

## § 137 Nya älvförbindelser vid Marieholm

Till behandling företogs rubricerade program inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett en handling så lydande:

”Tjänsteutlåtande etc. bil. 2

Tjänstgörande ersättaren Emmali Jansson (MP) och Margot Perlitz Ottosson (V) ingav en skrivelse så lydande:

”Yrkande etc. bil. 3

Under överläggning i ärendet yrkade:

Emmali Jansson (MP) och Margot Perlitz Ottosson (V) att avbryta planarbetet och

Ann Catrin Fogelgren(FP) bifall till kontorets förslag.

Sedan överläggningen förklarats avslutad framställde ordföranden propositioner på beslut om bifall till ovannämnda yrkanden.

Sedan propositionerna besvarats tillkännagav ordföranden att han funnit den sistnämnda vara med övervägande Ja besvarad.

Byggnadsnämnden hade alltså beslutat:

*att godkänna program för nya älvförbindelser vid Marieholm inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden.*

Ordföranden (S) ingav en skrivelse så lydande:

”Yttrande etc. bil. 4

Emmali Jansson (MP) och Margot Perlitz Ottosson (V) reserverade sig mot beslutet.



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Tjänsteutlåtande

Till Byggnadsnämnden  
2009-03-31  
Diarienummer: 843/03

### Distrikt Norr, Plangruppen

Christer Persson  
Telefon: 031-368 18 56  
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

## Godkännande av program för nya älvförbindelser vid Marieholm

---

Byggnadsnämnden föreslås besluta

**att** godkänna program för nya älvförbindelser vid Marieholm inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

Byggnadsnämnden uppdrog den 30 mars 2004 åt kontoret att genomföra programsamråd för ny älvförbindelse vid Marieholm. Ett första programsamråd genomfördes våren 2004 om ett program som innebar en fördjupad studie av konsekvenserna för Tingstad. Programarbetet har därefter vilat på grund av att Vägverket saknat finansiering av vägprojektet Marieholmstunneln.

Programarbetet återupptogs sommaren 2008 med delvis nya förutsättningar. Nytt programsamråd har genomförts under tiden 17 december 2008 – 17 februari 2009. Det nu aktuella programmet innehåller två nya förbindelser över Göta Älv; Marieholmstunneln och en kompletterande Marieholmsbro. Marieholmstunneln är en vägtunnel som kompletterar Tingstadstunneln för att förbättra framkomligheten. En kompletterande Marieholmsbro är en järnvägsbro som minskar sårbarheten i järnvägssystemet samt förbättrar kapaciteten på Hamnbanan och Bohusbanan.

Kommunens översiktsplan redovisar förändrad markanvändning – markreservat för väg respektive järnväg samt pågående markanvändning – verksamhetsområde. Marieholm redovisas också som utredningsområde för framtida bebyggelseområden. Bohusbanan/Hamnbanan, europavägarna och farleden i Göta Älv redovisas som riksintressen. Gällande detaljplaner anger huvudsakligen trafikområde eller industrikvarter. Några planer har genomförandetid som inte gått ut.

De viktigaste synpunkterna som inkommit under programsamrådet är från Trafiknämnden, som anser att trafikkontorets förslag till förbättringar av den lokala trafikens anslutningar måste ingå i den fortsatta planeringen. Här avses främst ett kompletterat Slakthusmot samt vissa kompletteringar av stor vikt för att minska sårbarheten i de anslutande moten på Hisingen.

Invändningar finns från Sjöfartsverket, som förordar tunnel eller högbro i stället för lågbro för Bohusbanan/Hamnbanan.

Det finns också starka invändningar mot vägprojektet från ett stort antal boende i Tingstad samt från organisationerna Jordens Vänner och Klimax Göteborg.

---

uppdrag	program	samråd	utställning	antagande	(förh.besked)	bygglov
	X					

Kontoret bedömer att konflikten mellan riksintressena - järnväg och sjöfart - rörande Marieholmsbron måste avgöras av länsstyrelsen, vars uppgift i planeringen bl a är att samordna olika statliga intressen.

Olika alternativa lägen för ny älvförbindelse har prövats i kommunens program för ny förbindelse över älven (godkänt av byggnadsnämnden 2003) och i Vägverkets vägutredning, och Marieholmstunneln har ansetts som den allmänt sett mest lämpliga. Bostadsområdena i närheten av vägprojektet är idag hårt belastade av trafikbuller. Vägverket kommer att utföra bullerskyddsåtgärder som totalt sett innebär en viss förbättring av bullersituationen.

Fortsatt planarbete föreslås uppdelat i olika detaljplaner för Marieholmstunneln, Marieholmsbron, Slakthusmotet och Exportgatan.

Detaljplan för Marieholmstunneln har påbörjats. Planförslaget ska medge trafikkontorets förslag till förbättringar av den lokala trafikens anslutningar, men det är också viktigt att Vägverkets arbetsplan och projektering möjliggör genomförandet av de föreslagna förbättringarna.

Detaljplan för Marieholmsbron kan påbörjas när Banverket utrett klart bronns läge, detaljplan för Slakthusmotet bör tidsmässigt samordnas med byggandet av Marieholmstunneln så att båda kan tas i bruk samtidigt, medan detaljplan för Exportgatan förutsätter att trafiknämnden kan finansiera projektet.

Christer Abrahamsson  
Stadsbyggnadschef

Gunnel Jonsson  
Planchef

**Yrkande (MP), (V)**

**7-5 och 8-5 2009-03-31**

Eftersom alla undersökningar visar att ett utbyggt vägnät leder till ökad biltrafik och inte minskad trängsel, vilket bl.a. strider mot dagens miljömedvetna politik och K2020, anser vi

*att arbetet med Marieholmstunneln genast ska avbrytas.*

*eroli ja*

*Konstet Renu Ottom*

I missivet framförs att vägverket skall utföra bullerskyddsåtgärder som kommer att innebära viss förbättring av bullersituationen. Vi vill framföra att vi förutsätter att vägverket uppfyller de bullerkrav som ställs och att man jobbar aktivt med frågan.



**§ 317, Dnr 0523/13**

**Remiss Förstudie E45 Slakthusmotet**

Till behandling företogs ovan nämnda remiss från trafikverket.

Gunnel Jonsson redogjorde för ett ombyggnadsalternativ och två nybyggnadsalternativ.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett ett utlåtande:

”Tjänsteutlåtande bil. 2

Under överläggning i ärendet yrkade:

Tom Heyman (Vägv) enligt kontorets förslag endast under förutsättning att staten betalar eventuella merkostnader och

ordföranden Mats Arnsmar (S) enligt kontorets förslag.

Sedan överläggningen förklarats avslutad framställde ordföranden propositioner på beslut om bifall till ovan nämnda yrkanden.

Sedan propositionerna besvarats meddelade ordföranden att han funnit den sistnämnda vara med övervägande Ja besvarad.

**Byggnadsnämnden hade alltså beslutat:**

**att förorda utbyggnad av E45 Slakthusmotet enligt alternativ 8 i trafikverkets förstudie och som eget yttrande översända detsamma till kommunstyrelsen.**

Heyman reserverade sig enligt skrivelse:

”Reservation bil. 3

**Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**

Justerat av byggnadsnämnden

Mats Arnsmar  
Ordförande

Kjell Björkqvist  
Justerare



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Tjänsteutlåtande

Till Byggnadsnämnden  
2013-10-01  
Diarienummer 523/13

### Strategiska avdelningen

Christer Persson  
Telefon 031-368 18 56  
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

### Remiss: Förstudie (vägplan) E45 Slakthusmotet, samrådshandling 2013-06-20

---

#### Förslag till beslut

Byggnadsnämnden föreslås besluta:

**att** förorda utbyggnad av E45 Slakthusmotet enligt alternativ 8 i  
Trafikverkets förstudie

**att** sända Stadsbyggnadskontorets yttrande som sitt eget till Kommunstyrelsen

#### Sammanfattning

Göteborgs Stad har fått Trafikverkets samrådshandling Förstudie (vägplan) E45 Slakthusmotet för yttrande. Syftet med projektet är att:

- Sammanbinda det nationella vägnätet E45, E20 och E6
- Möjliggöra framtida stadsutveckling i Marieholmsområdet
- Skapa tillgänglighet till Gamlestaden och nordöstra delen av Göteborg

Tre alternativ presenteras i förstudien: ett ombyggnadsalternativ och två olika nybyggnadsalternativ. Alternativen kallas alternativ 1, 8 och 9.

Stadsbyggnadskontoret förordar alternativ 8, då det uppfyller Trafikverkets mål för projektet och stadens mål om stadsutveckling i området. Kostnaden för alternativ 8 överstiger dock den budgetram som finns avsatt inom Västsvenska Paketet.

#### Stadsbyggnadskontoret

Agneta Hammer  
Stadsbyggnadsdirektör

Måns Werner  
Chef Strategiska avdelningen

#### *Bilagor*

Trafikverkets samrådshandling 2013-06-20 Förstudie E45 Slakthusmotet

Trafikverkets illustrationer av alternativ 1, 8 och 9

Stadsbyggnadskontorets illustration av möjlig framtida stadsstruktur (enl. alternativ 8)

## Ärendet

### *Bakgrund*

Göteborgs Stad har fått Trafikverkets samrådshandling Förstudie (vägplan) E45 Slakthusmotet för yttrande. Efter avslutat samråd kommer förstudien tillsammans med samrådsredogörelsen att ligga till grund för Trafikverkets ställningstagande till om och hur fortsatt arbete med vägplan ska bedrivas.

Byggnadsnämndens yttrande ska skickas till Stadsledningskontoret senast den 4 oktober för att Kommunstyrelsen ska kunna yttra sig till Trafikverket senast den 15 november.

### *Trafikverkets förstudie*

Trafikverket har för avsikt att bygga ett nytt, alternativt bygga om Slakthusmotet i Marieholm. En ombyggnad/nybyggnad av Slakthusmotet är en förutsättning för att en fullvärdig förbindelse ska finnas från Marieholmstunneln och E45 till Marieholm och Gamlestaden, liksom från E20 till Marieholm när Marieholmstunneln är färdig. Ombyggnad/nybyggnad av Slakthusmotet ingår i Västsvenska Paketet. Syftet med projektet är att:

- Sammanbinda det nationella vägnätet E45, E20 och E6
- Möjliggöra framtida stadsutveckling i Marieholmsområdet
- Skapa tillgänglighet till Gamlestaden och nordöstra delen av Göteborg

Tre alternativ till utbyggnad presenteras i förstudien: ett ombyggnadsalternativ och två olika nybyggnadsalternativ. Alternativen kallas alternativ 1, 8 och 9.

Alternativ 1 är en ombyggnad och ger inget fullvärdigt mot. Alternativ 1 uppfyller inte målen med projektet, men ryms ekonomiskt inom den budgetram som finns avsatt inom Västsvenska Paketet. Alternativ 1 ses som ett provisorium som i framtiden bör ersättas med ett fullvärdigt mot. Med alternativ 1 får E45 en bågformad sträckning mot öster.

Alternativ 8 och 9 innebär ett nytt Slakthusmot som placeras längre norrut än det befintliga vid Slakthusgatan. I alternativ 8 kvarstår Slakthusgatan som en del av stadens gatunät, medan alternativ 9 innebär att Slakthusgatan stängs. Både alternativ 8 och 9 har en rak dragning av E45, där vägen sidoförflyttas österut för att ge plats för av- och påfarter utan att påverka fastigheter och pågående verksamheter utmed Marieholmsgatan. Båda alternativen innebär kostnader som överskrider den budgetram som finns i Västsvenska Paketet. Alternativ 8 bedöms som det dyraste alternativet.

Samtliga alternativ medför intrång i Göteborg Energis fastighet öster om E45 Marieholmsleden.

### *Stadsbyggnadskontorets synpunkter*

#### *Förutsättningar för stadsutveckling*

Det är viktigt att ett fullvärdigt Slakthusmot är klart senast år 2020 för att planerad stadsutveckling i Gamlestaden ska kunna genomföras och att stadens gatusystem inte ska belastas på ett olämpligt sätt. När den nya Marieholmstunneln är klar försvinner befintlig av- och påfart för E45 i södergående riktning vid det befintliga Slakthusmotet. Utan ett nytt Slakthusmot fungerar inte den planerade trafiklösningen för Gamlestaden, där genomfartstrafik leds från E20 till E45 via Partihallsförbindelsen. Trafik till och från Marieholm kommer då åter att belasta Gamlestadsvägen. Inte heller kan man genomföra den planerade avledningen av trafik från Artillerigatan till E45 utan ett nytt Slakthusmot.



Marieholm är i gällande översiktsplan utpekad som ett område för framtida stadsbebyggelse av blandstadskaraktär. Området har mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik genom sitt läge vid knutpunkten Gamlestaden. Det ger starka incitament för en fortsatt utbyggnad västerut. En utveckling av Marieholm till blandad stadsbebyggelse kan bidra till att man överbryggat befintliga barriärer mellan Gamlestaden och älven, samt mellan Gamlestaden och Gullbergsvass och Gullbergsstrand.

Vi delar Trafikverkets syn att det är av betydelse hur trafikmiljöer, grönytor och övriga offentliga platser utformas, för att kunna skapa stadsmiljöer av hög kvalitet. Vi vill dock tydliggöra att för att åstadkomma en välfungerande och attraktiv stadsmiljö är det grundläggande att det är möjligt att skapa sammanhängande stadsmiljöer och sammanhållna gaturum, mindre trafikdominerade gator och tydligt visuella och strukturellt välbelägna passager av infrastrukturen. De presenterade alternativen ger ur dessa aspekter mycket olika förutsättningar. Enbart alternativ 8 kan sägas leva upp till dessa grundläggande stadskvaliteter.

Bostäder kommer, precis som Trafikverket anger, inte att kunna byggas närmast E45 och Norge/Vänerbanan. För att goda boendemiljöer ska kunna tillkomma i området mellan järnvägen och E45 samt utmed älven är det av stor vikt att stadsmiljöerna invid infrastrukturen blir av god kvalitet så att barriärverkan, trygghetsaspekter med mera kan hanteras i bostädernas närområden. Attraktiva stadsmiljöer behöver generellt åstadkommas för viktiga stråk och kopplingar i området.

Flera frågor behöver utredas ytterligare innan man avgör vad som är lämplig markanvändning. Geotekniska förhållanden och behov av översvämningsskydd vid höga vattentstånd i Göta Älv måste utredas liksom risker med transporter av farligt gods på väg och järnväg, trafikbuller och förekomsten av markföroreningar.

Fortsatt planering av Slakthusmotet och en stadsutveckling i Marieholm bör utgå ifrån:

- Översiktsplanens inriktning för området; stadsutveckling med bostäder, arbetsplatser, handel, service och mindre grönytor. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. Området är beläget inom gångavstånd från en av stadens fem knutpunkter – Gamlestaden – vilket ställer höga krav på en stadsmässig utformning och ett högt utnyttjande av marken.
- Programmet för nordöstra Marieholm (BN 2004); en traditionell rutnätstad som tillåter variation i användning och utseende. Byggnader skärmar trafiklederna och medger goda livsmiljöer inom strukturen och kvarteren. Nordöstra Marieholm ska innehålla både bostäder och verksamheter.
- Programmet för nya älvförbindelser i Marieholm (BN 2009); utgår i sin tur från ovan nämnda program för nordöstra Marieholm (BN 2004).

#### *Prognos om ökad trafik på E45*

Stadsbyggnadskontoret ifrågasätter Trafikverkets prognos om att trafiken på E45 kommer mer än fördubblas till år 2030. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket förutsätter en sådan trafikutveckling då målbilden i K2020 anger att tillväxten i trafikarbetet ska ske inom kollektivtrafiken. Skulle Trafikverkets prognos om kraftigt ökande trafik bli verklighet, blir det svårt att genomföra planerad stadsutveckling i Marieholm.

### *Stadsbyggnadskontoret förordar alternativ 8*

Stadsbyggnadskontoret förordar alternativ 8, då det är det enda som både uppfyller Trafikverkets mål för projektet och stadens mål om stadsutveckling i området. Alternativ 8 ger en fördelning av trafiken mellan Slakthusgatan och den nya nordliga gatan vilket skapar en god grundstruktur för samtliga trafikantslag i och genom området. Med tvåfiliga huvudgator kan lokalgator och andra huvudgator anslutas och man kan skapa attraktiva trafikantmiljöer för fotgängare och cyklister. Slakthusgatan blir en tydlig strukturell och visuell koppling mellan Gamlestaden och Marieholm/älven.

Alternativen med fyrfiliga gator (enligt alternativ 1 och 9), där all trafik leds via en gata, är svåra att ansluta till lokalgator för stadsutveckling i området och anslutande huvudgator från omgivande stadsdelar.

Kopplingarna mellan Gamlestaden och Marieholm behöver förstärkas vid en stadsutveckling och stadsbyggnadskontoret ser en nordlig koppling i förlängningen av Nylöse-gatan som ett viktigt komplement till Slakthusgatan samt gång- och cykelförbindelsen utmed Marieholmsbron. Alternativ 8 stödjer denna möjlighet med bra kopplingar vid Slakthusgatan samt i Nylöseгатans förlängning.

Alternativ 1 ger sämre möjligheter att utnyttja marken för stadsutveckling. Även om det initialt innebär ett mindre markintrång så ger det ett större markanspråk vid en framtida stadsutveckling, då de restytor som uppstår blir svårare att bebygga än vid en rak dragning enligt alternativ 8 och 9. Alternativ 1B där E45 behålls rak i dagens läge, men där intrång sker i verksamheterna väster om Marieholmsgatan, är mindre lämpligt då det påverkar flera pågående verksamheter.

Stadsbyggnadskontoret delar inte Trafikverkets syn att alternativ 1 inte påverkar angränsande projekt som Gamlestadstorget. Utan ett fullvärdigt mot kommer inte trafiksituationen i stadsdelen att fungera, vilket ger stora problem med att genomföra planerad stadsutveckling.

Stadsbyggnadskontoret delar inte heller Trafikverkets syn att alternativ 9 ger god orienterbarhet för bilister och cyklister. En stängning av en tydlig huvudgata i stadsstrukturen, som Slakthusgatan, kommer att påtagligt försämra orienterbarheten i stadens gatunät och för viktiga stråk. En stängning av Slakthusgatan avskärmar dessutom Gamlestaden från Marieholm och älven.

Trafikverket anger att förutsättningarna för att påbörja stadsutvecklingen i ett tidigt skede skulle möjliggöras med alternativ 9. Det är även möjligt med alternativ 8.

### *Buller och risker*

Trafikverket måste i högre utsträckning ta hänsyn till kommande stadsutveckling vid bedömning av lämpliga åtgärder från risk- och bullersynpunkt. Stadsbyggnadskontoret delar inte Trafikverkets bedömning att bullerskyddsåtgärder utmed E45 endast ger marginell påverkan på projektets effektmål. Vi menar att bullerskyddsåtgärder ska vidtas för att möjliggöra planerad stadsutveckling. Det är också viktigt att Trafikverket utreder tänkbara åtgärder som minskar riskerna med transporter av farligt gods utifrån planerad stadsutveckling. Projektmålen bör därför kompletteras med mål om risker med transporter av farligt gods.

Trafikverket behöver i större utsträckning beakta översvämningsskyddet i området och inte enbart dagens angivna högvattennivå på +11,9. Översvämningsskydd ska säkerställas till lägst nivå +12,9. Med angiven bedömning av väg E45 som samhällsviktig funktion ska vägen kunna skyddas till +13,9 så att lågvarig skada på funktionen inte uppkommer. Med alternativ 8 och 9 (nybyggnadsalternativen) får det anses lättare att beakta översvämningsskyddet i fortsatt planering och genomförande av vägprojektet.

### *Förutsättningar för fotgängare och cyklister*

Stadsbyggnadskontoret delar inte Trafikverkets bedömning att alla tre alternativ är likvärdiga ur fotgängares och cyklisters synvinkel. Alternativen ger olika upplevelser av trafikanläggningarnas överskådlighet och barriärverkan, av gatumiljöernas kvalitet och den upplevda tryggheten. Målet om goda förutsättningar för att snabbt, tryggt och enkelt ta sig fram med cykel och till fots, behöver därför utvärderas bredare än enbart utifrån möjligheten att skapa trafiksäkra miljöer. Men även sett till trafiksäkerhet skiljer sig alternativen åt; komplicerade trafikmiljöer, liksom fyrfiliga gator, är betydligt sämre för fotgängare och cyklister än tvåfiliga gator.

Alternativ 8 ger bäst förutsättningar för att åstadkomma en sammanhängande stadsmiljö och goda miljöer för fotgängare och cyklister. Utöver trafiksäkerhetsaspekten handlar det om att upplevelse- och trygghetsmässigt överhuvudtaget vilja och våga röra sig i den stadsmiljö som skapas.

Det är inte acceptabelt att, som i alternativ 9, stänga av gång- och cykelnätet i befintligt läge av Slakthusgatan. Denna sträcka utgör ett huvudcykelstråk från Gamlestaden och nordöstra Göteborg mot centrum. Kopplingen i Slakthusgatan har även en viktig betydelse för att få en tydlig framtida kontakt med älven från Gamlestaden.

### *Natur, kultur och friluftsliv*

Stadsbyggnadskontoret anser att Trafikverket ska sträva efter att bevara lindallén utmed Slakthusgatan. Om det, trots allvarliga försök, inte går att bevara allén måste man vidta kompensationsåtgärder för att återskapa trädens värde för stadsbild, naturvärde och ekosystemtjänster.

Slakthusområdet kulturhistoriska värde ligger bland annat i huvudbyggnadernas orientering mot Slakthusgatan som huvudgata. Att stänga Slakthusgatan, enligt alternativ 9, innebär därmed en påtaglig inverkan på det kulturhistoriska värdet då byggnadens orientering och områdets entré inte längre går att avläsa i en historisk kontext. Jämfört med dagens gatuutformning ger alternativ 8 bäst möjlighet att återskapa en stadsgata av kvalitet framför Slakthusområdets entré. Slakthusgatan har även ett kulturhistoriskt värde i sig som en historisk gatusträckning i området.

Stadsbyggnadskontoret delar inte Trafikverkets syn att Slakthusmotet ligger i ett område utan värde för rekreation och friluftsliv. Älven kommer i framtiden att ha en betydligt viktigare funktion för rekreation och friluftsliv för boende och besökare i Marieholm och Gamlestaden än idag. Tydliga strukturella och visuella kopplingar mellan älven och Gamlestaden är därför av stor vikt.

### *Ställverket, Göteborgs Energi*

Stadsbyggnadskontoret bedömer att Göteborgs Energis ställverk, beläget nära E45, kan vara kvar i befintligt läge i alla tre alternativen. Det är dock viktigt att Trafikverket klarar att så är fallet.

### *Kostnadsbedömningar*

Stadsbyggnadskontoret ifrågasätter den ekonomiska kalkylen för alternativ 9, då det inte är acceptabelt att stänga gång- och cykelstråket i Slakthusgatan. En passage för fotgängare och cyklister med bra gensikt och av god gestaltning gör att skillnaden mot en vanlig gata inte blir så stor som Trafikverkets ekonomiska redovisning ger uttryck för (kostnaden för gång- och cykelpassagen är inte medtagen i redovisningen).

För att åstadkomma en mänsklig stadsmiljö i anslutning till trafikanläggningarna behöver exponerade ytor där människor vistas och rör sig gestaltas på ett omsorgsfullt sätt med hög kvalitet på materialen. Stadsbyggnadskontoret anser att Trafikverket ska utgå

från samma höga materialkvalitet i alla tre alternativen. (Trafikverket anger nu högre materialkvalitet för alternativ 8 och 9). Detaljutformningen måste diskuteras vidare i kommande gestaltungsarbete.

#### *Kommande utbyggnad och detaljplanearbeten*

Staden avser att upprätta detaljplan för Slakthusmotet i samverkan med och parallellt med Trafikverkets arbete med vägplanen för Slakthusmotet. Projektet ingår i byggnadsnämndens produktionsplan för 2013.

Utbyggnaden av pendeltågsstationen vid Gamlestadstorget är genomförd och knutpunkten med omgivande kvartersbebyggelse (etapp 1) är påbörjad med planerat färdigställande 2017-2019. Etapp 2 planeras att byggas under 2019-2022 och biltunneln som kopplar Slakthusgatan till Artillerigatan planeras vara klar senast 2020.

Stadens ambition är att kvarteren närmast Gamlestadstorget ska vara utbyggda 2020-2022. Därefter kan nordöstra Marieholm börja exploateras. Planarbete inom området finns med i förslaget till byggnadsnämndens produktionsplan för 2014-2016.

#### *Annan prövning*

Arbeten kommer att ske med påverkan på grundvatten samt inom områden under högsta högvatten. Prövning av arbeten utifrån miljöbalken (vattenverksamhet) kan därför komma att krävas.

Strandskydd återinförs vid planläggningen med ny detaljplan. Upphävande av strandskydd kommer att behöva prövas i samband med planläggningen.

Ny detaljplan kommer att behöva upprättas för vägen samt för omgivande områden, för genomförandet av vägprojektet.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Alternativ 1 uppfyller inte målen med projektet, men ryms ekonomiskt inom den budgetram som finns avsatt inom Västsvenska Paketet. Alternativ 1 ses som ett provisorium som i framtiden bör ersättas med ett fullvärdigt mot.

Alternativ 8 bedöms som det dyraste alternativet.

Stadsbyggnadskontoret ifrågasätter den ekonomiska kalkylen för alternativ 9, då det inte är acceptabelt att stänga gång- och cykelstråket i Slakthusgatan. En passage för fotgängare och cyklister med bra genomsikt och av god gestaltning gör att skillnaden mot en vanlig gata inte blir så stor som Trafikverkets ekonomiska redovisning ger uttryck för (kostnaden för gång- och cykelpassagen är inte medtagen i redovisningen).

#### *Barnperspektivet (FN:s barnkonvention)*

Alternativ 8 är bäst utifrån ett barnperspektiv, då det ger förutsättningar för en sammanhängande stadsmiljö och goda miljöer för fotgängare och cyklister. Alternativ 1 och 9 ger en stadsmiljö som är svår för barn att röra sig i på egen hand.

#### *Jämställdhetsperspektivet*

Alternativ 8 är bäst utifrån ett jämställdhetsperspektiv, då det ger förutsättningar för en sammanhållen stadsmiljö, som är trygg och säker att röra sig i.

### ***Mångfaldsperspektivet***

Alternativ 8 är bäst utifrån ett mångfaldsperspektiv, då det ger förutsättningar för en sammanhängande stadsmiljö, vilket innebär att man kan överbygga befintliga barriärer mellan Gamlestaden och älven, samt mellan Gamlestaden och Gullbergsvass och Gullbergsstrand. Det ökar möjligheten för möten mellan människor.

### ***Miljöperspektivet***

Området har mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik genom sitt läge vid knutpunkten Gamlestaden. Det ställer höga krav på en stadsmässig utformning och ett högt utnyttjande av marken. Alternativ 8 ger bäst förutsättningar för en sådan sammanhängande stadsmiljö.

### ***Omvärldsperspektivet***

Det är viktigt att stärka den regionala kärnan för att nå regionens mål om uthållig tillväxt. Området utgör en del av kärnan och har mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik genom sitt läge vid knutpunkten Gamlestaden. Det ställer höga krav på en stadsmässig utformning och ett högt utnyttjande av marken. Alternativ 8 ger bäst förutsättningar för en sådan sammanhängande stadsmiljö.

# Slakthusmotet

## Reservation (Vägvalet)

Jag kan inte förorda ett alternativ med så osäkra ekonomiska konsekvenser.

Än en gång tvingas jag konstatera att det hafsigt hopsnickrade "Västsvenska paketet" saknade realistiska ekonomiska kalkyler.

Avtalet omfattar Slakthusmotet och Kvillemotet till en kostnad av 700 milj kr.

I det senare framförhandlade delavtalet, Blockavtal 1, har kostnaden för projekt 301 – Slakthusmotet – definierats till 270 milj kr.

Ledningsgruppen fick i blockavtalet mandat att hantera mindre avvikelser (5%), i detta fall 13,5 milj kr.

Trafikverket presenterar nu ett förslag som kostnadsberäknas till ca 500 milj kr, dvs i praktiken en fördubblad kostnad.

Enligt avtalet skall ett beslut om kostnadsökningar för ett projekt kompenseras med motsvarande minskning av någon annan kostnad. Något sådant förslag förefaller inte ha lämnats av ledningsgruppen.

Enligt blockavtalet var

*" Ett mycket viktigt mål med samråd är att hålla kostnaderna inom de ekonomiska ramar som är prognostiserade för respektive Projekt och att säkerställa största möjliga kostnadseffektivitet vid utformning och genomförande"*

Jag förutsätter därför att det avtalade beloppet gäller och att den merkostnad som uppstår på grund av Trafikverkets felaktiga kalkyl betalas av statsverket.

Göteborg har ingen investeringsplanering, upprättar ingen långtidsbudget, har negativ soliditet och har ett högt skatteuttag. Kommunen har inget utrymme för ytterligare upplåning för denna typ av okontrollerad kostnadsökning

Jag förordar därför en utbyggnad enligt alternativ 8 endast under förutsättning att eventuell merkostnad betalas av Staten.



**Planbesked angående E45 Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden samt**

**Uppdrag för detaljplan för Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden**

**§ 169, 0688/12**

Till byggnadsnämnden hade inkommit ansökan om planbesked enligt ovan. Syftet är att sammanbinda det nationella vägnätet E45, E20 och E6, att möjliggöra framtida stadsutveckling i Marieholmsområdet och att skapa tillgänglighet till Gamlestaden och nordöstra delen av Göteborg.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett ett utlåtande:

”Tjänsteutlåtande bil. 55

***Byggnadsnämnden beslöt:***

***att meddela sökanden att kommunen avser att starta detaljplan för E45 Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden i enlighet med produktionsplanen för år 2015***

***att uppdra åt kontoret att upprätta detaljplan för Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden med utökad förfarande.***

S, MP, V ingav en skrivelse:

”Yttrande bil. 56

**Vid protokollet**

***Agnetha Carlsson***



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2015-03-31  
BN 2015-04-27  
Diarienummer 688/12

### Planavdelningen

Christer Persson  
Telefon 031-368 18 56  
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

## Planbesked angående E45 Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden samt Uppdrag för detaljplan för Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden

---

### Förslag till beslut

Byggnadsnämnden föreslås besluta:

- att meddela sökanden att kommunen avser att starta detaljplan för E45 Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden i Göteborg i enlighet med produktionsplanen för år 2015
- att uppdra åt kontoret att upprätta detaljplan för Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden med utökat planförfarande

### Sammanfattning

Ett nytt Slakthusmot placeras något längre norrut än befintligt mot vid Slakthusgatan. Syftet är att sammanbinda det nationella vägnätet E45, E20 och E6, att möjliggöra framtida stadsutveckling i Marieholmsområdet och att skapa tillgänglighet till Gamlestaden och nordöstra delen av Göteborg. Det är viktigt att Slakthusmotet är klart år 2020, när Marieholmstunneln tas i bruk, för att planerad stadsutveckling i Gamlestaden ska kunna genomföras.

### Stadsbyggnadskontoret

Agneta Hammer  
Stadsbyggnadsdirektör

Gunnel Jonsson  
Planchef

### Bilagor

01. Trafikverkets trafikförslag från förstudien
02. Stadsbyggnadskontorets illustration av möjlig framtida stadsstruktur



## **Ärendet**

Området ligger i Marieholm 3,5 km nordost om centrala Göteborg och 500 meter nordväst om Gamlestadstorget.

Förfrågan innebär ett nytt mot som placeras något längre norrut än det befintliga motet vid Slakthusgatan. Syftet med Slakthusmotet är att sammanbinda det nationella vägnätet E45, E20 och E6, att möjliggöra framtida stadsutveckling i Marieholmsområdet och att skapa tillgänglighet till Gamlestaden och nordöstra delen av Göteborg.

Kommunens översiktsplan anger utredningsområde för framtida stadsutveckling (Marieholm) samt riksintresse för kommunikation (väg E45). Gällande detaljplan F3187 anger väg- respektive järnvägstrafikområde samt industrikvarter. Genomförandetiden har gått ut.

Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900 SFS 2014:900). Detaljplanen ingår i produktionsplanen för 2015 som Infrastruktur 1/15.

## **Bakgrund**

Tidigare fattande beslut av byggnadsnämnden:

- 2009-03-31 - godkännande av program för Nya älvförbindelser vid Marieholm
- 2013-10-01 - yttrande till kommunstyrelsen över Trafikverkets remiss Förstudie (vägplan) E45 Slakthusmotet

## **Stadsbyggnadskontorets bedömning**

Slakthusmotet är en förutsättning för att en fullvärdig förbindelse ska finnas från Marieholmstunneln och E45 till Marieholm och Gamlestaden, liksom från E20 till Marieholm när Marieholmstunneln är färdig. Slakthusmotet ingår i Västsvenska Paketet.

Det är viktigt att ett nytt Slakthusmot är klart år 2020, när Marieholmstunneln tas i bruk, för att planerad stadsutveckling i Gamlestaden ska kunna genomföras och att stadens gatusystem inte ska belastas på ett olämpligt sätt. Utan ett nytt Slakthusmot fungerar inte den planerade trafiklösningen för Gamlestaden, där genomfartstrafik leds från E20 till E45 via Partihallsförbindelsen. Trafik till och från Marieholm kommer då åter att belasta Gamlestadsvägen. Inte heller kan man genomföra den planerade avledningen av trafik från Artillerigatan till E45 utan ett nytt Slakthusmot.

Flera frågor behöver utredas av Trafikverket. Geotekniska förhållanden och behov av översvämningsskydd vid höga vattenstånd i Göta Älv ska hanteras, liksom risker med transporter av farligt gods, trafikbuller och förekomsten av markföroreningar.

Hänsyn måste tas till kommande stadsutveckling vid bedömning av lämpliga åtgärder från risk- och bullersynpunkt. Bullerskyddsåtgärder ska vidtas för att möjliggöra framtida stadsutveckling. Det är också viktigt att utreda tänkbara åtgärder som minskar riskerna med transporter av farligt gods utifrån planerad stadsutveckling.

Trafikverket måste i större utsträckning beakta översvämningsskyddet i området. Översvämningsskyddet behöver säkerställas till lägst nivå +2,9. Väg E45 ska som samhällsviktig funktion kunna skyddas till +3,9 så att långvarig skada på funktionen inte uppkommer.

Slakthusområdets kulturhistoriska värde ska beaktas. Slakthusgatan återskapas som en stadsgata av kvalitet framför områdets entrébyggnader med ambition att bevara lindalén. Om det inte går att bevara allén krävs kompensationsåtgärder för att återskapa trädens värde för stadsbild, naturvärde och ekosystemtjänster. För att åstadkomma en mänsklig stadsmiljö i anslutning till trafikaneläggningarna behöver exponerade ytor där

människor vistas och rör sig gestaltas på ett omsorgsfullt sätt med hög kvalitet på materialen.

Planläggningen innebär intrång på befintliga industrifastigheter i Slakthusområdet och i nordöstra Marieholm. Om möjligt ska pågående verksamheter ges möjlighet att fortgå i området. Göteborg Energi har strategiska anläggningar för kraftförsörjning och datakommunikation som inte får påverkas.

#### ***Ekonomiska konsekvenser***

Planarbetet kan utföras inom kontorets budget. Det förutsätts dock att Trafikverket bekostar eventuell miljökonsekvensbeskrivning liksom alla utredningar som kan komma att krävas för planens framtagande, såsom geoteknik, översvämningsskydd, risk, buller och markföroreningar.



2015-04-27  
Yttrande S, MP, V  
*Byggnadsnämnden*  
Ärende 52 Dnr 688/12

### **Planbesked angående E45 Slakthusmotet**

Vi ser mycket positivt på medföljande skiss av möjlig framtida stadsstruktur för området. Det ligger helt i linje med stadens nya inriktning för stadsbyggandet. Vi förutsätter att dessa ambitioner tas vidare i den fortsatta planeringen av området.

I det här ärendet vill vi också påpeka vikten av att planarbetet sker i enlighet med trafikstrategi och med beaktande av de miljömål staden beslutat om.



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Tjänsteutlåtande

Till Stadsledningskontoret  
2016-03-15  
Diarienummer 523/13

### Strategiska avdelningen

Hugo Lindblad  
Telefon 031-368 16 21  
E-post: hugo.lindblad@sbk.goteborg.se

## Remiss från Trafikverket - Samråd vägplan E45 Slakthusmotet

---

### Sammanfattning

Göteborgs Stad har fått Trafikverkets samrådshandling för vägplan E45 Slakthusmotet för yttrande. Stadsledningskontoret har remitterat ärendet till Stadsbyggnadskontoret för yttrande senast den 17 mars 2016.

Byggnadsnämnden har 2013-10-01 yttrat sig över Trafikverkets förstudie. Då förordades alternativ 8, vilket uppfyller Trafikverkets mål för projektet och stadens mål om stadsutveckling i området. Eftersom finansiering saknas kan det dock inte genomföras i nuläget. Samrådshandlingen redovisar därför ett enklare alternativ 8b, som innebär att befintlig vägbro för E45 över Slakthusgatan behålls samt att vägbroar inte byggs vid det nya motet.

En viktig förutsättning för staden är att utbyggnad av E45 enligt vägplanen betraktas som en tillfällig lösning, som i framtiden ska kunna byggas om till ett fullständigt mot.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att alternativ 8b inte tillräckligt väl uppfyller mål för trafiksystemet och för stadsutvecklingen i Gamlestaden/Marieholm och bidrar till en sämre orienterbarhet. Stadsbyggnadskontoret kan dock acceptera förslaget som en temporär lösning.

Slakthusområdet som angränsar till E45 är ett framtida utvecklingsområde. Risker med transporter av farligt gods på E45 ska utredas utifrån planerad stadsutveckling. Även risk- och bullerskydd placerade på konstruktioner för bron och tillfartsramperna ska gå att anlägga.

### Stadsbyggnadskontoret

Agneta Hammer  
Stadsbyggnadsdirektör

Alexander Danilovic  
Tf chef Strategiska avdelningen

### Bilagor

01. BN:s yttrande över Trafikverkets förstudie
02. BN:s beslut om uppdrag att upprätta detaljplan

## **Bakgrund**

Göteborgs Stad har fått Trafikverkets samrådshandling för vägplan E45 Slakthusmotet för yttrande. Stadsledningskontoret har remitterat ärendet till Stadsbyggnadskontoret för yttrande senast den 17 mars 2016. Stadsledningskontoret samordnar stadens yttrande till Trafikverket.

Syftet med vägprojektet E45 Slakthusmotet är att:

- Sammanbinda det nationella vägnätet E45, E20 och E6
- Möjliggöra framtida stadsutveckling i Marieholmsområdet
- Skapa tillgänglighet till Gamlestaden och nordöstra delen av Göteborg

Följande mål har Trafikverket formulerat för det nya Slakthusmotet:

- Ge ett förbättrat trafikflöde runt Slakthusmotet och Marieholmsbron med god orienterbarhet och god kapacitet på E45 och dess anslutningar i området, även för cyklister och gångtrafikanter.
- Skapa goda förutsättningar för en mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet.
- Bidra till ökad andel kollektivtrafik, för att på så sätt minska andel biltrafik till och i regionkärnan.
- Förbättra kvaliteten för näringslivets transporter.
- Utformas för god trafiksäkerhet.
- Utformas så att det skapas förutsättningar för att snabbt, tryggt och enkelt ta sig fram med cykel och till fots, både under byggtiden och för det permanenta skedet.
- Skapa förutsättningar för minskade utsläpp.
- Bidra till minskat buller.
- Frigöra stadsytor och skapa goda förutsättningar till ett rikt stadsliv.

Byggnadsnämnden har 2013-10-01 yttrat sig över Trafikverkets förstudie. Då förordades alternativ 8, vilket uppfyller Trafikverkets mål för projektet och stadens mål om stadsutveckling i området. Kostnaden för alternativ 8 överstiger dock den budgetram som finns avsatt inom Västsvenska Paketet. Vägvalets ledamot reserverade sig. Beslutet med tillhörande handlingar bifogas.

Byggnadsnämnden har 2015-04-27 uppdragit åt kontoret att upprätta detaljplan för Slakthusmotet. Till beslutet lades ett yttrande från S, MP och V, vilka ser mycket positivt på medföljande skiss av möjlig framtida stadsstruktur för området. Beslutet med tillhörande handlingar bifogas.

Eftersom det saknas tillräcklig finansiering för alternativ 8 kan det inte genomföras i nuläget. Samrådshandlingen för vägplanen redovisar därför ett enklare alternativ 8b, som innebär att befintlig vägbro för E45 över Slakthusgatan behålls samt att vägbroar inte byggs vid det nya motet. Konsekvensen blir att trafikanter inte når alla riktningar av E45 utan att köra runt via Slakthusgatan, vilket skapar fler trafikrörelser i området.

Kontorets arbete med detaljplan har påbörjats och bedrivs parallellt och i samverkan med Trafikverkets arbete med vägplanen.

### ***Stadsbyggnadskontorets synpunkter***

En viktig förutsättning för staden är att alternativ 8b betraktas som en tillfällig lösning, som i framtiden ska kunna byggas om till ett fullständigt alternativ 8.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att alternativ 8b inte tillräckligt väl uppfyller mål för trafiksystemet och för stadsutvecklingen i Gamlestaden/Marieholm och bidrar till en sämre orienterbarhet. Stadsbyggnadskontoret kan dock acceptera förslaget som en temporär lösning.

Den tillfälliga cirkulationsplatsen som anläggs norr om Slakthusgatan upplevs som överdimensionerad. Kontoret anser inte att den behöver anläggas med dubbla körfält. En permanent lösning kommer att studeras och genomföras i detaljplan för Gamlestadstorget. Inte heller förbindelsevägen som byggs mellan cirkulationen och E45 behöver dubbla körfält. Däremot krävs komplettering med gångbana längs vägens östra sida.

Detaljplanen för Slakthusmotet kommer att utformas för att möjliggöra såväl ett tillfälligt mot enligt vägplanen, som ett fullständigt mot enligt alternativ 8. Trafikverket måste därför i sina illustrationsritningar redovisa hur ett framtida fullständigt Slakthusmot kan anläggas samt i planbeskrivningen redovisa de tekniska och ekonomiska konsekvenserna av att bygga ut det fullvärdiga motet i ett senare skede.

Enligt samrådshandlingen finns ett gestaltungsprogram till vägplanen, vilket ännu inte har presenterats. Stadsbyggnadskontoret ser fram emot detta, och gillar den ambition som uttrycks att i den nya bron skapa uttryck och släktskap med både den historiska miljön i Slakthusområdet och Marieholmsförbindelsen "Röde Orm". Även uttryckt ambitionsnivå kring belysningsstrategier uppskattas.

För att projektet ska kunna genomföras måste både detaljplanen och vägplanen vinna laga kraft. För detaljplanens tidplan är det viktigt att de utredningar som Trafikverket ska leverera redovisas till Stadsbyggnadskontoret i rätt tid.

Slakthusområdet som angränsar till E45 är ett framtida utvecklingsområde. Området kommer att studeras för en utveckling av kontor, service och bostäder och ska börja planläggas 2017. Risker med transporter av farligt gods på E45 ska utredas utifrån planerad stadsutveckling. Även riskskydd placerade på konstruktioner för bron och tillfartsramperna ska gå att anlägga. Att bidra till minskad risknivå borde läggas till de mål som Trafikverket formulerat för Slakthusmotet. Till detaljplanen för Slakthusmotet tar Trafikverket fram en riskutredning som också visar hur E45 påverkar den planerade utvecklingen i Slakthusområdet. Det bör i vägplanen, under rubrikerna Buller och Farligt gods, framgå att det finns planer på stadsutveckling i Slakthusområdet.

E45 ska skyddas mot översvämning till minst +2,4 för att i enlighet med stadens översvämningstrategi ge skydd på medellång sikt. Detta skulle med dagens kunskap ge skydd till cirka år 2060-70. Skyddet ska i enlighet med stadens riktlinjer, som är under utarbetande, vara möjligt att bygga på med en meter, det vill säga till nivån +3,4.

### ***Ekonomiska konsekvenser***

Vägplanen uppfyller inte målen med projektet då det inte ger tillräckligt bra förutsättningar för utveckling av en god bebyggd miljö i Slakthusområdet, men det ryms inom den budgetram som finns avsatt i Västsvenska paketet.

Vägplanen innebär byggande av ett provisorium som i framtiden ska ersättas med ett fullvärdigt mot, vilket totalt sett borde medföra högre kostnader. Trafikverket behöver ta in utbyggnaden av ett fullständigt mot i sin långtidsplanering.

### ***Barnperspektivet (FN:s barnkonvention)***

Jämfört med befintlig miljö ger vägplanen bättre förutsättningar att skapa goda förutsättningar för anordnandet av gång- och cykelbanor. Vägplanen ger dock sämre förutsättningar än ett fullständigt mot för en sammanhängande stadsmiljö med goda miljöer för fotgängare och cyklister.

### ***Jämställdhetsperspektivet***

Jämfört med befintlig miljö ger vägplanen bättre förutsättningar att skapa goda möjligheter för anordnandet av gång- och cykelbanor. En ombyggd E45 med bättre risk- och bullerskydd skapar bättre villkor för utveckling av Slakthusområdet. Från Slakthusområdet finns goda möjligheter att åka kollektivt, bil och cykel vilket är bra ur ett jämställdhetsperspektiv. Vägplanen ger sämre förutsättningar än ett fullständigt mot för en sammanhållen stadsmiljö som är trygg och säker att röra sig i.

### ***Mångfaldsperspektivet***

Vägplanen ger sämre förutsättningar än ett fullständigt mot för en sammanhängande stadsmiljö som överbryggat befintliga barriärer mellan Gamlestaden och älven, samt mellan Gamlestaden, Gullbergsvass och Gullbergsstrand. En ombyggd E45 med bättre risk- och bullerskydd skapar bättre villkor för en utveckling av Slakthusområdet. Vägplanen ökar inte möjligheten för möten mellan människor.

### ***Miljöperspektivet***

Vägplanen i sig ger inte mindre utsläpp. Trafikverket räknar med renare bilar vilket inte har med motets utformning att göra. Vägplanen ger mindre buller om bullerskydd utmed E45 sätts upp; annars blir det ingen skillnad mot idag.

### ***Omvärldsperspektivet***

Inga särskilda aspekter finns utifrån detta perspektiv.