

Detaljplan för Slakthusmotet



Utökat förfarande

Samrådshandling
februari 2017

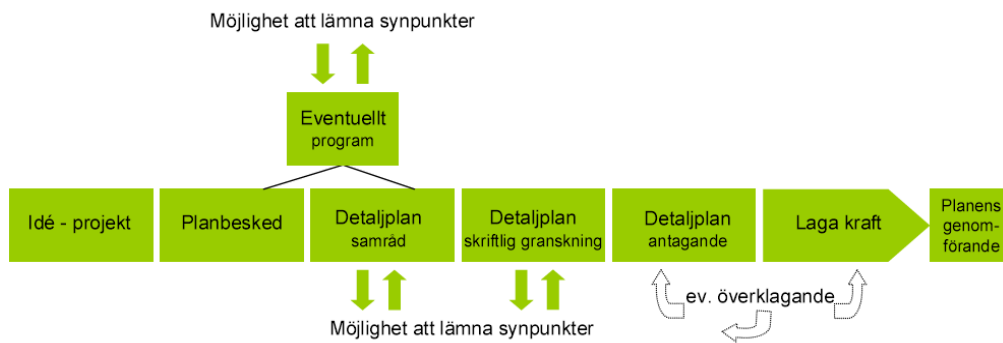


Gothenburgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Planarbetet startade 2015-04-27.

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande.

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1 000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Christer Persson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 56

Ivo Lisius, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 07

Sasson Marcuson, Trafikkontoret, tfn 031-368 26 27

Sandra Larsson, Trafikverket, tfn 010-124 19 49

Samråd tid: 8 februari – 21 mars 2017



Göteborgs Stad

Planhandling

Samråd

Datum: 2016-11-22

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBK: 688/12

Handläggare SBK

Christer Persson

Tel: 031-368 18 56

fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK:

Handläggare FK

Ivo Lisius

Tel: 031-368 10 07

fornamn.efternamn@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Slakthusmotet inom stadsdelen Gamlestaden i Göteborg

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Program med samrådsredogörelser (finns två program för området)
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationsritning (redovisas på plankartan)
- Grundkarta

Utredningar:

Detaljplanen baseras på Trafikverkets vägplan för E45 Slakthusmotet med tillhörande utredningar. Trafikverkets utredningar finns på [Trafikverkets projektsida](#). De omfattar PM Risk, Avvattnings, Geoteknik, Projektering geoteknik, Markmiljöundersökning samt Buller. Samtliga PM är daterade 2017-02-06.

Kompletterande utredningar framtagna särskilt för detaljplanen:

- Utredning av luftkvalitet, ÅF-Infrastructure 2016-12-08
- Trafikbullerberäkning, ÅF-Infrastructure 2016-11-16

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	5
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
<i>Överensstämmelse med översiktsplanen</i>	6
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	7
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	7
<i>Planförhållanden</i>	8
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	10
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	11
<i>Sociala aspekter</i>	11
<i>Trafik, tillgänglighet och service</i>	12
<i>Teknik</i>	13
<i>Störningar</i>	13
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	14
<i>Bebyggelse</i>	14
<i>Trafik</i>	15
<i>Friytor</i>	19
<i>Sociala aspekter</i>	19
<i>Teknisk försörjning</i>	20
<i>Övriga åtgärder</i>	20
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	22
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	23
<i>Avtal</i>	25
<i>Dispenser och tillstånd</i>	26
<i>Tidplan</i>	26
<i>Genomförandetid</i>	26
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	27
<i>Nollalternativet</i>	27
<i>Miljökonsekvenser</i>	31
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan</i>	38
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	39

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att ge planstöd för Trafikverkets projekt E45 Slakthusmotet. Syftet med vägprojektet är att återskapa av- och påfarter från väg E45 till Marieholm och Gamlestaden samt att öka standard, kapacitet och framkomlighet på vägen. För att ansluta det lokala gatunätet till de nya av- och påfarterna behövs ombyggnad av Marieholmsgatan och Slakthusgatan samt en ny förbindelseväg öster om väg E45. Den framtida Slakthusgatan ingår dock inte detaljplanen då denna ska tas med i efterföljande planläggning för Slakthusområdet för att få sin slutliga utformning (anläggs temporärt i detta projekt). Befintliga av- och påfarter som försvinner med anläggandet av Marieholmstunneln har funnits vid Slakthusgatan för E45 norrgående riktning samt vid Marieholmsgatan (söder om Marieholmsbron) för E45 södergående riktning.

Kommunens översiktsplan anger att Marieholm, som en del i satsningen på den strategiska knutpunkten vid Gamlestadstorget, ska omvandlas med blandad stadsbebyggelse. Fastighetsägarna i Slakthusområdet har fått planbesked för att starta stadsomvandlingen. Tanken var initialt att Slakthusmotet och Slakthusområdet skulle planläggas med en gemensam detaljplan, så att utformningen av vägen kunde prövas i relation till möjligheten att bebygga området öster om väg E45. En forcerad tidplan för vägprojektet har dock gjort att detaljplanen har fått delas i en detaljplan för vägprojektet och en detaljplan för bebyggelseutvecklingen. Detaljplanen för vägprojektet behöver värdera och pröva förutsättningarna för efterföljande byggnation och klargöra om åtgärder på väganläggningen ger bättre möjligheter för bebyggelseutveckling. Staden har i dialogen om vägplanen, liksom i det formella yttrandet över vägplanen, framfört denna planeringsinriktning till Trafikverket, som dock upprättat vägplanen och tillhörande utredningar baserad på befintliga förhållanden. Detta skapar en osäkerhet kring möjligheterna till genomförandet av en bebyggelseutveckling i området och kan försvåra förverkligandet av en blandad stadsbebyggelse.

Planens innebörd och genomförande

Vägprojektet innehåller en ny bro över Slakthusgatan som kompletterar befintlig vägbro. Ett nytt Slakthusmot anläggs norr om Slakthusgatan och för att få plats med av- och påfarter så böjer vägen in mot öster innan den ansluter till befintlig väg mot norr. Mot söder ansluter vägprojektet till utbyggnaden av projekt Marieholmsförbindelsen.

Det Slakthusmot som både Staden och Trafikverket har förordat i förstudien innehöll en längre brolösning som medgav att en rondell anlades under Slakthusmotet. På detta sätt hade alla trafikriktningar kunnat nå både den östra och den västra sidan av väg E45 utan att behöva köra via Slakthusgatan. Finansiering av denna önskade trafiklösning saknas dock inom Västsvenska paketet, varför ett nedbantat Slakthusmot med av- och påfarter E45 norrgående riktning orienterade mot Slakthusgatan via ny förbindelseväg samt av- och påfarter E45 södergående riktning orienterade mot Marieholmsgatan. Lösningen som skapar acceptabel orienterbarhet från det lokala gatusystemet, men även en hel del oönskad trafik på Slakthusgatan. Detaljplanen medger utrymme för genomförande av den fullvärdiga lösningen enligt förstudien, men har i dagsläget ingen finansiering av genomförandet.

För anslutningen mellan av- och påfart E45 norrgående riktning och Slakthusgatan anläggs en förbindelseväg som påverkar Göteborgs Energis område. Denna väg planläggs permanent medan anslutningen till Slakthusgatan med en rondell anläggs temporärt inför planläggningen av Slakthusområdet samt Gamlestadstorget etapp 2 (som inkluderar en vägtunnel till Artillerigatan). För anslutning till av- och påfarter E45 södergående riktning byggs Marieholmsgatan liksom korsningen med Slakthusgatan om för att rikta trafikströmmarna mot norr istället för som idag mot söder. Detta innebär även att gång- och cykelbanan vid Slakthusgatan flyttas till den södra sidan, för att inte komma i konflikt med de största trafikströmmarna. Med trafiksäkra korsningspunkter och en väl utformad gestaltning, inkluderat belysningen, finns möjligheter att med vägprojektet tillskapa en bättre gång- och cykelmiljö. Om en skärmning av trafikbullret är möjlig ges ytterligare positiva effekter för en mänskligare stadsmiljö, vilket ska studeras inom planarbetet.

Industrifastigheter väster om Marieholmsgatan får ny gemensam in- och utfart. En fastighet påverkas av anläggandet av denna in- och utfart. Även Göteborgs Energi får nya in- och utfarter. Breddning av väg E45 medför även fastighetsintrång samt påverkan på befintliga verksamheter öster om vägen.

Utmed Marieholmsgatan omfattar detaljplanen ett högvattenskydd till nivån +2,4 (skydd på medellång sikt). Förbindelsevägen anläggs på nivån +2,4 och väg E45 på nivån +2,9 (skydd på lång sikt). Samtidigt saknas en viktig sträcka av översvämningsskyddet mot söder, som borde ingå i projekt Marieholmsförbindelsen, för ett heltäckande skydd av väg E45. Genomförandet blir därför osäkert.

Överväganden och konsekvenser

Nya av- och påfarter behöver anläggas för att den lokala biltrafiken i Marieholm och Gamlestaden ska kunna nå väg E45, en viktig del i stadsdelens utveckling. Väg E45 är av riksintresse och en standardhöjning av vägen är därför motiv för planläggning. Trafikverkets förutser en fördubblad trafikvolym (till prognosår 2030) på väg E45 och planerar projektet för denna kapacitetsökning. En dubblerad trafikmängd har samtidigt många negativa effekter för omgivande stadsmiljö, inte minst med tanke på att särskilda åtgärder (utöver en högre vägstandard) inte föreslås för att minska de störningar och risker som vägen orsakar omgivande bebyggelseutveckling.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen med avseende på utbyggnaden av riksintresset väg E45, men prövar inte den bebyggelseutveckling som är inriktningen för omgivande områdens markanvändning. Detta lämnar frågor att lösa för bebyggelseutvecklingen då inte åtgärder vidtas av Trafikverket för att möjliggöra stadsutvecklingen samt en god ljudmiljö.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att genomföra vägprojektet E45 Slakthusmotet, som omfattar återskapade av- och påfarter till väg E45 samt en standard- och kapacitetshöjning av Trafikverkets väg. Syftet med planläggningen är också att i det lokala gatunätet möjliggöra förbindelser till de nya av- och påfarterna.

Läge, areal och markägoförhållanden

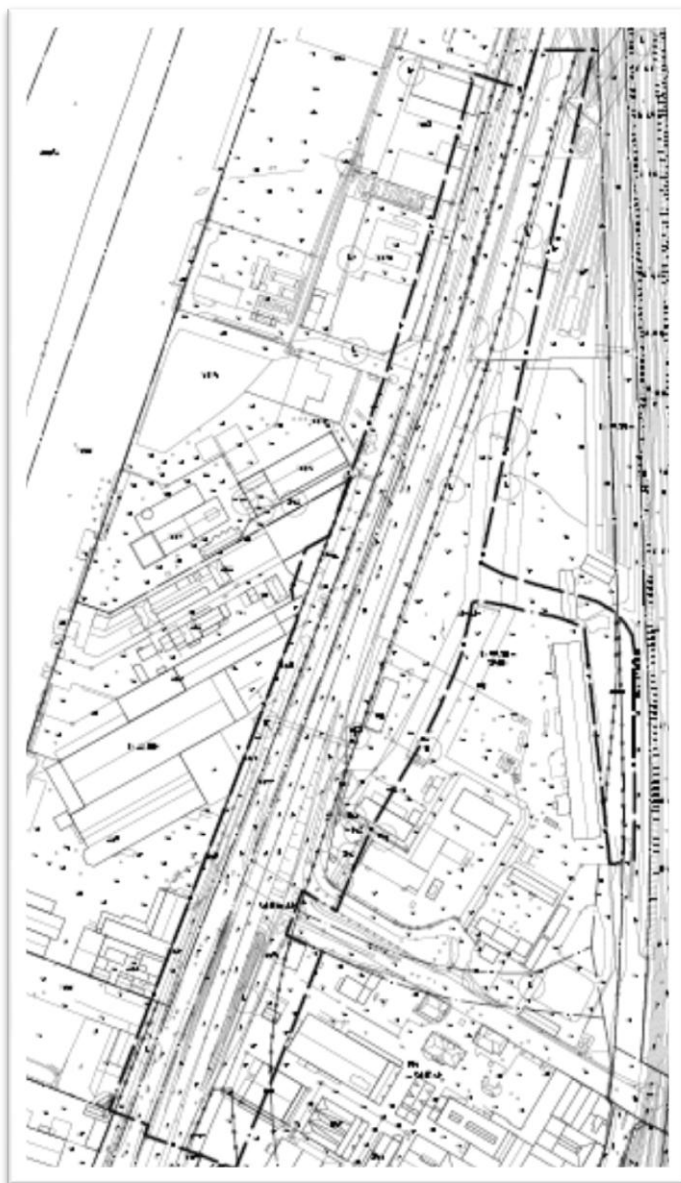


Flygbild från väster över Marieholm med väg E45 och Slakthusgatan markerade

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

Planområdet omfattar cirka 100 hektar och ägs huvudsakligen av kommunen, Göteborg Energi AB, Higab och Klöver AB.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.



Grundkarta med plangräns

Planförhållanden

Översiktsplanen för Göteborgs kommun redovisar Marieholm som utredningsområde för framtida bebyggelse; bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor med mera. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.

Konkretisering av en stadsomvandling i Marieholm har skett med två planprogram; planprogram för Nordöstra Marieholm inklusive Slakthusområdet, godkänt av byggnadsnämnden i mars 2004, samt planprogram för Nya älvförbindelser vid Marieholm, godkänt av byggnadsnämnden i mars 2009. Ett fördjupat planeringsunderlag krävs för att pröva lämpligheten av en stadsomvandling i området. Motivet till stadsomvandlingen är satsningen på Gamlestaden som en strategisk knutpunkt i staden, där utbyggnad redan pågår för en ny stadsmiljö och en stärkt kollektivtrafiknod i nordöstra Göteborg.

Väg E45 utgör riksintresse för kommunikation-väg, Norge-/Vänerbanan riksintresse för kommunikation-järnväg, Göta älv riksintresse för kommunikation-sjöfart (hamn samt farled). Säveån utgör riksintresse för naturvården samt Natura 2000-område. Skyddsobjekt för kraftförsörjningen samt för kommunikation-fiber finns i området.

För större delen av planområdet gäller detaljplan 2-3187, från 1968, som utöver järnvägstrafikområde även medger industriändamål med tillåten byggnadshöjd om tolv meter. Även detaljplan 2-2203, från 1937, som omfattar hamn- och industrimark samt före detta industrispår väster om Marieholmsgatan påverkas till viss del, liksom detaljplan 2-4879, från 2008, som omfattar skyddsområde vid Norge-/Vänerbanan med tillhörande serviceväg (Lärje Bangårdsgata). Detaljplanernas genomförandetider har gått ut. Gällande fastighetsplan 3-3254 (tomtindelning) väster om Marieholmsgatan upphävs.

Den stadsomvandling som planeras i Slakthusområdet, utmed Slakthusgatans båda sidor, kommer att prövas i en egen detaljplaneprocess med planerad start år 2017. Planbesked har getts till fastighetsägarna i Slakthusområdet om planläggning, men planarbetet har fått avvakta att trafiklösningen för Slakthusmotet ska bli klar. Tanken var först att både Slakthusmotet och den nya stadsbebyggelsen skulle prövas i samma detaljplan för att klarlägga de planeringsförutsättningar som finns att hantera för vägbyggnationen i relation till en stadsförnyelse. Den forcerade tidplanen för vägprojektet har dock gjort att detaljplanen fått delas, där vägprojektet går före. Detta innebär dock inte att vägprojektet kan ses isolerat i relation till dagens markanvändning och bebyggelse i området utan även i relation till kommande stadsbebyggelse.

Trafikverket har inte tagit med denna förutsättning i arbetet med vägplanen, varför planeringsfrågorna för vägbyggnation och ny bebyggelse/markanvändning är dåligt analyserad och beskriven. Konkreta förslag till åtgärder saknas för att ge en bättre förutsättning till byggnation i Marieholm utifrån Stadens översiktsplan och planeringsinriktning för området.

Planarbete pågår för Gamlestadstorget etapp 2. En detaljplan som ska hantera hur det nya gatusystemet öster om Norge-/Vänerbanan samt planerad vägtunnel till Artillerigatan ska kopplas samman med Slakthusgatan och Slakthusmotet. Planarbete har även startat för bostäder och verksamheter norr om Gamlestadstorget.



Gamlestad och Marieholm. Blå fält markerar exploateringsområden. Bild: Trafikkontoret

Mark, vegetation och fauna

Marieholm är ett lågt liggande område vid Göta älv. Historiskt fanns en östra älvfåra som låg i Norge-/Vänerbanans sträckning och som tillsammans med Sävån skapade en holme, tidigare kallad Gammelstadsholmen. Marieholm har efter anläggandet av Slakthusområdet vid förra sekelskiftet, liksom av Bergslagsbanan, Bohusbanan och Västgötabanan kommit att domineras av järnvägar och verksamheter. Med anläggandet av Marieholmsleden/väg E45 på 70-talet samt nu pågående utbyggnad av Marieholmsförbindelsen har vägtrafiken kommit att dominera området allt mer. Området är huvudsakligen hårdgjort, med viss vegetation av varierad kvalitet utmed trafiklederna. Det finns två biotopskyddade alléer. En lindallé utmed den norra sidan av Slakthusgatan samt en häckpoppelallé utmed den östra sidan av väg E45.



Flygbild från nordväst över delar av området

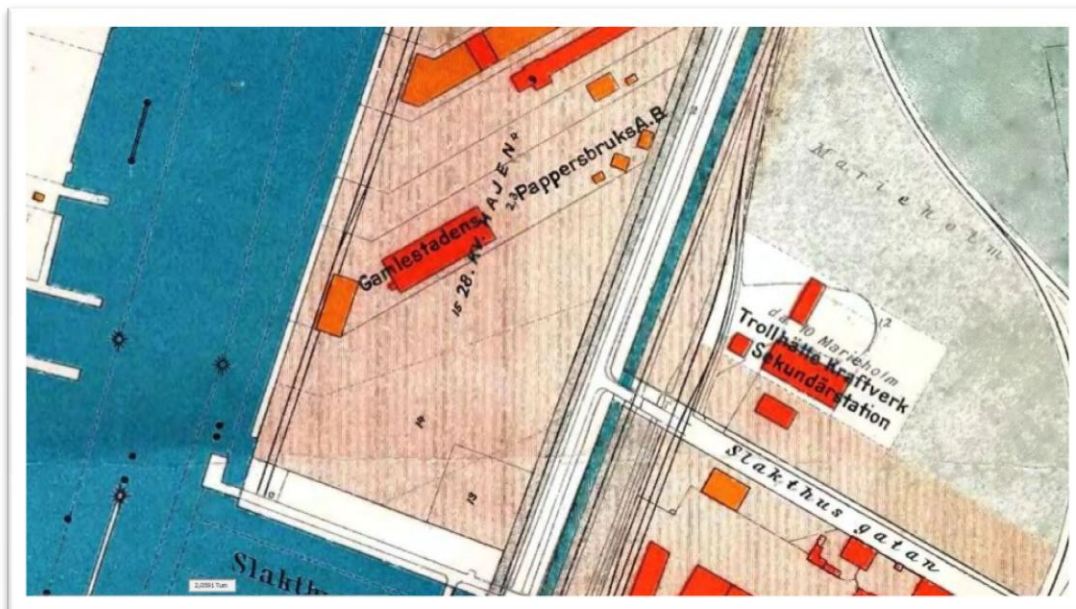
Marken som utgörs av fyllnadsmassor samt naturligt avsatt jordmaterial bestående av sand, silt och gyttja underlagras av lös siltig lera som vilar på ett friktionslager på berg. Leran, med ett lerdjup enligt utförda borrhningar på 80-100 meter, blir fastare med djupet. Grundvattennivån ligger ca 0,5-1,5 under befintlig markyta.

Sättningar pågår i området. Befintliga vägbankar för Slakthusbron har satt sig med upp till 1,5 meter sedan de byggdes på 70-talet. Ramperna sätter sig i dagsläget med 5-13 mm/år. För omgivande markområden är sättningstakten som mest 5 mm/år. För alla uppfyllnader av vägramper/vägbankar i området kommer förstärkningsåtgärder att behövas för att minska sättningshastigheten. Förstärkningsåtgärder behöver även vidtas för att åtgärda befintliga vägramper till Slakthusbron.

Vägplanens geotekniska utredning (PM Geoteknik, 2017-02-06) konstaterar att markstabiliteten i området är tillfredsställande. Planområdet kan inte heller påverkas vid ett fortskridande skred från Göta älv.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse utgörs av industribyggnader av varierad ålder, storlek och arkitektonisk kvalitet. Det finns även byggnad samt kraftledning, viktiga för stadens elförsörjning i vägens närhet. Göteborgs Slakthus, uppfört 1903 var Sveriges första kommunala slakthus och utgör fortfarande en välbevarad och sammanhållen bebyggelse med tydlig identitet, av såväl kulturhistoriskt som karaktärsskapande värde.



Karta från 1921 över delar av området

Arkeologiska provundersökningar har gjorts av Trafikverket för att kontrollera om fornlämningar finns i området, bl.a. med tanke på närheten till fornlämningen Nya Lödöse. Inga lämningar har dock konstaterats, varför Länsstyrelsen beslutat om att inga ytterligare arkeologiska undersökningar krävs.

Sociala aspekter

Den omfattande infrastrukturen i Marieholm, som nu byggs ut ytterligare med Marieholmsförbindelsen, skapar stora barriärer i stadslandskapet. I kombination med den lågt befolkade industrimarken och den omfattande trafiken även på det lokala gatunätet blir Marieholm en både otrygg och ogästvänlig miljö som skär av Gamlestaden och nordöstra Göteborg från den övriga staden. Viktiga gång- och cykelstråk passerar genom Marieholm för sammankoppling av staden. Även om de kan ha en funktionell standard kan de ändå inte anses vara attraktiva stråk för gående och cyklister på grund av den trafik- och bullerutsatta stadsmiljön.

Trafik, tillgänglighet och service

Marieholm nås med bil från väg E45. Med pågående genomförande av Marieholmsförbindelsen måste dagens av- och påfarter ersättas med nya längre norrut, vilket är skälet till vägprojektet och till denna detaljplan. Slakthusgatan är en viktig gata för att leda trafiken från Gamlestadsvägen och Artillerigatan till väg E45. Staden planerar för en vägtunnel under byggnationen vid Gamlestadstorget som ska leda genomfarts-trafiken på Artillerigatan till Slakthusgatan och Slakthusmotet. Verksamheterna i Marieholm genererar trafikrörelser med behov av koppling till väg E45 och med en hög andel tung trafik.

Cykelstråk, som ingår i huvudcykelnätet, finns utmed Slakthusgatan och Marieholmsgatan med koppling mot Hisingen respektive Centrum. Cykelvägen norrut utmed Marieholmsgatan har en låg standard. Gångbanor finns utmed gatorna.

Väg E45 trafikeras av expressbusstrafik, dock utan att stanna i Marieholm. Ingen stadstrafik trafikerar heller längre Marieholm. Närmaste kollektivtrafiknållplats är Gamlestadstorget, som håller på att byggas ut till en kollektivtrafiknod för nordöstra Göteborg; Gamlestadens Resecentrum med tågtrafik, spårvagnstrafik och busstrafik. En satsning som betyder att ytterligare busstrafik i framtiden förväntas angöra knutpunkten, även från väg E45, Marieholmsgatan och Slakthusgatan. Det kan vara expressbusstrafik som angör resecentrumet och det kan vara nya busslinjer som trafikerar Marieholmstunneln mot Hisingen eller Marieholmsgatan mot Gullbergsstrand och Göteborgs centrum.



Slakthusmotet idag med av- och påfarter vid Slakthusgatan för norrgående körriktning

Marieholm har inte någon kommersiell eller offentlig service, vilket betyder att målpunkter idag i princip saknas i området.

Teknik

Flertal ledningar för vatten och avlopp samt dagvatten, fjärrvärme, el, tele och fiber, finns i området och behöver beaktas och redovisas i Trafikverkets vägplan.

Störningar

Ljudstörningarna från trafiken i området är betydande, inte minst från väg E45 men även från de lokala gatorna. Trafikverket anger i vägplanen att ljudnivån från väg E45 ger ekvivalenta ljudnivåer på över 65 dBA vid intilliggande byggnader, med maximala ljudnivåer på upp till 85 dBA. Trafikverket har inte undersökt förekomsten av vibrationer i området orsakade av vägtrafiken.

Luftkvaliteten i området påverkas av den omfattande vägtrafiken. Enligt vad Trafikverket anger i vägplanen överskrids idag miljökvalitetsnormer för kvävedioxid utmed trafiklederna i staden. Miljökvalitetsnormer för partiklar klaras med de öppna ytor som omger vägen, där vinden kan ”blåsa rent” luften.

Sammantaget bidrar väg E45 till påtagliga störningar, som både försvårar en stadsomvandling och som gör gång- och cykelstråk samt stadsmiljön som sådan ogästvänlig att vistas i. Även om det idag inte finns bostäder i vägens direkta närhet utgör de lokala gatorna viktiga stråk i staden för sammankoppling av stadsdelar. Staden har i dialogen med Trafikverket framfört att man i arbetet med vägplanen behöver titta på luftkvaliteten utmed de gång- och cykelstråk som passerar, liksom på möjligheten att skärma ljudstörningarna för en bättre stadsmiljö.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger en utbyggnad av väg E45 med nya av- och påfarter till det lokala gatuvägnätet, det så kallade Slakthusmotet. En kapacitets- och standardhöjning möjliggörs samtidigt för vägen. Detaljplanen medger också att om- och nybyggnad sker av det lokala gatunätet, för anslutning till det nya motet.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Trafikverket är idag väghållare av väg E45 och ansvarar för dess drift och underhåll.

Ett genomförandeavtal kommer att tecknas mellan kommunen och Trafikverket vilket bland annat ska reglera ansvarsfördelningen gällande utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän platsmark inom planområdet. I genomförandeavtalet ska det framgå att Trafikverket, som utförande part enligt Västsvenska paketet, ansvarar för att utföra och bekosta all utbyggnad av anläggningar inom planområdet och även anläggningar utanför planområdet.

Bebyggelse

Detaljplanen innebär att kvartersmark med byggrätt för industri, inom 30 meter från vägkant på E45, får en skyddsbestämmelse avseende störningsskydd på grund av transporter av farligt gods. Skyddsbestämmelsen betecknas m_1 på plankartan. Ett antal befintliga byggnader i Slakthusområdet samt vid Slakthusgatan och Marieholmsgatan berörs.

Gränsjusteringar sker mellan allmän plats och kvartersmark.

Byggnader som får skyddsbestämmelser



Slakthusgatan 9



Slakthusområdet



Marieholmsgatan 58-60

Bevarande, rivning

Vid vägprojektets genomförande kommer byggnader att behöva rivas för anläggandet av cirkulationsplats samt in-/utfart till industrifastigheter vid Marieholmsgatan, för ny förbindelseväg till Slakthusgatan samt för breddning av vägområde E45 mot öster.



Byggnad vid Slakthusgatan 11 som rivs

Trafik

För stadsutvecklingen i Gamlestaden och för trafikströmmar från omgivande stadsdelar är Stadens planeringsinriktning att genomfartstrafik på Artillerigatan ska ledas via en vägtunnel under Gamlestadstorget till Slakthusgatan och Slakthusmotet. Andra vägdragningar utanför Gamlestaden har i ett tidigare skede studerats men avfärdats som inte möjliga att genomföra. Även utan denna genomfartstrafik behöver dock Marieholm och Gamlestaden få nya av- och påfarter på väg E45 som ersättning för de av- och påfarter som tas bort med genomförandet av Marieholmsförbindelsen. Att genomfartstrafiken från Artillerigatan tydligare styrs mot Slakthusmotet ställer extra stora krav på att till skapa en välfungerande och orienterbar trafiklösning. Även tidigare har dock Slakthusgatan och av- och påfarterna på väg E45 varit en körväg som många valt från Artillerigatan och Gamlestadsvägen.

Väg E45 får en ny vägbro för passagen av Slakthusgatan, vilket fördubblar bredden på väganläggningen och ökar antalet körfält jämfört med idag. Breddningen ger plats för av- och påfarter samt för ökad kapacitet på väg E45. Det medger även möjlighet till omledning av trafik vid byggnation och vid framtida drift- och underhållsarbeten. Sättningar på vägramper till befintlig vägbro åtgärdas och både nya samt gamla vägramper får stödmurar för förbättrad stadsmiljö och minimerat markintrång. Breddning av vägområdet för passagen av Slakthusgatan sker huvudsakligen inom befintligt vägområde (för dagens av- och påfart E45 norrgående riktning).

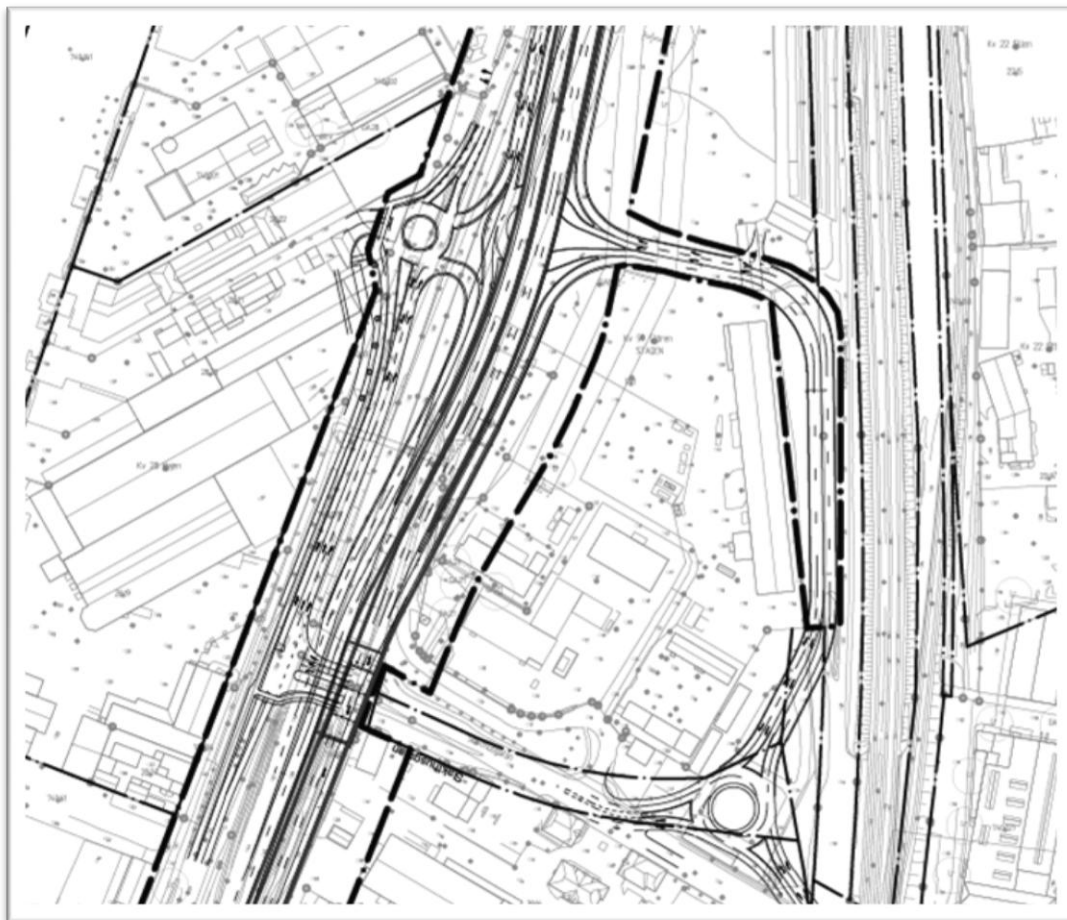


Modellbild från söder av nytt Slakthusmotet enligt vägplanen. Bild: Trafikverket

Norr om Slakthusgatan anläggs det nya Slakthusmotet med av- och påfart E45 norrgående riktning orienterade mot Slakthusgatan samt av- och påfart E45 södergående riktning orienterade mot Marieholmsgatan. Ombyggnad av Marieholmsgatan behövs för anslutning till motet. Ny förbindelseväg behöver byggas för anslutning av motet till Slakthusgatan. Väg E45 får en bågformad linjeföring mot öster för att tillskapa plats för motet.

Det vägförslag som låg till grund för projektet i förstudien visade på en brolösning där alla riktningar på väg E45 kunde nå från Marieholmsgatan respektive förbindelsevägen, via en rondell under väg E45 i det nya Slakthusmotet. Denna bro har inte gått att finansiera varför vägprojektet har fått anpassas till en trafikering där av- och påfarter enbart kan nå från endera sidan av väg E45. Detta föranleder oönskade trafikrörelser via Slakthusgatan jämfört med trafikförslaget i förstudien, bland annat med tung trafik till/ från Marieholmsgatan som behöver nå E45 norrgående riktning och som inte tidigare har behövt köra denna väg.

Detaljplanen medger dock även att ett fullständigt mot enligt förstudien byggs.



Ett fullständigt mot enligt Trafikverkets förstudie omfattas inte av vägplanen men kan byggas inom detaljplanens gränser

Den nya väg E45 får på sträckan en uppdaterad standard med minskad olycksrisk och högre trafiksäkerhet. Den ökande kapaciteten med nya filer ger framkomlighet för biltrafiken även med den fördubbling av trafikvolymen på E45 som Trafikverket förutspår till prognosåret 2030. Belysning, räcken och övrig vägutrustning uppdateras även på den gamla Slakthusbron.

Slakthusmotet, som ersättning för tidigare av- och påfarter, medger att busstrafik kan trafikera Gamlestadens Resecentrum (avser primärt hållplatserna vid Waterloogatan) med koppling till väg E45 och till Marieholmsförbindelsen. Vägprojektet innehåller inga särskilda satsningar på kollektivtrafiken, mer än att även busstrafiken får del av den kapacitetshöjning som görs för framtida ökande trafikvolym (enligt Trafikverkets prognoser).

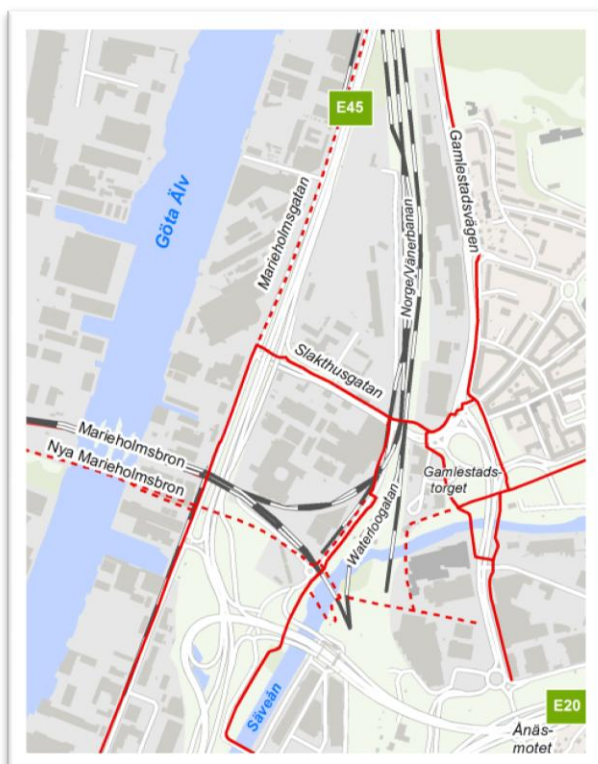
Gator, GC-vägar

En ny förbindelseväg anläggs från av- och påfart E45 norrgående riktning till Slakthusgatan, som temporärt ansluts med en rondell norr om befintliga gata. Förbindelsevägen anläggs permanent medan rondellen anläggs temporärt för att trafiklösningen för den framtida Slakthusgatan och vägtunneln till Artillerigatan ska kunna hanteras genom planarbetena för Slakthusområdet respektive Gamlestadsstorget etapp 2. Med anläggandet av rondellen norr om befintlig gata påverkas inte heller trafiken av genomförandet.

Slakthusgatan får med ett fullständigt mot enligt förstudien påtagligt mindre trafik, med goda förutsättningar till en stadsutveckling utmed gatan. Även med den bantade utformningen av motet som Trafikverket nu har i vägplanen är en minskad trafik i östlig riktning möjlig. Slakthusgatans framtida utformning som ”stadsgata” ingår inte i detaljplanen, men redan med genomförandet av vägprojektet minskas antalet körfält till totalt tre på sträckan mellan Marieholmsgatan och förbindelsevägen (vilket betyder ett körfält mindre i östlig riktning jämfört med idag).

Nya in- och utfarter anläggs till Göteborgs Energis fastighet liksom till den avskurna del av fastigheten som bildas mot norr. Ny koppling behövs även till Trafikverkets serviceväg (Lärje Bangårdsgata).

Ombyggnad krävs av Marieholmsgatan för att hantera trafikströmmarna till och från av- och påfart E45 södergående riktning och en rondell anläggs vid av- och påfarterna. Utfarter från fastigheter stängs och en samlad in- och utfart anläggs vid den nya rondellen. Korsningen med Slakthusgatan justeras då de större trafikströmmarna kommer att ändra riktning till huvudsakligen norrut jämfört med tidigare huvudsakligen söderut. Samtidigt flyttas gång- och cykelbanan till Slakthusgatans södra sida för mindre konflikter med svängande trafikrörelser. Utmed den ombyggda sträckan av Marieholmsgatan får cykelbanan en bättre standard jämfört med idag.



Gång- och cykelstråk i området (streckade stråk är under utbyggnad). Bild: Trafikverket

Samtliga gångbanor kommer att byggas tillgängliga för personer med funktionsvariationer. Särskild gång- och cykelbana utmed förbindelsevägen byggs inte. Liksom idag kommer man att kunna använda servicevägen (Lärje Bangårdsgata) om man som gående eller cyklist behöver ta sig norrut i området, till exempel till Bergslagens Järnvägssällskap.

Passagen under Slakthusbroarna kommer att bli dubbelt så lång som idag. För gång- och cykelstråket utmed Slakthusgatan behöver särskild omsorg läggas på att tillskapa en upplevelsemässigt fungerande och trygg passage. Belysning, sidoområden samt materialval blir viktigt att arbeta med i fortsatt gestaltungsarbete.

Friytor

Friytor för vistelse kommer inte att tillskapas med vägprojektet, däremot kommer det att tillskapas nya ”gröna” markytor för vägens och gatornas sidoområden. En ”stads-mässig” utformning och skötsel krävs då dessa ytor blir avgörande för upplevelsen av Gamlestaden/Marieholm som en del av den tätbebyggda staden. Gestaltningen behöver göras med förutsättningen att området är en framtida del i en blandad stadsmiljö. Trädplanteringar kan hjälpa till med att skapa riktningar samt rumsliga gränser i trafiklandskapet och även hjälpa till att göra trafiken mindre dominerande i stadsbilden. Dessa frågor behöver hanteras inom Trafikverkets gestaltungsarbete där även Staden ska medverka.

Naturmiljö

Två biotopskyddade alléer påverkas av vägprojektet. En häckpoppelallé öster om väg E45 behöver tas ned och ska ersättas genom nya planteringar i området. Några av träden i lindallén utmed Slakthusgatans norra sida behöver även tas bort. Lindallén, som har stora upplevelsemässiga värden i dagens gatumiljö, kommer i övrigt att omfattas av förestående planläggning av Slakthusområdet och Slakthusgatan. Påverkan på de biotopskyddade alléerna med anledning av vägprojektet hanteras av Trafikverket genom vägplanen. Dialog krävs med kommunen för placering av ersättningsträd.

Sociala aspekter

Barriäreffekten av väg E45 blir kraftigare då passagen under vägbroarna blir dubbelt så lång som idag. Samtidigt finns goda möjligheter att med en uppgraderad gestaltning av vägbroarna i form av stödmurar, materialval och belysning, samt bättre omhändertagna sidoområden, skapa en mer människovänlig stadsmiljö för gående och cyklister. Om bullerskärmar uppförs utmed väg E45 skulle även ljudmiljön kunna förbättras med betydelse för upplevelsen av vägens barriärverkan (något som dock inte Trafikverket har med i genomförandet av vägprojektet).

Slakthusmotet, som ersättning för tidigare av- och påfarter, har en viktig funktion för att trafikkalt koppla Marieholm, Gamlestaden med flera områden till trafiklederna genom staden samt till och från staden, av betydelse för utvecklingen av nämnda stadsdelar. Med rätt utformning/gestaltning och med vidtagna åtgärder mot störningar och risker skulle vägprojektet även kunna bidra till förbättrade möjligheter att utveckla Marieholm och Gamlestaden till en mer vital del av staden, där de stora investeringar som nu görs med resecentrumet vid Gamlestadstorget ges största effekt.

En utveckling av Slakthusområdet, som redan idag är en karaktärsfull kulturmiljö, kan även ge viktiga identitetsskapande värden för stadsdelens utveckling och attraktivitet, som kontrast mot den nybyggda miljön vid Gamlestadstorget. Det skulle även bättre befolka den västra sidan av Gamlestadens Resecentrum, en viktig trygghets-skapande effekt för kollektivtrafikknutpunkten.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Vägdagvattnet från väg E45 kommer till skillnad mot idag att omhändertas för viss rening i svackdiken innan utsläpp sker via dagvattensystemet till Göta älv. Utformningen av sidoområden med öppna svackdiken kommer att bli en gestaltungsfråga att vidare studera. Med den nya väganläggningen ges möjlighet att kontrollerat ta hand om eventuella miljöskadliga eller farliga utsläpp vid en olycka. Omhändertagandet av vägdagvattnet från de kommunala gator som ingår i vägprojektet behöver även hantearas i genomförandet. Dagvattenhanteringen beskrivs i PM Avvattning 2017-02-06.

Vatten och avlopp

Trafikverket hanterar genom vägplanen och genomförandet av vägprojektet de omläggningar som krävs av ledningar för Kretslopp och Vatten.

Värme

Trafikverket hanterar genom vägplanen och genomförandet av vägprojektet de omläggningar som krävs av ledningar för Göteborg Energi.

El och tele

Trafikverket hanterar genom vägplanen och genomförandet av vägprojektet de omläggningar som krävs av ledningar för el och tele/fiber. Skyddsobjekten för kraftförsörjningen samt för opto/fiber måste särskilt beaktas vid genomförandet.

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborg Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborg Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Uppbyggnader av väganläggningen och av gatorna, för anslutning till vägbroar över Slakthusgatan samt för översvämningssäkring av vägar och gator medför att förstärkningsåtgärder krävs i form av lättfyllnader, bankpålning och liknande, för att inte sättningsarna ska bli för stora. Åtgärder behöver även vidtas för att befintliga vägramper till Slakthusbron ska få sättningshastigheter som överensstämmer med nyanlagda vägramper.

Markmiljö

Markföroreningar förekommer i området, från verksamheterna men även från tidigare användning för järnvägstrafik. Trafikverket hanterar markföroreningarna inom arbetet med vägplan samt i genomförandet av vägprojektet. Föroreningssituationen kommer genom projektets genomförande att förbättras något.

Förorenade massor över gränsvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) kommer att omhändertas. Massor under gränsvärdet föreslås att återanvändas inom vägprojektet.

Buller

Den dubblerade trafikvolym som Trafikverket (PM Buller 2017-02-06) förutspår på väg E45 medför en ökad ljudstörning i området om 3-6 dBA ekvivalentnivå. En påtaglig höjning av ljudnivån. Då trafiken går på en vägbro/bank utan bullerskärning och skyddande bebyggelse sprids ljudet på långt håll.

Trafikverket har, trots Stadens framförda önskan, inriktat sig på fasadåtgärder för befintlig bebyggelse istället för att vidta en skärning som generellt skulle förbättra ljudnivån i stadsmiljön. En trafikbullerberäkning med bullerskyddsskärm, ÅF-Infrastructure 2016-11-16, visar att skärning på väganläggningen inte ger någon effekt på ljudmiljön i omgivande områden.

Trafikverket förutsätts att anlägga vägen så att inte störande vibrationer uppkommer inom omgivande kvartersmark.

Högsta högvatten

För översvämningsskydd på medellång sikt, enligt stadens planeringsinriktning, behöver det lokala gatunätet säkras till nivån +2,4. Trafikverket ska utifrån länsstyrelsens krav säkra väg E45 på lång sikt, till nivån +2,9 i likhet med översvämningsskyddet för Marieholmsförbindelsen. Den brist som dock finns är att projekt Marieholmsförbindelsen inte bygger ut översvämningsskyddet på sträckan under järnvägsbroarna, trots att det ingår i vägprojektet. Detta ”glapp” behöver lösas av Trafikverket för att säkra framkomligheten på väg E45, som en tillgänglig väg att ta sig till och från Marieholm vid en översvämning. Skyddet av vägen ingår även som en del i att översvämningssäkra Slakthusområdet vid kommande planläggning.

Översvämningsskydden kommer inte att vara påbyggnadsbara. Vid behov av att säkra gator och vägar till högre nivåer ingår det i lösningar med storskaliga skydd som Staden utreder såsom älvkantsskydd alternativt yttre skydd vid älvmyningen.

Farligt gods

Trafikverkets riskutredning för vägplanen (PM Risk 2017-02-06) visar på att både individ- och samhällsriskerna är låga med dagens bebyggelse och markanvändning. Trafikverket har dock inte beaktat den generellt höga risknivån som finns från transporter av farligt gods på järnvägarna i området, utan studerat väg E45 som enskilt objekt. Den sammanlagda risknivån behöver utredas för att värdera om åtgärder behövs.

Inga riskreducerande åtgärder föreslås. Med en bättre vägstandard kommer olycksrisken att minska och med moderna räcken och kantbalkar kommer även konsekvenserna av en eventuell olycka bli mindre, med lägre krockvåld och mindre risk för att en transport med farligt gods lämnar vägbanan. Med brokonstruktion och föreslagna svackdiken finns möjlighet att kontrollerat omhänderta ett utsläpp vid en olycka. Ett utsläpp av till exempel brandfarlig vätska kan inte rinna in på omgivande kvartersmark.

Den förbättrade vägstandarderna minskar risken för en allvarlig olycka med farligt gods, men samtidigt flyttas vägen närmare befintliga fastigheter i öster, vilket även är det område som är först att planläggas för stadsomvandling i enlighet med kommunens översiktsplan. Trafikverket har inte gjort någon värdering av positiva respektive negativa effekter på risksituationen av detta. Byggnader ska kunna finnas kvar och även uppföras enligt byggrätt i gällande detaljplan inom skyddsområdet 30 meter från väggkant. Krav på skyddsåtgärder som kan regleras i detaljplan behöver preciseras.

För den kommande exploateringen öster om vägen har en dialog startat med Räddningstjänsten om avstånd, täthet och användning utmed väg E45. Studier av risknivå och möjlig riskhantering har påbörjats för detta syfte, där byggnation nära vägen prövas som ett sätt att skapa både buller- och riskskydd för utveckling av bakomliggande äldre bebyggelsemiljöer inom Slakthusområdet.

Kompensationsåtgärd

Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploatören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

Trafikverket kompenserar för de biotopskyddade alléer/träd som tas ned, genom ny trädplantering längs Marieholmsgatan och den nya förbindelsevägen.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet.

Ett genomförandeavtal kommer att tecknas mellan kommunen och Trafikverket vilket bland annat ska reglera ansvarsfördelningen gällande utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet. I genomförandeavtalet ska det framgå att Trafikverket ansvarar för att utföra och bekosta all utbyggnad av anläggningar på allmän plats som utförande part enligt Västsvenska paketet.

Anläggningar inom kvartersmark

Trafikverket ansvarar för samt bekostar de åtgärder som behövs inom kvartersmark och som är en direkt följd av vägprojektet, exempelvis bullerskyddsåtgärder och skyddsåtgärder med avseende på transporter av farligt gods.

Anläggningar utanför planområdet

Trafikverket avser att utföra arbeten kopplade till vägprojektet även utanför detaljplanelområdet, bland annat flytt av ledningar samt erforderliga anslutningar till enskilda vägar för anpassning till befintligt vägnät. Dessa åtgärder redovisas i vägplanen.

Trafikverket avser också att anlägga en cirkulationsplats (se illustrationsritning) kopplad till vägprojektet, vilken ansluter till detaljplanens nya huvudgata och till Slakthusgatan.

Drift och förvaltning

Kommunen, genom trafikkontoret, ansvarar för framtida drift och underhåll av allmän plats huvudgata GATA₁.

Trafikverket är idag väghållare av väg E45 och ansvarar för dess drift och underhåll. I plankartan är väg E45 markerad som VÄG₁.

Trafikverket ansvarar även fortsättningsvis för framtida drift och underhåll av allmän plats VÄG₁.

Samverkan mellan Trafikverket och trafikkontoret ska ske i enlighet med *Överenskommelse 2010 mellan Göteborgs Stad, trafikkontoret och Trafikverket Region Väst avseende vägområdesgränser*.

Mark planlagd som kvartersmark förvaltas av respektive fastighetsägare.

Fastighetsrättsliga frågor

Utbyggnaden av Slakthusmotet är ett projekt som drivs av Trafikverket som en del av Västsvenska paketet. Inom detaljplanelagt område har kommunen enligt väglagen en skyldighet att tillhandahålla mark eller utrymme som behövs för väg där staten (Trafikverket) är väghållare. I enlighet med Trafikverkets vägplan, planlägger kommunen mark som krävs för vägprojektet som allmän plats VÄG₁.

Staden menar dock att åtkomst till stödmurar öster om väg E45 kan regleras med servitut inom kvartersmark, markerat med z₁ i detaljplanen, istället för med vägområde.

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför en rättighet samt en skyldighet för kommunen att lösa in mark utgörande allmän plats. Kommunen ska på uppdrag av Trafikverket lösa mark av fastigheterna nämnda under avsnittet *Fastighetsrättsliga konsekvenser* nedan, för att möjliggöra utbyggnaden av nytt Slakthusmot. Detta kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen. Den mark som ingår i allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till lämplig fastighet ägd av kommunen.

Planförslaget möjliggör överlåtelse av industrimark (på plankartan markerat med J) genom fastighetsreglering.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning kan komma att bildas för gemensam in- och utfart till förmån för fastigheterna Gamlestaden 28:1, Gamlestaden 28:20 och Gamlestaden 28:19. Genom att bilda gemensamhetsanläggningar blir berörda fastighetsägare gemensamt ansvariga för anläggningens utförande och framtida drift.

Servitut

Befintliga servitut som berörs av planförslaget kan omprövas alternativt upphävas om de kan anses som onyttiga.

Möjlighet finns att bilda servitut för underhåll av allmän vägbro inom område markerat med z₁ i detaljplanen.

Ledningsrätt

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Avtal avseende omläggningar av ledningar bör tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket, innan detaljplanen antas av kommunen, för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt.

Inom planområdet har Göteborg Energi Nät AB tre ledningsrätter som delvis går i mark som planläggs för allmän plats gata, ledningsrätterna bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ska ansöka om lantmäteriförrättning för genomförandet av fastighetsbildningsåtgärderna inom allmän plats samt bildandet av gemensamhetsanläggning för in- och utfart vid Marieholmsgatan. Kostnaden för de fastighetsrättsliga åtgärderna kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeaftalet.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Avstår mark	Markanvändning
Gamlestaden 28:20	Ca 100 kvm	Allmän plats GATA ₁
Gamlestaden 28:21	Ca 600 kvm	Allmän plats GATA ₁
Gamlestaden 59:1	Ca 6000 kvm	Allmän plats GATA ₁
Gamlestaden 59:1	Ca 7500 kvm	Allmän plats VÄG ₁
Gamlestaden 59:3	Ca 1500 kvm	Allmän plats VÄG ₁
Gamlestaden 740:154	Ca 200 kvm	Allmän plats VÄG ₁

Övrig allmän platsmark är inom kommunägda fastigheter.

Kommunen ska på uppdrag av Trafikverket lösa mark av fastigheterna nämnda ovan för att möjliggöra utbyggnaden av Slakthusmotet, vilket kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Kommunen har sagt upp befintligt hyres- och arrendeavtal som berörs av detaljplanen.

En överenskommelse avseende vägområdesgränser inom Göteborgs kommun tecknades år 2010 mellan Göteborgs stad, trafikkontoret och Trafikverket Region Väst. Överenskommelsen ska utgöra en grund vid upprättande av genomförandeavtal.

Avtal mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgsregionens kommunalförbund och Göteborgs Stad; Västsvenska paketet

Befintliga avtal

Utbyggnaden av Slakthusmotet är en del av Västsvenska paketet i form av delprojekt 301 i det så kallade Block 2-avtalet som tecknades av Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs stad och Göteborgsregionens kommunalförbund första kvartalet 2014. Tidigare träffades mellan parterna dels *Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige daterat mellan november 2009 och mars 2010* (benämnt ”Medfinansieringsavtalet”), dels tecknades även *Avtal om genomförande av Block 1 med tillägg till avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige* (benämnt ”Block 1-avtalet”).

Nytt avtal

En förutsättning för detaljplanens antagande är att ett avtal tecknas avseende resterande finansiering av utbyggnaden projekt 301.

Avtal mellan kommunen och Trafikverket

Ett genomförandeavtal ska upprättas mellan kommunen och Trafikverket. Avtalet ska reglera åtaganden, ansvarsfördelning och förutsättningar för vägprojektets respektive detaljplanens genomförande. Bland annat regleras kostnader och anläggande av nya och befintliga gator, gång- och cykelvägar och bulleråtgärder samt marköverlåtelse, inlösen av allmän plats och tillfälligt nyttjande av kommunens mark. Avtalet ska vara klart innan detaljplanen antas.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Kommunen avser att teckna avtal med berörda fastighetsägare avseende erforderlig marklösen i samband med detaljplanens genomförande. Fastigheter berörda av marklösen framgår ovan i avsnittet *Fastighetsrättsliga konsekvenser*. Kommunen ska även teckna avtal avseende gemensam in- och utfart till Marieholmsgatan.

Avtal mellan Trafikverket och ledningsägare

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren samt Trafikverket för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Avtal mellan Trafikverket och övriga fastighetsägare

Trafikverket avser att teckna avtal med enskilda fastighetsägare som berörs av tillfällig omläggning av vägar under byggtiden. Mark för etablering, upplag för material med mera kan eventuellt behövas under utbyggnadstiden. Avtal om detta träffas i så fall av Trafikverket med respektive markägare.

Dispenser och tillstånd

Detta hanteras i vägplan av Trafikverket, som även ansvarar för att söka erforderliga dispenser och tillstånd hos berörd tillsynsmyndighet.

Tidplan

Samråd: 1:a kvartalet 2017

Granskning: 3:e kvartalet 2017

Antagande: 1:a kvartalet 2018

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Färdigställande: 1:a kvartalet 2021

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

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

Överväganden och konsekvenser

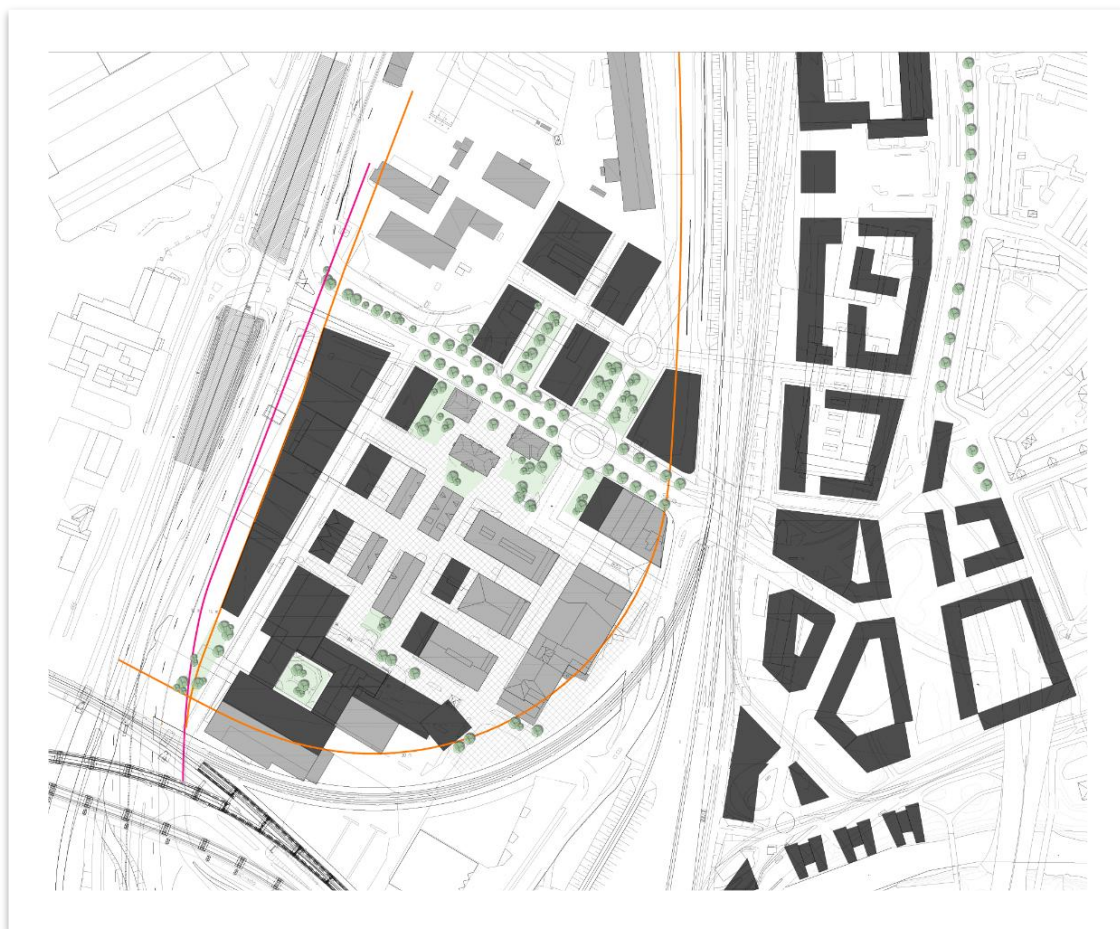
Överväganden har gjorts mellan olika intressen. Effekter och konsekvenser beskrivs utifrån prognosåret 2030, vilket även Trafikverket gör i vägplanen.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att Marieholm och Gamlestaden förlorar kopplingarna till väg E45, vilket skulle skapa nya trafikströmmar i det lokala gatunätet, trafikströmmar som även i högre grad skulle belasta Ånäsmotet och Munkebäcksmotet på väg E20. Staden skulle behöva tänka om för planeringen av den vägtunnel som ska leda genomfartstrafik från Artillerigatan till Slakthusgatan.

Nollalternativet innebär samtidigt att markintrången inte krävs för de nya väganläggningarna och att trafiken på Slakthusgatan borde minska. För kollektivtrafiken innebär det svårigheter att trafikera Gamlestadens Resecentrum med busstrafik som har koppling till väg E45 eller till Marieholmsförbindelsen.

Utifrån förestående bebyggelseutveckling innebär prognosåret 2030 att Slakthusområdet, inkluderat båda sidor av Slakthusgatan, har varit föremål för en stadsomvandling för en tätare och högre exploaterad stadsmiljö med ett blandat innehåll, så även bostäder.



Nollalternativet innebär stadsomvandling med en tätare och högre exploaterad stadsmiljö

Sociala konsekvenser och barnperspektivet

Nedan beskrivs de sociala konsekvenserna utifrån Stadens modell för social konsekvensanalys/barnkonsekvensanalys.

Sammanhållen stad

Sociala konsekvenser i närmiljön: Trafiken mellan väg E45 och östra Göteborg kommer att fördelas på två vägar; Slakthusgatan och den nya förbindelsevägen. Detta ger bättre förutsättningar att utveckla Slakthusområdet, på ömse sidor om Slakthusgatan med kontor, service och eventuellt bostäder.

Slakthusmotet kommer på grund av brist på finansiering inte att byggas som ett fullständigt mot i enlighet med förstudien. Ett fullständigt mot skulle ge ännu bättre förutsättningar för en blandstadsutveckling eftersom mer av trafiken skulle kunna ledas bort från Slakthusområdet, med en påtagligt minskad trafikvolym på Slakthusgatan. Trafik från kvarvarande industriverksamheter utmed älven kommer att behöva trafikera Slakthusgatan, med tung trafik för att nå av- och påfart E45 norrgående riktning.

Detaljplanen stöder ett fullständigt mot, men det är högst osäkert när det skulle kunna genomföras. Utöver att det blir mer kostsamt att bygga i efterhand så blir det trafikalt mer komplicerat under byggtid att i efterhand bygga ett fullständigt mot på samma plats som Slakthusmotet redan kommer att finnas.

Sociala konsekvenser i stadsdelen: En utveckling av Slakthusområdet innebär en förstärkning och utveckling av området kring Gamlestadens Resecentrum. Att utveckla områden nära god kollektivtrafik är bra ur ett socialt perspektiv då det i regel innebär ett minskat bilberoende och att fler människor får goda möjligheter att röra sig till och från området. Stadens ambition är att anläggandet av Slakthusmotet ska stärka stads-kvaliteterna i området, med förbättrade möjligheter till stadsutveckling, i första hand öster om väg E45 fram till prognosåret 2030.

Möjligheterna till stadsutveckling i Slakthusområdet är dock osäkra då Trafikverket i vägplanen inte studerat effekter och konsekvenser av vägbyggnationen i relation till en stadsutveckling. Kommuns planarbete för Slakthusområdet kommer att starta först efter att vägplan och detaljplan för Slakthusmotet är klara. Möjligheter att vidta åtgärder i efterhand, även på väganläggningen, blir avgörande för att kunna lyckas genomföra Stadens planeringsinriktning.

Samspel

Sociala konsekvenser i närmiljön: Med minskad trafik på Slakthusgatan ges förutsättningar för en omgestaltning till ”stadsgata”, som bättre kopplar samman Marieholm, Slakthusområdet och Gamlestaden. Då det fullständiga motet inte byggs (enbart får planstöd) av Trafikverket inom vägprojektet kommer effekten inte bli så stor, även om viss minskad trafikvolym mot öster möjliggörs, då ett körfält i östlig körriktning tas bort från Slakthusgatan.

Att cykelvägen byter sida på Slakthusgatan är i sig inte en standardhöjning, men dock en viktig åtgärd för att inte skapa konflikter mellan större svängande trafikströmmar och cykelöverfarten i korsningen med Marieholmsgatan. Marieholmsgatan norr om Slakthusgatan får på sträckan inom planområdet en högre och mer trafiksäker standard jämfört med idag, även för cykeltrafiken.



Befintlig gång- och cykelbana vid Slakthusmotet på Slakthusgatans norra sida

För att minska barriäreffekten av E45 och hålla samman stadsdelarna och staden är det viktigt med ett väl utformat mot och att kopplingen mellan Marieholm och Slakthusområdet blir luftig, välutformad och upplevs som trygg för gående och cyklister att röra sig genom. Attraktiviteten och tryggheten för gång- och cykelstråket avgörs av hur gestaltning och utformning, inklusive belysning, lyckas för den långa passagen under vägbroarna. En förbättrad bullermiljö, med ljudskärmning av väganläggningen, skulle även skapa en människovänligare stadsmiljö, för gående och cyklister.

Sociala konsekvenser i stadsdelen: Innan planarbetet startades diskuterades det om trafiken från östra Göteborg och det nationella vägnätet skulle dras via Gamlestaden/Artillerigatan eller via andra väglösningar. Ställningstagande gjordes om att genomfartstrafiken fortsatt ska gå via Artillerigatan och att den leds via en vägtunnel till Slakthusgatan och Slakthusmotet. Genomfartstrafik på Artillerigatan kunde även ha styrts via Gamlestadsvägen till Ånäsmotet. Att leda trafiken mot Slakthusmotet ger dock större möjligheter till stadsutveckling inom Gamlestadens fabriker, en enklare tunneldragning utan passage av Sävån samt inte minst möjligheten för biltrafiken att nå Marieholmstunneln (vilket man inte gör från Ånäsmotet).

(Med ett fullständigt Slakthusmot enligt förstudien kan Slakthusgatan få en påtagligt mindre trafikvolym, även om Slakthusområdet fortfarande är trafikutsatt. Även med det nya tänkta Slakthusmotet kommer viss förbättring av trafiksituationen på Slakthusgatan att ske men ett körfält mindre i östlig riktning.)

Att möjliggöra en utveckling av Gamlestadens fabriker genom att leda genomfartstrafiken till Slakthusmotet innebär att kopplingen mellan nordöstra Göteborg och stadsdelarna söder om väg E20 stärks, en viktig koppling även till Göteborgs centrum.

Sociala konsekvenser i staden och regionen: En utveckling av Slakthusområdet innebär en förstärkning och utveckling av området kring Gamlestadens Resecentrum. Att ge möjlighet till en förstärkning av denna plats innebär att Gamlestaden kommer att kunna utvecklas till en viktigare plats i regionen för handel, kontor och möten. Ur en social aspekt är det viktigt att dessa regionalt starka platser finns nära god kollektivtrafik och även i denna del av staden.

Vardagsliv

Sociala konsekvenser i stadsdelen: Att utveckla områden nära god kollektivtrafik ger goda förutsättningar för alla, men inte minst för barn och unga, att kunna röra sig till och från området. Utformning av attraktiva, trafiksäkra och trygga gång- och cykelbanor är av stor betydelse för att ge goda förutsättningar till att röra sig inom och mellan stadsdelen/stadsdelarna.

Identitet

Sociala konsekvenser i närmiljön: Väganläggningen, med föreslagna stödmurar på ömse sidor, föreslås få ett estetiskt uttryck som hämtar inspiration från den kulturhistoriskt intressanta byggnationen i Slakthusområdet. Den minskade trafiken på Slakthusgatan kommer att leda till att Slakthusgatan på sikt kommer kunna omformas till en stadsgata där den kulturhistoriskt intressanta byggnationen med Slakthusområdets entrébyggnader kommer att bli en viktig del av gatans uttryck.

Den temporära rondellen för korsningen med förbindelsevägen har en utformning som inte samspekar i mötet med den kulturhistoriska miljön. Den blir med sin storlek dominerande, den stödjer inte stadsstrukturen och den inkräktar på det historiskt tydliga förhållandet mellan Slakthusområdets entrébyggnader och Slakthusgatan. Med planläggningen av Gamlestadstorget etapp 2 respektive Slakthusområdet, där Slakthusgatan och korsningen med förbindelsevägen hanteras, blir det avgörande att hitta en trafikutformning som är mer stadsintegrerad, som respekterar den kulturhistoriska bebyggelsemiljön och som stärker stadsstrukturer i området.

Hälsa och säkerhet

Vägprojektet kan, med rätt utformning, leda till en förbättrad trafiksäkerhet, på väg E45 men även på de lokala gatorna. En viktig åtgärd är att korsningspunkterna med gång- och cykelstråken utformas trafiksäkra och utan konflikter med de stora trafikströmmarna.

Risksituationen, med avseende på transporter med farligt gods, kan förbättras något genom den förbättrade standarden på väg E45. Sannolikheten för en olycka minskar och konsekvenserna av en olycka kan bli mindre. Utformning av vägen med möjlighet till uppsamling av utsläpp och bättre räcken/kantbalkar som minskar krockvåldet och hindrar fordon att lämna vägbanan ger en förbättrad säkerhet med dessa transporter genom en framtida blandstadsbebyggelse.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande 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.

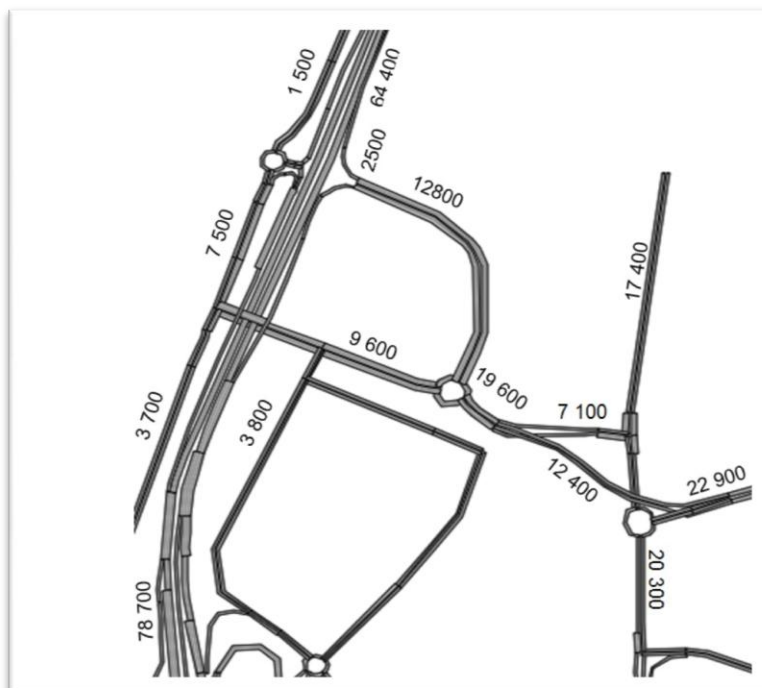
Väg E45, vars utbyggnad detaljplanen omfattar, är av riksintresse. Inga andra riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Biotopskyddade alléer hanteras inom Trafikverkets process med vägplanen. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Slakthusområdet, liksom utformningen av Slakthusgatan med påverkan på den värdefulla bebyggelsemiljön, behandlas i kommande detaljplan för Slakthusområdet.

Uppgifterna i detta kapitel är hämtade från Trafikverkets pågående arbete med plan- och miljöbeskrivning till vägplan för E45 Slakthusmotet.

Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms utifrån Trafikverkets redovisning i vägplanen inte medföra att miljö kvalitetsnormer överskrids. Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen för Göteborg, som redovisar väg E45 som ett riksintresse för kommunikationer - väg.

Trafikvolym

Enligt Trafikverkets prognoser förutspås en dubblerad trafikvolym på väg E45 fram till prognosåret 2030. Trafikverket förutspår att det lokala gatunätet under samma tidsperiod får en trafikökning på 25 %. Viktigt att notera är att Trafikverket arbetar med en prognosstyrd planering (utifrån historisk ökning av biltrafiken) medan Staden enligt den framtagna trafikstrategin arbetar med en viljestyrd planering, med en inriktning om att biltrafiken generellt i staden ska minska med 25 %.



Trafikverkets prognostiserade trafikvolymen år 2030

Vägprojektet, med det bantade motet, innebär att trafikvolymerna i det lokala gatunätet blir högre jämfört med det trafikförslag som förelåg i förstudien och som Staden förordade för genomförande. Framför allt får Slakthusgatan en större trafikmängd jämfört med förstudien och även en ny trafikström med trafik till och från industri- verksamheterna utmed Marieholmsgatan. Totalt blir dock trafiken på Slakthusgatan mindre även med det bantade motet (jämfört med idag), framför allt i östlig riktning.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan, som liksom Trafikverkets vägplan redovisar att risk för betydande miljöpåverkan inte föreligger. Ställningstagandet bygger inte på att de miljömässiga förutsättningarna för en kommande stadsutveckling är oproblematiska eller klarlagda, utan enbart på att vägplanen enligt Trafikverket inte försämrar förhållandena ytterligare jämfört med idag. Effekter och konsekvenser av väganläggningen i relation till en stadsutveckling kommer därför att hanteras vid kommande planläggning av Slakthusområdet, då en miljökonsekvensbeskrivning kan behöva upprättas för miljöbedömning av detaljplanen.

Staden har både i dialogen med Trafikverket om vägplanen och i formella yttranden över vägplanen framfört till Trafikverket att man behöver beakta stadens planeringsinriktning för omgivande markområden. Staden har velat att Trafikverket i utredningar och miljöbeskrivning utvärderar och beskriver effekter och konsekvenser av väganläggningen i relation till en stadsutveckling enligt stadens översiktsplan. Staden har även velat se om åtgärder på väganläggningen hade kunnat förbättra förhållandena i området, för en bättre och hälsosammare stadsmiljö. Med prognosåret 2030 behöver åtminstone stadsutvecklingen öster om väg E45 beskrivas och analyseras för vägprojektet. Trafikverket har dock valt att inte göra utredningar eller miljöbeskrivningar med denna förutsättning, utan beskriver istället effekter och konsekvenser av vägprojektet utifrån dagens markanvändning och bebyggelse. Det blir istället kommande detaljplan för Slakthusområdet som måste utreda och föreslå åtgärder för att hantera vägtrafikens negativa effekter på en stadsutveckling med syftet att stärka satsningen på Gamlestaden som strategisk knutpunkt.

Utbyggnaden av vägen är av riksintresse och av- och påfarter på väg E45 måste ersättas, även för stadens behov. Staden kan inte kräva av Trafikverket att beakta stadsutvecklingen i vägplanen och behöver upprätta detaljplanen för att möjliggöra vägprojektet. Det som missas är vilka åtgärder som ur funktionell och kostnadseffektiv synpunkt hade behövt göras på väganläggningen, för att möjliggöra stadsutvecklingen. Åtgärderna är oftast effektivast att göra så nära källan (vägen) som möjligt och det kan ofta bli svårare att genomföra åtgärderna på infrastrukturen i efterhand.

Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunen har bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämmd med länsstyrelsen den 23 oktober 2015. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Naturmiljö

Biotopskyddad häckpoppelallé utmed väg E45:s östra sida tas ned och behöver återplanteras. Några av träden i biotopskyddad lindallé utmed Slakthusgatan måste också tas bort. Kompensationsåtgärd genom återplantering hanteras av Trafikverket genom vägplanen. Dialog behövs mellan Staden och Trafikverket kring placeringen av nya träd/utformningen av vägens sidoområden.

Kulturmiljö

Tankar finns om att klä vägbroarnas stödmurar med tegel, med anspelning på industrimiljön och den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljön i Slakthusområdet.

Påverkan på luft

Trafikverket bedömer utifrån mätstationer i staden att miljö kvalitetsnormer för både kväveoxider och partiklar ska klaras år 2030, med en viss ökning av partiklar och en viss minskning av kväveoxider. För kvävedioxid anger Trafikverket en viss ökning. Halterna av kvävedioxid överskrider idag miljö kvalitetsnormerna på vissa mätstationer i staden. Om de kommer att överskridas vid prognosåret 2030 anges inte.

Luftkvaliteten utmed gång- och cykelstråket har särskilt utretts, (ÅF-Infrastructure 2016-12-08). Utredningen visar att miljö kvalitetsnormer uppfylls på gång- och cykelstråken utmed Slakthusgatan och Marieholmsgatan.

Påverkan på vatten

Svackdiken föreslås anläggas för uppsamling och infiltration av vägdagvattnet innan det avleds till befintliga utloppsledningar som leder till Göta älv. Med svackdiken sker viss rening, men halterna av fosfor, metaller och partiklar kommer fortsatt att vara högre än miljöförvaltningens riktvärden.

Dialog krävs mellan Staden och Trafikverket kring utformning och framtida skötsel av vägens sidoområden, inkluderat svackdikena.

Miljömål

Nedan beskrivs hur vägprojektet och detaljplanen påverkar miljömålen, med utgångspunkt från de lokala miljömålen, så som de är definierade för Göteborg. Miljömål som inte berörs nämns inte i genomgången.

Begränsad klimatpåverkan

Delmål – Utsläpp av koldioxid: Ökad framkomlighet för biltrafiken gör bilresandet attraktivare och ökar generellt biltrafiken på den specifika vägen och i staden som helhet. Trafikverket förutspår en dubblerad trafikvolym på väg E45 och en ökning med 25 % på det lokala gatunätet i området. Samtidigt blir bilarna mer bränsleeffektiva varför man kan förutse att effekten av en trafikökning kompenseras av mer bränsleeffektiva bilar.

Trafikverket menar att en ombyggnad av väg E45 med bättre standard och ökad kapacitet leder till ett jämnare körsätt med färre inbromsningar och accelerationer och därmed en lägre bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid.

Vägprojektet bidrar inte till Stadens strategi om minskad biltrafik och ger en negativ påverkan på möjligheten att uppnå det lokala miljömålet om sänkta utsläpp av koldioxid från trafiken. Lokalt i området blir effekterna oförändrade utsläpp.

Frisk luft

Delmål – Halter av partiklar: Trafikverket anger att partikelhalterna generellt utmed trafiklederna har förbättrats påtagligt sedan mitten av 2000-talet. Vid samtliga mätstationer har halterna av partiklar under år 2015 generellt varit ganska låga, utan över-skridanden av miljökvalitetsnormer. Mätningar från det specifika området saknas.

Ökad framkomlighet för biltrafiken gör bilresandet attraktivare och ökar generellt biltrafiken på den specifika vägen och i staden som helhet. Trafikverket förutspår en dubblerad trafikvolym på väg E45 och en ökning med 25 % på det lokala gatunätet i området. Partikelhalterna i området kommer att öka med den ökande trafiken, men Trafikverket menar att den välventilerade trafikmiljön i dalgången gör att partikelansamlingar undviks.

Trafikverket menar att en ombyggnad av väg E45 med bättre standard och ökad kapacitet leder till ett jämnare körsätt med färre inbromsningar och accelerationer och därmed en lägre partikelhalt från slitage av däck, vägbana och bromsar.

Vägprojektet bidrar inte till Stadens strategi om minskande partikelhalter och ger en negativ påverkan på möjligheten att uppnå det lokala miljömålet. Lokalt i området blir effekterna ökande partikelhalter, dock fortsatt under miljökvalitetsnormerna.

Delmål – Halter av kvävedioxid: Trafikverket anger att kvävedioxidhalterna generellt utmed trafiklederna har förbättrats något under senare år. Fortfarande finns det dock stora problem med att klara miljökvalitetsnormerna utmed trafiklederna. Mätningar från det specifika området saknas. Trafikverket bedömer att en ökande andel dieselfordon i bilparken framöver ger större utsläpp av direktmitterad kvävedioxid.

Ökad framkomlighet för biltrafiken gör bilresandet attraktivare och ökar generellt biltrafiken på den specifika vägen och i staden som helhet. Trafikverket förutspår en dubblerad trafikvolym på väg E45 och en ökning med 25 % på det lokala gatunätet i området. Trafikverket menar att en ombyggnad av väg E45 med bättre standard och ökad kapacitet leder till ett jämnare körsätt med färre inbromsningar och accelerationer och därmed lägre utsläpp av luftföroreningar.

Med en ökande trafikvolym bidrar inte vägprojektet till Stadens strategi om minskande kvävedioxidhalter och ger en negativ påverkan på möjligheten att uppnå det lokala miljömålet. Lokalt i området blir effekterna enligt Trafikverket något sämre, med utgångspunkt i att miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid blir svåra att klara med en högre andel dieselfordon. Uppgifter från Trafikverket saknas dock på om miljö kvalitetsnormer klaras i området idag.

Delmål – Halter av flyktiga kolväten: Trafikverket anger inga uppgifter kring halter av flyktiga kolväten. Mätningar från det specifika området saknas.

Ökad framkomlighet för biltrafiken gör bilresandet attraktivare och ökar generellt biltrafiken på den specifika vägen och i staden som helhet. Trafikverket förutspår en dubblerad trafikvolym på väg E45 och en ökning med 25 % på det lokala gatunätet i området. Trafikverket menar att en ombyggnad av väg E45 med bättre standard och ökad kapacitet leder till ett jämnare körsätt med färre inbromsningar och accelerationer och därmed lägre utsläpp av luftföroreningar.

Med en ökande trafikvolym bidrar inte vägprojektet till Stadens strategi om minskande halter av flyktiga kolväten och ger en negativ påverkan på möjligheten att uppnå det lokala miljömålet. Inga uppgifter finns för hur halterna påverkas lokalt i området.

Bara naturlig försurning

Delmål – Försurning av vatten: Ökad framkomlighet för biltrafiken gör bilresandet attraktivare och ökar generellt biltrafiken på den specifika vägen och i staden som helhet. Trafikverket förutspår en dubblerad trafikvolym på väg E45 och en ökning med 25 % på det lokala gatunätet i området. Trafikverket menar att en ombyggnad av väg E45 med bättre standard och ökad kapacitet leder till ett jämnare körsätt med färre inbromsningar och accelerationer och därmed lägre utsläpp av luftföroreningar. Uppgifter om biltrafikens utsläpp av försurande ämnen, i såväl staden som i det specifika området, saknas dock i vägplanen.

Vägprojektet bidrar inte till Stadens strategi om minskad biltrafik och det bör ge en negativ påverkan även på möjligheten att uppnå det lokala miljömålet om sänkta utsläpp av försurande ämnen från trafiken.

Delmål – Utsläpp av svaveldioxid: Ökad framkomlighet för biltrafiken gör bilresandet attraktivare och ökar generellt biltrafiken på den specifika vägen och i staden som helhet. Trafikverket förutspår en dubblerad trafikvolym på väg E45 och en ökning med 25 % på det lokala gatunätet i området. Trafikverket anger att krav på högsta svavelhalt i bränslen gör att svaveldioxidutsläppen från vägtrafiken är små. Uppgifter om biltrafikens utsläpp av svaveldioxid, i såväl staden som i det specifika området, saknas dock från Trafikverket.

Trafikverket menar att en ombyggnad av väg E45 med bättre standard och ökad kapacitet leder till ett jämnare körsätt med färre inbromsningar och accelerationer och därmed lägre utsläpp av luftföroreningar.

Vägprojektet bidrar inte till Stadens strategi om minskad biltrafik och det bör ge en negativ påverkan även på möjligheten att uppnå det lokala miljömålet om sänkta utsläpp av svaveldioxid från trafiken.

Delmål – Utsläpp av kväveoxider: Ökad framkomlighet för biltrafiken gör bilresandet attraktivare och ökar generellt biltrafiken på den specifika vägen och i staden som helhet. Trafikverket förutspår en dubblerad trafikvolym på väg E45 och en ökning med 25 % på det lokala gatunätet i området. Samtidigt pågår en utveckling inom bilindustrin mot att på sikt bli fossilfri varför man kan förutse att effekten av en trafikökning kompenseras av en nyare bilpark. Trafikverket bedömer att det som helhet ger en måttligt positiv effekt och att miljö kvalitetsnormer ska klaras år 2030. Uppgifter om biltrafikens utsläpp av kväveoxider, i såväl staden som i det specifika området, saknas dock från Trafikverket.

Trafikverket menar att en ombyggnad av väg E45 med bättre standard och ökad kapacitet leder till ett jämnare körsätt med färre inbromsningar och accelerationer och därmed lägre utsläpp av luftföroreningar.

Vägprojektet bidrar inte till Stadens strategi om minskad biltrafik och det bör ge en negativ påverkan även på möjligheten att uppnå det lokala miljömålet om sänkta utsläpp av kväveoxider från trafiken.

Giftfri miljö

Delmål – Förorenade områden: Genom vägprojektet kommer förorenad mark över gränsvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) att omhändertas. Förorenade massor som underskrider gränsvärdet kommer att återanvändas inom projektet. Några få provpunkter har i utredningsskedet identifierats med värden över MKM, där sanering kommer att ske. Ytterligare föroreningar över gränsvärdet för MKM kan komma att upptäckas under byggskedet och de kommer i så fall även de att saneras.

Under förutsättning att förorenade massor omhändertas på ett korrekt sätt kommer vägprojektet att ge en viss positiv effekt på det lokala miljömålet om att inte orsaka skada på människors hälsa eller på miljön.

Ingen övergödning

Delmål – Fosforutsläpp till vatten: Genom vägprojektet kommer vägdagvattnet från E45 att omhändertas i svackdiken, för infiltration med en viss renande effekt, innan det avleds till Göta älv. Lokalt uppnås en viss positiv effekt på det lokala miljömålet jämfört med idag. Halterna av fosfor som ändå släpps ut kommer dock att vara högre än miljöförvaltningens riktvärde.

Delmål – Kväveutsläpp till vatten: Genom vägprojektet kommer vägdagvattnet från E45 att omhändertas i svackdiken, för infiltration med en viss renande effekt, innan det avleds till Göta älv. Lokalt uppnås en viss positiv effekt på det lokala miljömålet jämfört med idag.

Delmål – Utsläpp av kväveoxider till luft: Se beskrivning under rubriken ”Bara naturlig försurning”.

Levande sjöar och vattendrag

Delmål – Ekologi: Genom vägprojektet kommer vägdagvattnet från E45 att omhändertas i svackdiken, för infiltration med en viss renande effekt, innan det avleds till Göta älv. Avstängningsventiler, som placeras innan avledning till utloppsledningar, ger möjlighet att hindra ett ev. utsläpp från en olycka att nå Göta älv.

Göta älv är av betydelse som lax- och musselvatten och är ett viktigt vandringsstråk för lax. Den ekologiska statusen bedöms inte då vattenförekomsten räknas som kraftigt modifierad. Den kemiska ytvattenstatusen, exklusive kvicksilver, klassas som god.

Lokalt uppnås en viss positiv effekt på det lokala miljömålet jämfört med idag. Halterna av metaller och partiklar som fortsatt släpps ut kommer dock att vara högre än miljöförvaltningens riktvärden.

God bebyggd miljö

Delmål – Attraktiv bebyggelsestruktur: Vägprojektet ersätter dagens av- och påfarter på väg E45, av vikt för att Marieholm och Gamlestaden fortsatt ska vara fungerande stadsområden med trafikkala kopplingar till övriga staden. Slakthusmotet är dessutom en viktig del i lösningen att avleda genomfartstrafik från Artillerigatan och Gamlestadvägen för att möjliggöra att Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker utvecklas med blandad stadsbebyggelse.

Vägprojektet tar något mer mark i anspråk jämfört med idag men markintranget har minimerats för att inte hindra pågående markanvändning. Det lokala gatunätet har utformats för att ge tillräckligt stora ”kvarter” för fortsatt verksamhet, men framför allt för att medge en stadsomvandling i området.

Barriäreffekten av väganläggningen förstärks med en dubblerad bredd på väg E45 vid passagen av Slakthusgatan, vilket är negativt för att uppfylla det lokala miljömålet. Samtidigt finns möjligheten att med vägprojektet påtagligt förbättra den visuellt upplevda stadsmiljön med en bättre gestaltning av Slakthusbron samt av väg E45:s sidoområden.

Med en god gestaltning och utformning, inkluderat belysningen, finns det möjligheter för vägprojektet att bidra positivt till uppfyllandet av det lokala miljömålet. Om det fullständiga motet genomförs ger det ännu mer positiva effekter för bebyggelsestrukturen och möjligheterna till en god stadsutveckling vid en av stadens strategiska knutpunkter (Gamlestadstorget).

Delmål – God ljudmiljö: Det lokala miljömålet fokuserar på en förbättrad ljudmiljö vid bostäder, förskolor, grundskolor och stadsparker. Utifrån dagens markanvändning berör därmed inte vägprojektet eller detaljplanen det lokala miljömålet. Området är dock enligt översiktsplanen utpekad för blandad stadsbebyggelse, där vägens ljudstörningar påtagligt kommer att motverka förverkligandet av stadens planeringsinriktning. Området passeraras även av viktiga gång- och cykelstråk för att binda samman staden. Vägens ljudstörningar påverkar stråkens attraktivitet negativt och därmed möjligheterna att röra sig i staden.

Med den dubbling av trafikvolymen som Trafikverket förutspår på väg E45 och som de planerar vägprojektet för så kommer ljudstörningarna i området att öka. Då inga åtgärder vidtas för att skärma ljudet på väganläggningen och trafiken går på en bro/vägbank kommer vägprojektet medföra en negativ påverkan på det lokala miljömålet utifrån översiktsplanens intentioner om stadsomvandling.

Ett rikt växt- och djurliv

Delmål – Landskap: Genomförandet av vägprojektet innebär att en biotopskyddad häckpoppelallé tas ned utmed östra sidan av väg E45. Några träd i en biotopskyddad lindallé utmed Slakthusgatans norra sida tas även bort. På sikt kan dock vägprojektet genom återplantering och nya sidoområden bidra till en stärkt grönstruktur i området.

För det lokala miljömålet får effekten bedömas som neutral då befintliga naturvärden försvinner, men det bedöms som möjligt att återskapa dessa naturvärden inom en rimlig tidshorisont.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Ett antagande av detaljplanen innebär för kommunen en direkt skyldighet att lösa sådan mark som ingår i allmän plats. Vidare kan krav ställas på att allmän plats iordningställs av kommunen inom genomförandetiden. Finansiering av inlösen av allmän plats regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Samtliga investeringar i anläggningar på allmän plats regleras i avtal med Trafikverket.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden får minskade intäkter på grund av uppsagda hyres- och nyttjanderättsavtal.

Trafiknämnden får ökade kostnader för framtida drift och underhåll av anläggningar inom GATA₁.

Ekonomiska konsekvenser för Trafikverket

Trafikverket svarar för samtliga kostnader som hör till projektering och utbyggnad av det nya motet inklusive anslutningar till det lokala vägnätet.

Vidare svarar Trafikverket för kostnaden till följd av inlösen av fastigheter ingående i allmän plats för det nya motet, anslutningar till det lokala vägnätet, omläggningar av ledningar samt för bulleråtgärder, svackdiken, kompensationsåtgärder m.m.

Trafikverket ska även svara för övriga eventuella kostnader som uppkommer för enskilda fastighetsägare och verksamhetsutövare och som är en direkt följd av vägprojektet.

Trafikverket har väghållningsansvaret för väg E45 och ansvarar därmed för framtida drift och underhåll.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

De privatägda fastigheterna Gamlestaden 28:20, Gamlestaden 28:21 och Gamlestaden 59:1 planläggs delvis som allmän plats och fastighetsägarna kommer därför att ersättas för den mark som kommunen löser in.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen med avseende på utbyggnaden av riksintresset väg E45, men prövar inte den bebyggelseutveckling som är översiktsplanens inriktning för omgivande områdets markanvändning. Detta lämnar frågor att lösa för bebyggelseutvecklingen då inte åtgärder vidtas av Trafikverket för att möjliggöra stadsutvecklingen och en god ljudmiljö.

För Stadsbyggnadskontoret

Elin Johansson
Planchef

Christer Persson
Planarkitekt

Gunnar Stomrud
White Arkitekter AB

För Fastighetskontoret

Maria Brandt
Projektledare

Ivo Lisius
Exploateringsingenjör