom planområdet hänvisas till planbeskrivningen samt Vägverkets arbetsplan.

Stabilitet

Kompletterande utredning pågår där det ska klarläggas inom vilka delar det erfordras åtgärder för att stabiliteten i hela området lägst ska uppgå till de nivåer som anges i Skredkommissionens Rapport 3:95 för lägst detaljerad utredning. Säkerheten närmast älven är idag lägre än de som anges i Skredkommissionens Rapport 3:95 och utredningen ska visa på de stabilitetsförbättrande åtgärder som kommer att behöva vidtas.

Vid den planerade utbyggnaden av vägförbindelsen kommer även stabilitetsförbättrande åtgärder att utföras främst i anslutning till ramper som går i så väl skärning som på bank. De stabilitetsförbättrande åtgärderna kommer även att behöva kompletteras med belastningsrestriktioner på industrimark i anslutning till skärningar och älven.

Grundläggning

Grundläggningen av vägförbindelsen samt nya byggnader på angränsande kvartersmark ska utformas med utgångspunkt från de geotekniska förhållandena samt resultaten av utredningarna. Vägverket och övriga fastighetsägare ska vid anläggningsarbeten beakta de generella planbestämmelserna avseende grundläggning som redovisas på plankartan. Vidare ska grundläggnings- och schaktningsarbeten utföras på ett sätt som inte äventyrar stabiliteten i området.

I de fall väganläggningen eller annan byggnation påverkar totalstabiliteten ska geoteknisk utredning utföras enligt Skredkommisionens Rapport 3:95, för minst detaljerad utredning, så att inte nivåerna understiger de i tabell 8:1 angivna säkerhetsfaktorerna. Kontrollprogram för regelbundna mätningar avseende jordrörelser, vibrationer och portryck ska upprättas under pågående anläggningsarbeten tex vid spontnings-, pålnings- och schaktningsarbeten.

Arkeologi

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Risk

Vägverket har i samband med upprättandet av arbetsplanen upprättat en riskanalys för att påvisa eventuell påverkan på omgivningen samt behovet av åtgärder till följd av trafikeringen på den nya vägförbindelsen. Vidare kommer tunneln inte att utgöra primärled för trafik med farligt gods. Se även Planbeskrivningens konsekvensbeskrivning.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Ett antagande av detaljplanen innebär för kommunen en direkt skyldighet att lösa sådana fastigheter som ingår i allmän plats under förutsättning att berörda fastighetsägare begär detta. Vidare kan krav ställas på att allmän plats iordningställs av kommunen inom genomförandetiden.

Utgifter

Kommunen kommer att erhålla en utgift för att kunna skapa den tillgänglighet till älven för allmänheten som föreslås på plankartan genom. I övrigt innebär Vägprojektet inga investeringar för kommunen inom planområdet. Samtliga kostnader på allmän plats kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Vägverket.

Inkomster

Kommunen erhåller inga inkomster till följd av vägprojektet.

Framtida driftkostnader

Kommunen genom trafiknämnden erhåller ökade driftskostnader som en följd av att man i detaljplanen lägger ut mark vid Tingstad som **huvudgata** respektive **gc-väg**.

Finansiering

Finansieringen av hela vägprojektet förutsätts ske genom ett övergripande finansieringsavtal mellan Vägverket, Västra Götalands Regionen, Göteborgs Regionen och Göteborgs stad.

Ekonomiska konsekvenser för Vägverket

Vägverket svarar för samtliga kostnader som hör till projektering och utbyggnad av den nya vägförbindelsen inklusive anslutningar till lokalvägnätet samt kostnader för dess framtida drift och underhåll.

Vidare svarar Vägverket för kostnader till följd inlösen av fastigheter ingående i allmän plats samt mark för allmänt ändamål, omläggningar i lokalvägnätet vad gäller Salsmäs-taregatan. Vägverket ska även svara för övriga eventuella kostnader som uppkommer för enskilda fastighetsägare och verksamhetsutövare och som är en direkt följd av utbyggnaden av vägförbindelsen.

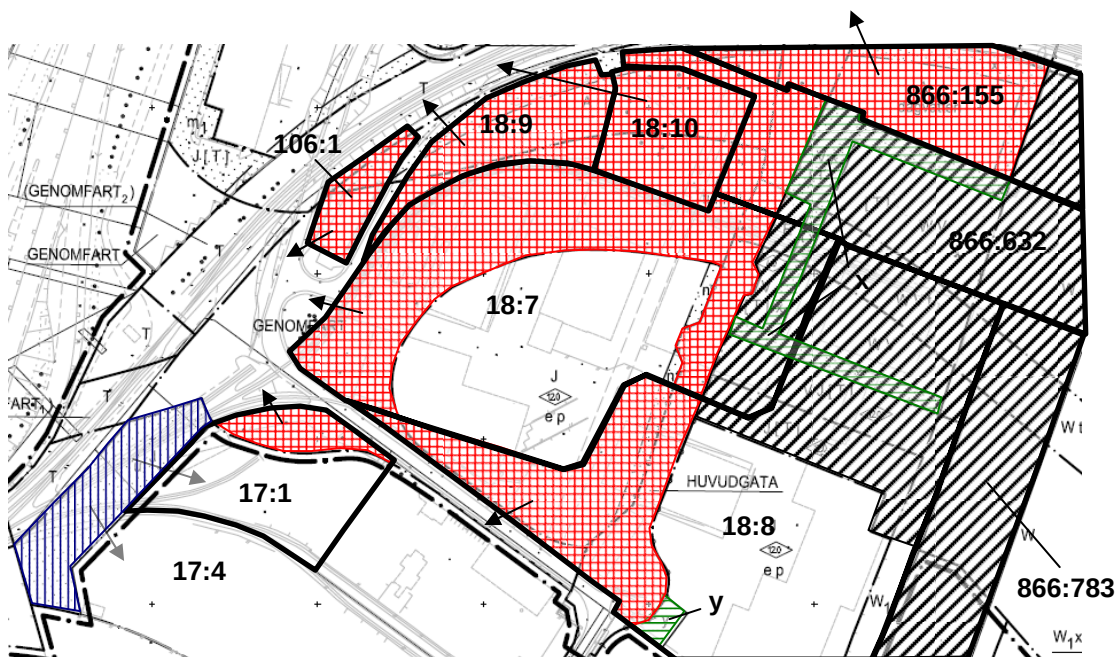
Det framtida väghållningsansvaret mellan staten och kommunen ska fastställas enligt principer i "Överenskommelse mellan Vägverket Region Väst, länskontoret i Göteborg och Trafikkontoret i Göteborg avseende vägområdesgränser inom Göteborgs kommun" från januari 1998.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Förslaget till detaljplan medför att ett antal privata fastigheter och fastigheter upplåtna med tomträtt till följd av vägutbyggnaden blir påverkade på olika sätt.

Bland annat justeras gränserna för markanvändningen utefter vägsträckan, vilket innebär att mark för allmän plats måste lösas in av kommunen, rättigheter såsom servitut och ledningsrätt bildas. Ersättningsfrågan löses genom upprättande av avtal mellan parterna eller genom ansökan om lantmäteriförrättning. I några fall finns en möjlighet för fastighetsägarna att utöka sin fastighet med ny kvartersmark.

Följande privata fastigheter, fastigheter upplåtna med tomträtt samt en fastighet upplåten med industriarrende är berörda inom planområdet:



Intrång mm på fastigheterna Backa 17:1, Backa 18:7, Backa 18:8, Backa 18:9, Backa 18:10, Backa 106:1, Backa 866:155, Backa 866:632 och Backa 866:783.

Backa 17:1

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart**, för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Del av kommunens fastigheter Backa 766:964, Backa 766:968 och Backa 866:112 har lagts ut som kvartersmark för industriändamål **J**, vilket innebär en möjlighet att utvidga fastigheten åt väster.

Backa 18:7

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** och **huvudgata**, för att möjliggöra den nya vägförbindelsen respektive omläggning av Salsmästaregatan. Området ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.

Backa 18:8

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** och **huvudgata** för att möjliggöra den nya vägförbindelsen respektive omläggning av Salsmästaregatan. Området ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmän gångtrafik **x**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmän genomfartstrafik i tunnel **t**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som område för enskild utfart **y**. Rättigheten ska lösas in av den härskande fastigheten Backa 18:4.

Backa 18:9

Hela fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** samt mark för **allmänt ändamål** för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Backa 18:10

Hela fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** samt mark för **allmänt ändamål** för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Backa 106:1

Hela av fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** samt mark för **allmänt ändamål** för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

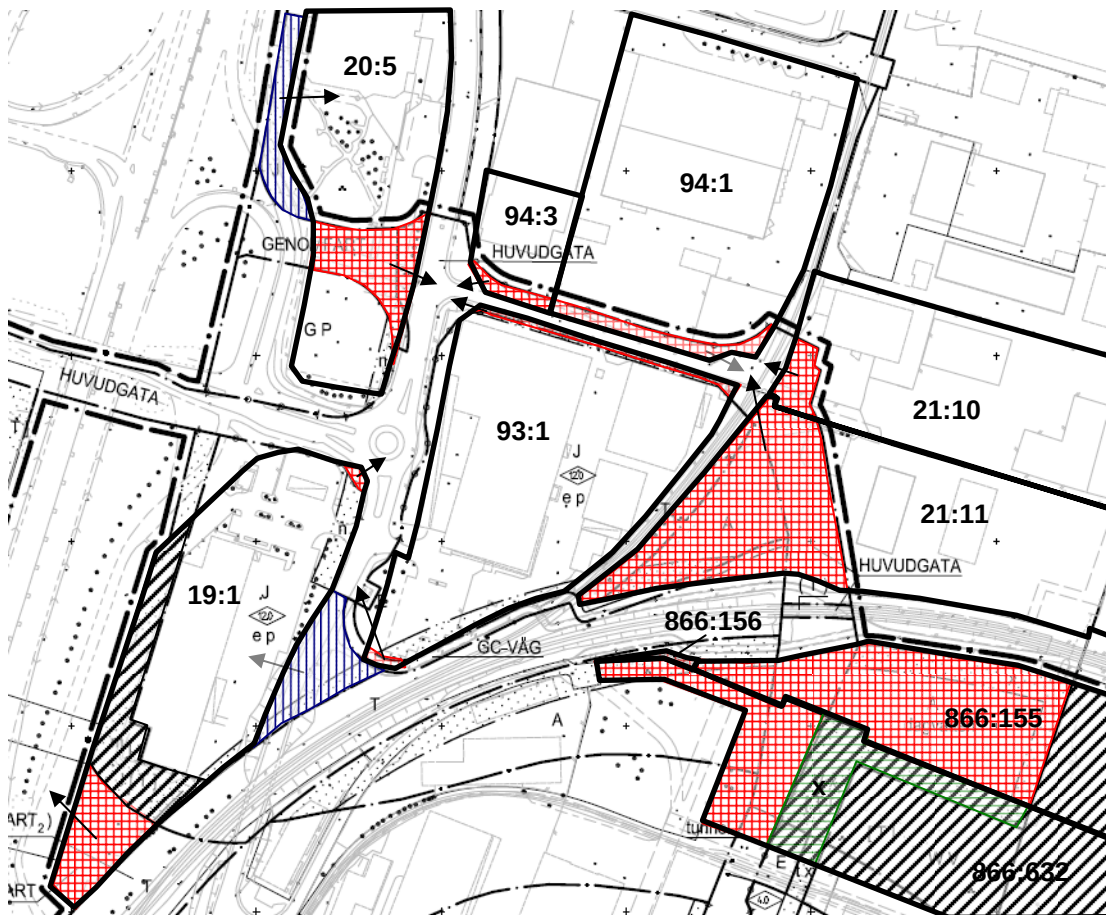
Backa 766:48

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** och **huvudgata**, för att möjliggöra den nya vägförbindelsen respektive omläggning av Salsmästaregatan. Området ska lösas in av kommunen.

Delar av kommunens fastigheter Backa 766:964, Backa 766:968, Backa 866:112 och Backa 866:759 har lagts ut som kvartersmark för järnvägsändamål **T** och kan regleras till fastigheten.

Backa 866:783

Del av fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.



Intrång mm på fastigheterna Backa 19:1, Backa 20:5, Backa 21:10, Backa 21:11, Backa 93:1, Backa 94:1, Backa 94:3, Backa 866:155, Backa 866:156 och Backa 866:632

Backa 19:1

Del av fastigheten läggs ut som allmänplats **genomfart** och **huvudgata**, för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.

Del av kommunens fastighet Backa 866:825, del av Salsmästaregatan som utgår i och med vägprojektet, har lagts ut som kvartersmark för industriändamål **J**, vilket innebär att fastigheten kan utvidgas åt öster.

Backa 20:5

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** och **huvudgata** för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Södra delen av fastigheten har lagts ut som kvartersmark för bensinstation alternativt parkering **GP**, vilket möjliggör en avstyckning till egen fastighet.

Del av kommunens fastighet Backa 866:825 har lagts ut som kvartersmark för industriändamål **J**, vilket innebär att fastigheten kan utvidgas åt väster.

Backa 21:10

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **huvudgata**, för att möjliggöra omläggningen av Salsmästaregatan inklusive ny rondell. Området ska lösas in av kommunen.

21:11 (industriarrende)

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **huvudgata** samt mark för **allmänt ändamål** och **industrispår** för att möjliggöra omläggningen av Salsmästaregatan inklusive ny rondell. Arrendet ska ändras så att det aktuella området utgår.

Fram till utställningen av detaljplanen kommer den föreslagna trafiklösningen att studeras ytterligare i syfte att lösa verksamhetens behov, vilket framförts under programsamrådet.

Backa 93:1

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **huvudgata** och **gc-väg** för att möjliggöra omläggningen av Salsmästaregatan samt gång- och cykelväg från Marieholmsbron. Området ska lösas in av kommunen.

Backa 94:1

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **huvudgata**, för att möjliggöra omläggningen av Salsmästaregatan. Området ska lösas in av kommunen.

Backa 94:3

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **huvudgata**, för att möjliggöra omläggningen av Salsmästaregatan. Området ska lösas in av kommunen.

Backa 866:155

Hela fastigheten har lagts ut som allmänplats **huvudgata** samt mark för **allmänt ändamål** för att möjliggöra den nya vägförbindelsen samt omläggningen av Salsmästaregatan. Området ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmänhetens gångtrafik **x**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.

Backa 866:156

Hela fastigheten har lagts ut som mark för **allmänt ändamål**, för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Backa 866:632

Del av fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart** och **huvudgata** för att möjliggöra den nya vägförbindelsen samt omläggning av Salsmästaregatan. Området ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmän gångtrafik **x**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmän genomfartstrafik i tunnel **t**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.



Intrång mm på fastigheterna Gamlestaden 26:5, Gamlestaden 27:1, Gamlestaden 27:12, Gamlestaden 37:1 och Gamlestaden 37:2.

Gamlestaden 26:5 (tomträtt)

Hela fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.

Gamlestaden 27:1 (tomträtt)

Hela fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmän gångtrafik **x**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmän genomfartstrafik i tunnel **t**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.

Gamlestaden 27:12

Hela fastigheten har lagts ut som tillfällig markåtkomst, för att möjliggöra bygget av den nya vägförbindelsen. Avtal avseende nyttjande ska träffas mellan Vägverket och fastighetsägaren.

Del av fastigheten har lagts ut som område för allmänhetens gångtrafik **x**. Rättigheten ska lösas in av kommunen.

Fastighetsgränsen mellan Gamlestaden 27:2 och Gamlestaden 27:12 kan justeras så att den sammanfaller med användningsgränsen mellan vattenområde **WV** och kvartersmark **VJ**.

Gamlestaden 37:1 (tomträtt)

Hela fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart**, för att möjlig-göra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Gamlestaden 37:2 (tomträtt)

Hela fastigheten har lagts ut som allmänplats **genomfart**, för att möjliggöra den nya vägförbindelsen. Området ska lösas in av kommunen.

Peter Junker
Avdelningschef

Elisabet Gondinger
Distriktschef

Johan Gerremo
Projektledare