

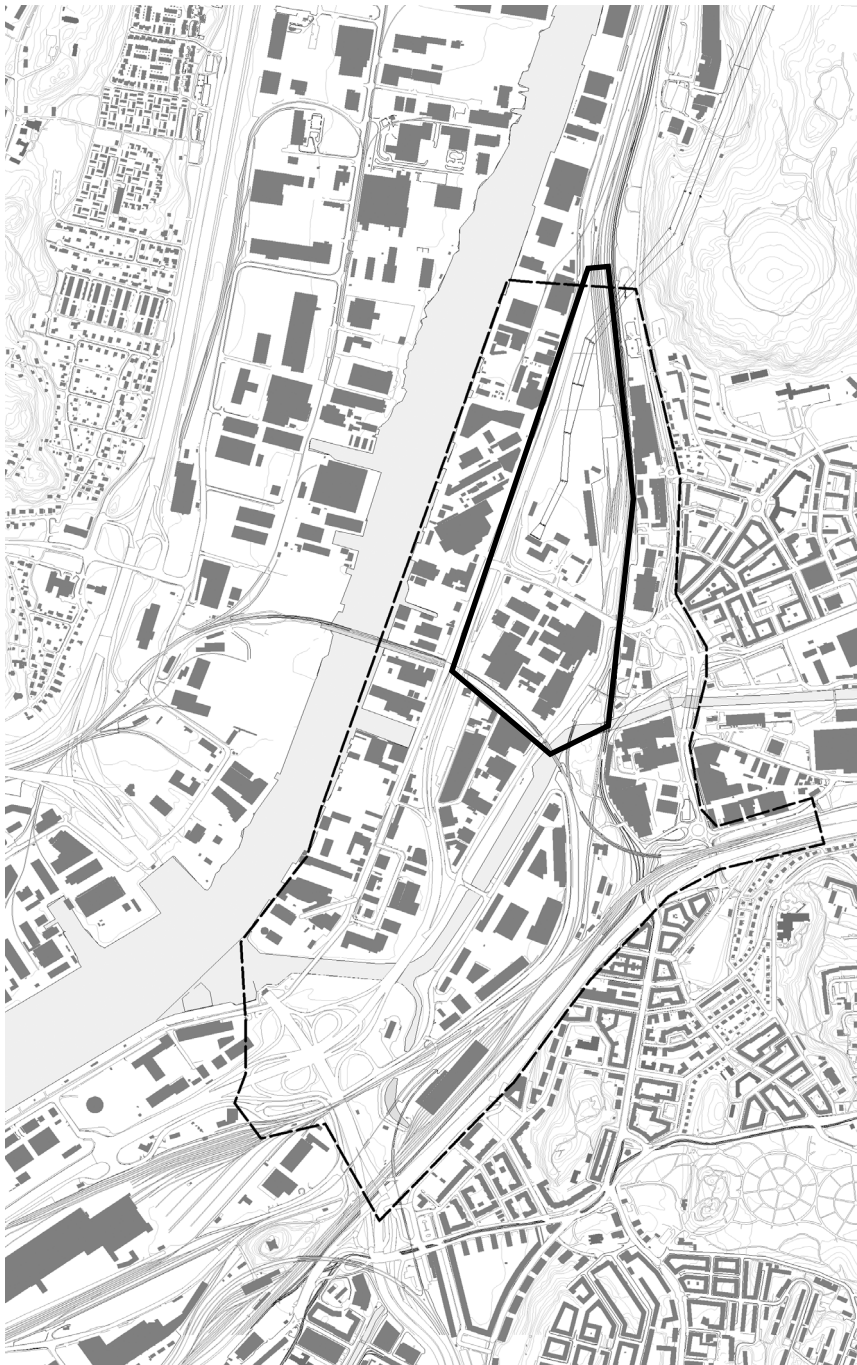
PROGRAM

Nordöstra Marieholm inkl Slakthusområdet

STADSBYGGNADSKONTORET I GÖTEBORG

NOVEMBER 2003

Godkänt av Byggnadsnämnden 2004-03-30



Planområdet för detta planprogram markeras med heldragen linje. Programområdet för det övergripande programmet markeras med streckad linje.

Material, bilder och illustrationer i programmet är framtaget av:
Semrén och Månsson Arkitektkontor AB
SWECO FFNS Samhällsplanering
SWECO VBB
Gunnar Werner HB
WSP Samhällsbyggnad
Stadsbyggnadskontoret

Detaljplaneprogram för nordöstra Marieholm inkl Slakthusområdet

Banverket har för avsikt att bygga en järnvägsförbindelse mellan Norge/Vänernbanan och Hamnbanan, benämnd Triangelspår Marieholm. Förbindelsen påverkar Slakthusområdet samt området utmed Norge/Vänernbanan. Flera infrastrukturprojekt planeras för väg och järnväg i Göta älvs dalgång och projekten med deras bakgrund och gjorda avvägningar presenteras i stadsbyggnadskon-torets övergripande program för Marieholmsområdet.

För Triangelspårets förverkligande krävs ny detaljplan. Detta program behandlar Triangelspåret och dess påverkan/konsekvenser. Planområdet är avgränsat efter Triangelspårets påverkansområde, men även övriga trafikprojekts påverkan på detta område behandlas.

Programmet illustrerar dessutom möjligheterna att utveckla staden inom berört område, med utblickar mot omgivande områden. Fokus riktas på en mänskligare miljö med utvecklade stråk och grönstruktur samt en utvecklad stadsbild med en förädling av Marieholm. Det centrumnära läget, de goda kommunikationerna och kvaliteten med älven talar för en utveckling mot mer personal-intensiv verksamhet och helst även bostäder.

Programmet ska ligga till underlag för fortsatt detaljplanearbete och leder till en eller flera detaljplaner inom planområdet. Plan-läggningens syfte är att förverkliga infrastrukturprojekten, samt-igt som en utveckling av Marieholm möjliggörs och kvaliteten på ”staden mellan vägar och spår” stärks.

Maj-Britt Olsbo
Planchef

Gunnar Stomrud
Planarkitekt



Från luften syns Mariestad som omges av Göta älv och Sävån.

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	6
Syfte	
Järnvägsprojektet	
Övriga trafikprojekt	
Process	
Perspektiv	9
Anspråken på staden	
Området	12
Gällande planer	
Ägandeförhållanden	
Områdesbeskrivning	
Befintlig bebyggelse	
Trafik	
Markförhållanden	
Natur och kultur	
Miljö, hälsa och säkerhet	
Staden mellan vägar och spår	20
Framtida utveckling	
Struktur och innehåll	
Trafik	
Gestaltning	
Genomförande	
Kommande arbete	
Miljökonsekvenser	28
Fortsatt diskussion	30
Litteratur	31
Samråd	32

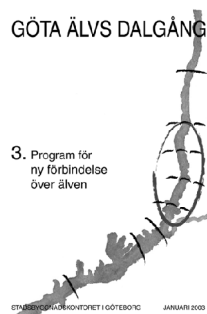
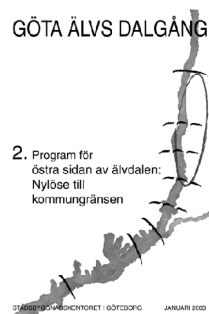
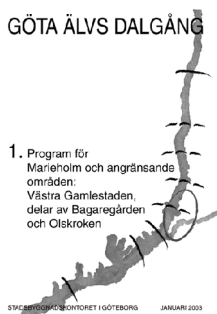


Triangelsspåret på bro genom Slakthusområdet.

Sammanfattning

Detta program behandlar dagens trafikkorridorer samt verksamhetsområden norr och söder om Slakthusgatan och ska ligga till grund för upprättande av detaljplanehandlingar. Syftet med planläggningen är att realisera planerade infrastrukturprojekt samt möjliggöra en utveckling av omgivande stad. Banverket har begärt ny detaljplan med anledning av järnvägsprojektet ”Triangelsspår Marieholm”, med planerad byggstart till tidigast 2005. Göteborg Energi har intresse att studera utvecklingsmöjligheterna för sin fastighet. Planarbetet är även en del i stadsbyggnadskontorets studier för att utveckla och omdana Marieholm och Gamlestaden.

Infrastrukturprojekten i Göta älv dalen behandlas i tre övergripande program. Program som tillsammans med Banverkets och Vägverkets egna utredningar ligger till grund för detta planarbete och för beslutet om planläggning.



Översiktsplanen förtydligas med tre program som behandlar planerade trafikprojekt i älv dalen samt möjligheterna att utveckla omgivande stad.

Infrastrukturprojekten

Utöver Triangelspår Marieholm planeras inom Marieholmsområdet för dubbelspår på Norge/Vänernbanan samt för motorvägsstandard på Rv 45. Projekten planeras till befintliga trafikkorridorer, ev med vissa förskjutningar. Partihallsförbindelsen (väg) dras via södra Marieholm och en ny älvförbindelse (väg) är föreslagen i dess förlängning. På sikt planeras för ett kompletterande spår och ny bro för Bohusbanan. Ovan nämnda infrastrukturprojekt påverkar i större eller mindre omfattning planområdet och dess utformning.

Området

Planområdet avgränsas av Walckesgatan i söder, väg 45 i väster, Hospitalkyrkogården (Nylöse) i norr samt spårvägen i öster. Vid upprättande av detaljplanehandlingar kommer troligen planarbetet, med anledning av olika tidshorisonter, behöva delas i mindre delar. Planområdets gräns är satt efter Triangelspårrets påverkansområde och med beaktande av en lämplig geografisk indelning av Marieholm. Detaljplanearbete kommer även att inledas för södra delen av Marieholm under hösten 2003 (för Partihallsförbindelsen och ev älvförbindelse). En förändring av Marieholm utmed älven behöver prövas i ett eget detaljplanearbete med en ny programfas.

Planområdet är beläget ca tre kilometer från Göteborgs centrum, men marken är trots det relativt lågt utnyttjad. Området är starkt påverkat av nationella och regionala trafikstråk samt av (tung) genomfartstrafik på lokalnätet.

Marieholm är ett äldre industriområde med en brokig stadsbild och användning. Den nya pendeltågsstationen med en upprustad kollektiv knutpunkt, en förstklassig väganslutning, kvaliteten med älvkontakten samt det nära avståndet till centrum talar för en långsiktig förädling av området mot mer personalintensiv verksamhet i högre och mer påkostad bebyggelse. Slakthusområdet är en historisk bebyggelsemiljö med kvaliteter och planområdet kan bli början på en förädling av hela Marieholm, med de idag oanvända ytor som finns norr om Slakthusgatan. Utöver Slakthusområdet är Säveån en ”blågrön” resurs för området och för Gamlestaden som dessutom skyddas enligt EU-direktiv (Natura 2000).

Ett framtida utvecklingsförslag

Planläggningen arbetar vidare med visionen från de övergripande programmen om en utveckling av stadsmiljön och stadsbilden. Arbetsnamnet är ”staden mellan vägar och spår”. Målsättningen är att skapa en levande stad och en sammanhållen stadsstruktur trots de barriärer som infrastrukturen skapar. Målsättningen ställer krav på utformningen av gator och bebyggelse samt på infrastrukturen med dess passager. Utgångspunkten för gestaltningen är den mänskliga skalan.

Göteborg Energi avser att till stora delar lämna sin fastighet norr om Slakthusgatan och har intresse av en exploatering. Idag används marken för upplag och förråd samt för kraftledningar och en transformatorstation. Studerad utveckling av området, vilket inkluderar hela markområdet norr om Slakthusgatan, skisserar en förädling med inriktning mot kontor, handel och hantverk i en småskalig och robust struktur. En struktur som är en fortsättning på stadsmönstret i Gamlestaden och Slakthusområdet.

Målsättningen är en stadsbebyggelse som förbinder Gamlestaden med älven och på sikt med centrum via Gullbergsvass. De nordöstra stadsdelarnas avskurna läge bryts. Hur stadsstrukturen passerar trafikbarriärerna är väsentligt för stråkens och exploaterings attraktivitet. Bostäder är ett viktigt inslag i en stadsmiljö och ambitionen är att studera möjligheterna att komplettera med bostäder, både inom planområdet och för resten av Marieholm. Inom Slakthusområdet är ambitionen att dagens verksamhet ska bestå.

Inriktningen är en bebyggelse och en gatuutformning med tydlig stadskarakter. Den normala hushöjden bör vara fyra till sju våningar. Söder om Slakthusgatan bör dock tillkommande bebyggelse underordnas den historiska miljön och dess hushöjd. Mot trafiklederna behövs markerad bebyggelse för tydliga gränser mot infrastrukturlandskapet (även i Slakthusområdet). Nylöse betraktas som entrépunkten till Göteborg och till den täta staden.

Fortsatt arbete

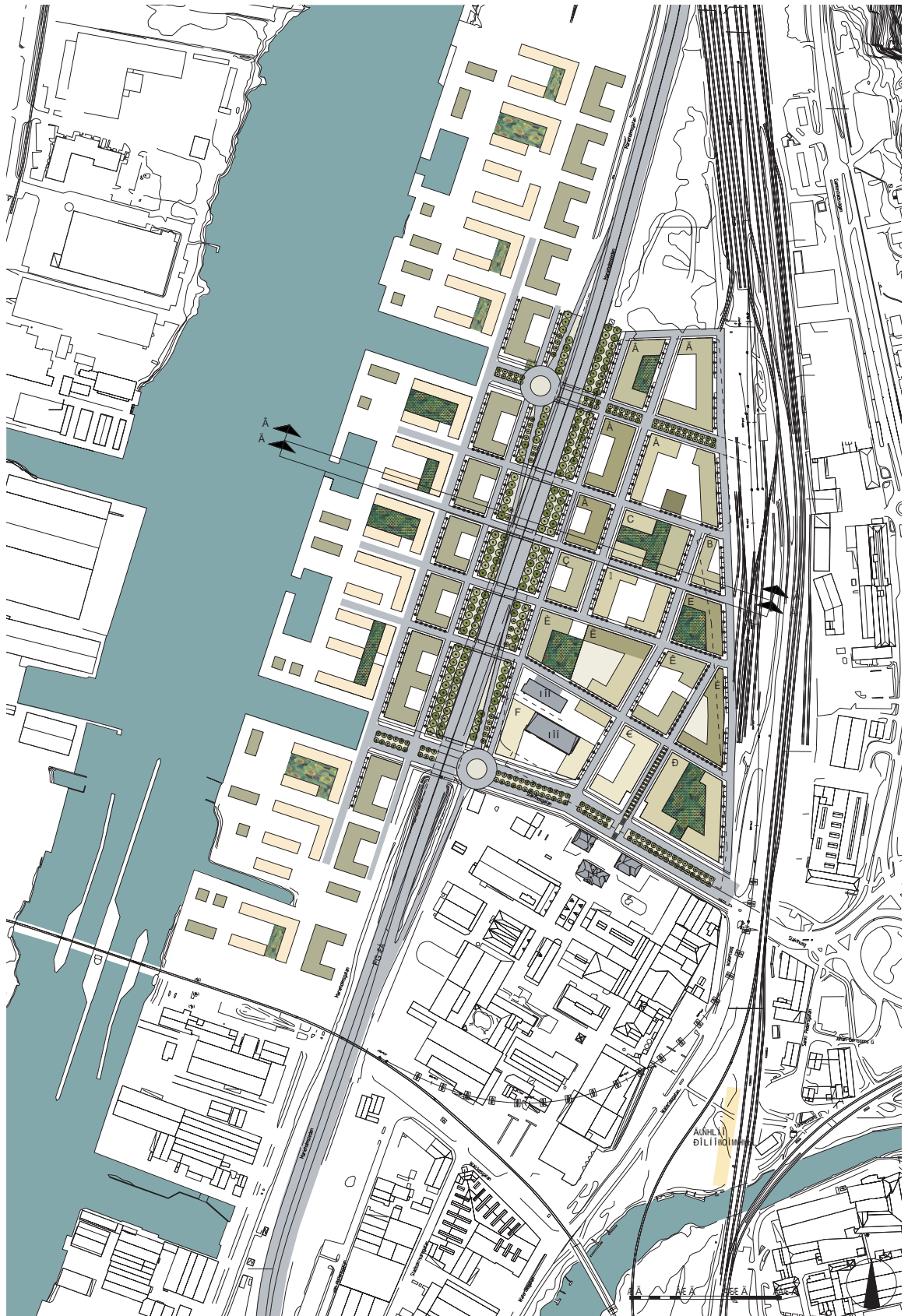
I programskedet lyfts de frågeställningar som planarbetet ger upphov till. Planprogrammet belyser möjligheter och konflikter. För den fortsatta inriktningen på planarbetet är synpunkter och fullödiga remissvar av stor betydelse.

Efter avslutat programsamråd kommer detaljplanehandlingar att upprättas för hela eller delar av planområdet. Banverket och Vägverket upprättar järnvägsplan och arbetsplan för de enskilda infrastrukturprojekten. Göteborg Energi arbetar för en förädling av sin fastighet. Kompletterande planarbete krävs för att utveckla Marieholm utmed älven.

Målsättningen är en antagen detaljplan till årsskiftet 04/05 för de delar som rör Triangelspår Marieholm. Detaljplan för övriga områden tas fram i den takt önskan och behov finns.

Samråd

Planprogrammet är föremål för samråd under tiden 12 november till 23 december 2003. Under denna tid kommer materialet att finnas tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Gamlestadens medborgarhus. Synpunkter och remissvar ska lämnas skriftligt till stadsbyggnadskontoret, senast 2003-12-23.



Framtida stadsstruktur för ett omvandlat Mariefors. Traditionell rutnätstad som tillåter variation i användning och utseende. Byggnader som skärmar trafiklederna och medger goda livsmiljöer inom strukturen och kvarteren. Staden kompletteras med bostäder utmed älven samt i skärmade lägen. Strukturen överbryggar motorvägen som kan lyftas för bättre kontakt. En omvandling av älvsidan ligger utanför planområdet och är på lång sikt.

Bakgrund

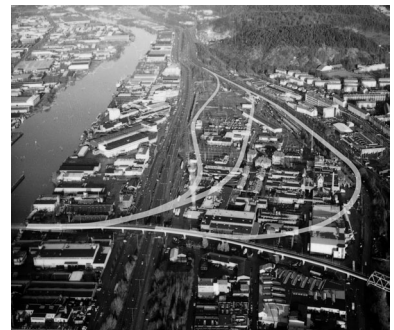
Syfte

Syftet med planläggningen är att möjliggöra planerade infrastrukturprojekt samtidigt som omgivande stad ges möjlighet att utvecklas.

Järnvägsprojektet

Triangelspår Marieholm medger direkt godstågstrafik mellan Norge/Vänernbanan och Göteborgs Hamn. Förbindelsen ger en rad trafiktekniska fördelar och är ett led i att effektivisera godstrafiken på järnväg. Projektet och dess syfte beskrivs i Banverkets järnvägsutredning.

Tre alternativa dragningar har föreslagits genom planområdet, varvid det östra alternativet valts. Vald dragning innebär påverkan på den södra samt den östra delen av Slakthusområdet samt på området utmed Norge/Vänernbanan. Söder om Slakthusgatan planeras Triangelspåret på bro, ca 7 m över marknivån. Norr om Slakthusgatan fortsätter spåret på bank, med anslutning till Norge/Vänernbanans nivå där kraftledningen korsar järnvägsspåret.



Alternativa sträckningar för Triangelspår Marieholm, där det östra alternativet valts.

Övriga trafikprojekt

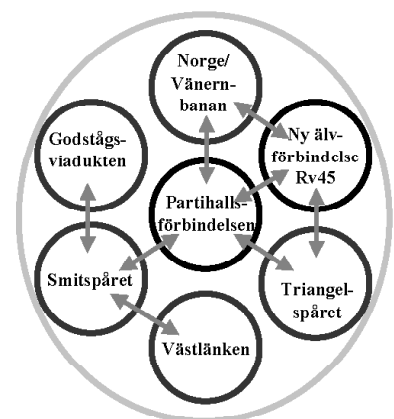
Utöver Triangelspår Marieholm berörs planområdet direkt eller indirekt av följande infrastrukturprojekt i Göta älvdalen:

Partihallsförbindelsen är en planerad vägförbindelse mellan E 20 och Rv 45. Vägen är föreslagen på bro (alt tunnel) från Ånäsmotet till ett nytt mot söder om Slakthusområdet. Förbindelsen påverkar planområdet längst i söder med förändringar av gatu- och gc-strukturen samt med intrång i Slakthusområdets sydvästra hörn.

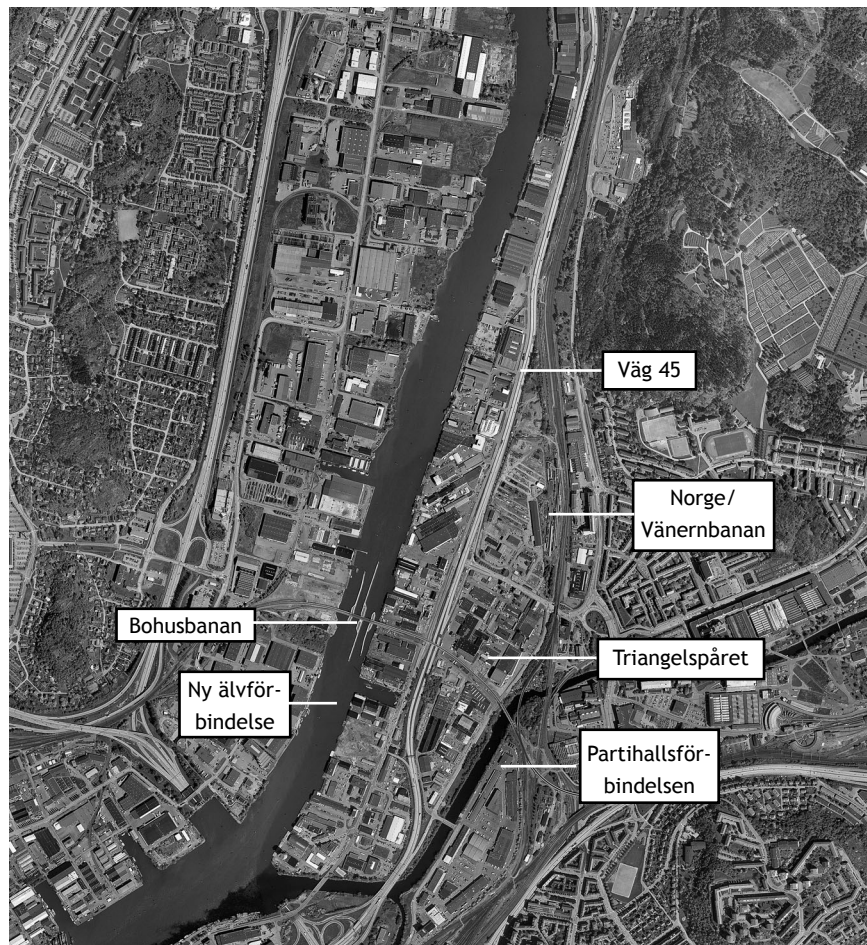
Ny väg 45 innebär ombyggnad av befintlig väg till fullgod motorvägsstandard. Ombyggnaden medför i sig ingen förändring av vägens läge, men nya platser för mot kan påverka omgivande bebyggelsekvarter.

En ny älvförbindelse planeras till ett läge mellan Tingstadstunneln och Angeredsbron. Vägverkets huvudförslag är en tunnel som förlängning av Partihallsförbindelsen. Detta förslag medför behov av ett mot inom planområdet för kopplingar till lokalnätet. Andra val av brolägen medför andra behov av mot.

Samordningsbehov



Ett flertal infrastrukturprojekt planeras i Göteborg, med direkt eller indirekt påverkan av varandra. Flera av projekten berör Marieholm och planområdet.



*Planerade trafikprojekt i älvda-
len (och Marieholm). På lång
sikt tillkommer Bohusbanan.*

Dubbelspår på Norge/Vänernbanan planeras utmed befintlig sträckning och med en ny pendeltågsstation vid Gamlestads torg. För att klara högre hastigheter behövs kurvrätningar, vilket medför visst intrång norr om Slakthusgatan. En ny korsningspunkt behövs mellan väg 45 och järnvägen och ett förslag är placerat inom planområdets norra del (Nylöse).

På längre sikt planeras en utbyggnad till dubbelspår på Bohusbanan, med ett nytt spår i kompletterande broläggning söder om befintlig järnvägsbro. Projektet påverkar utformningen söder om Slakthusområdet.

Bakgrund

Process

Infrastrukturprojekten i Göta älvdalen behandlas i tre övergripande program (stadsbyggnadskontoret) som belyser projektens påverkan samt möjligheterna till en utveckling av omgivande stad. Banverket och Vägverket beskriver i sina utredningar, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar, mer ingående projekten och gjorda avvägningar. Med de övergripande programmen samt verkens utredningar tas ställning för lokalisering av projekten.

Detaljplanarbetet syftar till att förverkliga projekten enligt valda lokaliseringar. Nya detaljplaner krävs där markanvändning, fastighetsbildning och ekonomiska åtaganden formellt regleras. I detaljplaneprogrammet belyses frågeställningar och konflikter kring infrastrukturens genomförande samt önskad utveckling av omgivande områden. Jämfört med det övergripande programmet förstärks tonvikten på stadens funktion och utveckling. Banverket och Vägverket reglerar sina projekt via arbetsplaner som kräver överensstämmelse med detaljplan för att fastställas.

Med laga kraftvunnen detaljplan och fastställda arbetsplaner krävs slutligen bygghandlingar och bygglov innan en byggnation kan påbörjas. Nedanstående figur beskriver hur de olika faserna hänger ihop. Även för övrig markanvändning utgör detaljplanen grund för bygglovprövning och efterföljande byggnation.

VÄGAR	KOMMUNALA PLANER	JÄRNVÄG
förstudie	översiktsplan	förstudie
vägutredning	program för detaljplan	järnvägsutredning
arbetsplan	detaljplan	järnvägsplan
bygghandling	bygglov/bygghandling	bygghandling

Planeringsprocessen ser olika ut för kommunens planer och för infrastrukturprojekten, men de följs åt trots olika begrepp.

Anspråken på staden



I det spricklandskap där Göteborg ligger har dalgångarna alltid varit och är fortfarande viktiga kommunikationsstråk. Göteborg grundlades och växte där dessa dalgångar strålar samman.

RIKSINTRESSE

En del områden kan ha särskilda egenskaper eller innehålla naturresurser av stort värde. Några områden eller anläggningar kan vara av värde för hela landet. Riksintressena omfattas av miljöbalkens tredje och fjärde kapitel. En exakt avgränsning och beskrivning av dessa områden sker i kommunens översiktsplanering, i samråd med länsstyrelsen.

Det stora och det lilla Göteborg

Förenklat kan man säga att det finns två anspråk på staden. Stadsbyggnadskontoret har sammanfattat detta i begreppet "det stora och det lilla Göteborg". Målsättningen är att Göteborg ska vara den stora staden med den mänskliga skalan – de små stadsdelarnas stad. Det stora Göteborg står för "ett livskraftigt regioncentrum, som förenar konkurrenskraft med omsorg om miljö". Det stora Göteborgs anspråk är bl a goda kommunikationer med hög tillgänglighet för hela regionens behov. Det lilla Göteborg står för "stadsdelar med egen identitet där medborgarna genom att delta i samhällslivet aktivt påverkar sin egen och stadsdelens framtid". Det lilla Göteborgs anspråk är en stad med mänsklig skala och goda livsbetingelser, där möjlighet finns att påverka sin närmiljö.

Planarbetet tydliggör de två beskrivna anspråken. Det stora Göteborgs behov av trafiksystem med god framkomlighet kontra det lilla Göteborgs behov av mänsklig skala och möjlighet till utveckling. Dimensionen tydliggörs ytterliggare av att det är statliga verk som ansvarar för den aktuella infrastrukturen, samtidigt som kommunen tillåter markanvändningen och bevakar stadens utveckling. Anspråken på planområdet är av nationell, regional och lokal betydelse.

De översiktliga programmen, som förtydligar översiktsplanen, har den huvudsakliga tonvikten på infrastrukturprojektens ("det stora Göteborgs") behov. Detaljplaneprogrammet behandlar projektens påverkan på närmiljön och lägger tonvikten på hur stadsdelen ("det lilla Göteborg") kan utvecklas och fungera.

Riksintressen

Föreslagna trafikprojekt är av riksintresse och påverkar i sin tur andra riksintressen.

Järnväg

Transporterna till Göteborgs hamn är av riksintresse och i nuläget omfattas Hamnbanan, Norge/Vänernbanan samt Västra stambanan. Triangelspår Marieholm kommer även att omfattas av riksintresset.

Vägar

Goda vägtransporter är ett annat riksintresse. I dagsläget omfattas väg 45, E6 och E20, vilket medför att även Partihallsförbindelsen och den nya älvförbindelsen kommer att vara av riksintresse.

Perspektiv

Elförsörjning

Kraftledning med tillhörande transformatorstation är av riksintresse. Funktionen får inte påverkas, men trafikprojekten kan medföra ändrad dragning, alt nedgrävning av ledningarna.

Natur

Säveån är av riksintresse för sina naturvärden och framför allt för sin laxpopulation som fört upp vattendraget på EU:s Natura 2000-lista. Detta innebär att planerade trafikprojekt inte negativt får påverka ån och att konstruktioner för broar m m inte får placeras så att naturvärden skadas.



Utredningsområde från Lärje i norr till Tingstadstunneln i söder (ÖP 99). ÖP konkretiseras i stadsbyggnadskontorets övergripande program.

Området

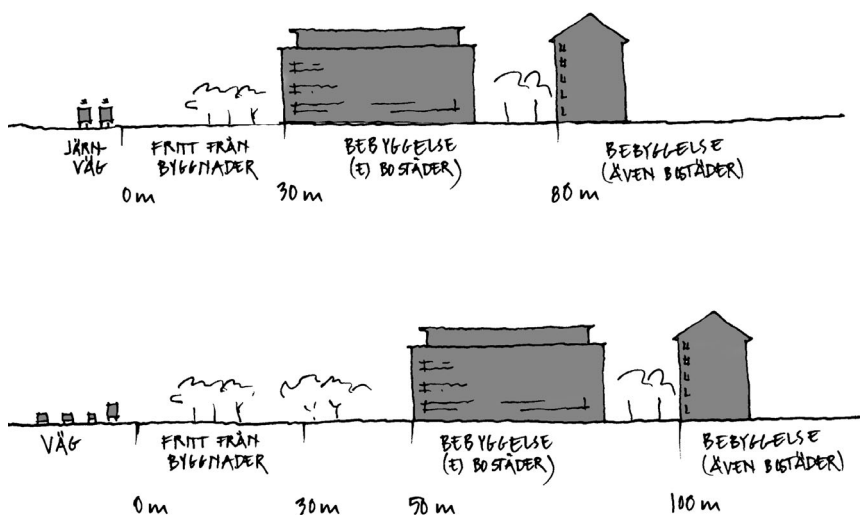
Gällande planer

Översiktsplan

Föreslagen dragning av Triangelspår Marieholm har stöd i kommunens översiktsplan från 1999. För programområdet anger ÖP99 nuvarande markanvändning (huvudsakligen arbetsplatser), med skyddszoner (farligt gods) för trafiklederna. Planområdet berörs av riksintresse för väg, järnväg samt kraftledning. Delar av Slakthusområdet är utpekade med betydelsefulla kulturvärden. Sävån är av riksintresse för naturvärden och avsatt som Natura 2000-område.

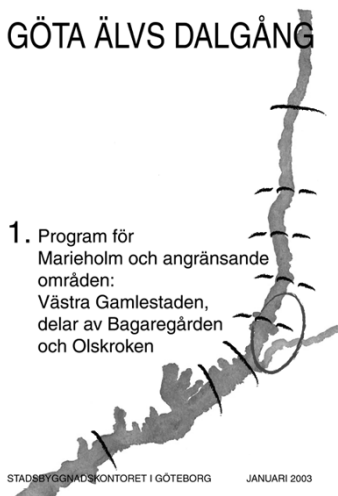
Göta älvs dalgång är utpekad som utredningsområde i översiktsplanen. Göta älv dalen anges som utvecklingsstråk för logistik och Sävåns dalgång anges som utvecklingsstråk för kunskap och teknik. Utvecklingsstråken möts i programområdet. Utmed älven pekar översiktsplanen på blandad stadsbebyggelse (även bostäder).

Kommunens riktlinjer för farligt gods anges i översiktsplanen. Riktlinjerna (för arbetsplatser) medför att 50 m bebyggelsefri zon krävs till väg och 30 m bebyggelsefri zon krävs till järnväg. Med riskanalys och fysiska åtgärder kan dessa avstånd minskas, vilket kommer att krävas inom planområdet.



Riktlinjer för markanvändning invid trafikled för farligt gods (enligt kommunens översiktsplan). Om angivna avstånd underskrids ska säkerhetsfrågorna belysas i en riskanalys och hanteras med fysiska åtgärder.

GÖTA ÄLVS DALGÅNG



Övergripande program

Översiktsplanen konkretiseras inom utredningsområdet genom tre övergripande program som behandlar olika avsnitt av Göta älvdalen. Infrastrukturprojekten är den huvudsakliga anledningen till utredningsområdet i ÖP och upprättandet av programmen. Programmen belyser emellertid även hur staden och stadsbilden kan förändras i älvdalen, med möjligheterna till en utveckling av staden mellan infrastrukturen och med en förädling av nuvarande markanvändning och upprustning av stadsmiljön.

Planområdet berörs av program 1: ”Marieholm och angränsande områden”. I programmet beskrivs infrastrukturprojekten, förutsättningar och förhållanden samt förslaget ”staden mellan vägar och spår”. Förslaget utgår från projekten och beskriver hur staden kan utvecklas i infrastrukturlandskapet, med utgångspunkt från stadens och människans behov. För planområdet beskriver programmet Triangelspårets konsekvenser för Slakthusområdet, en utveckling av verksamhetsområdet norr om Slakthusgatan, en eventuell stängning av Waterlooogatan samt förstärkningar av gatorna med kopplingar mellan stadsdelar och mot älven.

Slakthusområdet när det låg för sig själv i stadens utkant. Bilden är från 1922 och tagen från nordost med järnvägsspåret i förgrunden.



Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

I kommunens program för bevarande utpekas Slakthusområdet som ett intressant exempel på hur omsorgsfullt även inrättningar av detta slag utformades vid sekelskiftet. Byggnaderna är välbevarade, även om de delvis är förbyggda. Slakthusområdet är utpekat som kulturhistoriskt bevarandevärt. En fortlevnad av dagens verksamhet har liksom gestaltningen av intilliggande områden stor betydelse för upplevelsen av den kulturhistoriska miljön.

Området

Detaljplan

För programområdet gäller stadsplan FII ac 3187 från 1968 (gällande detaljplan). Detaljplanens syfte var att förverkliga den tidens syn på trafiklösning. Ny motorvägsdragning skulle ske utmed Sävån och dagens järnvägssträckning. En stor trafikplats skulle anläggas vid Gamlestads torg. Järnvägen skulle flyttas till dagens vägområde med anslutning till Bohusbanan. Slakthusgatan gavs delvis en ny sträckning. Trafiklösningen är endast genomförd till mindre delar. Med ny detaljplan upphävs dessa väg- och järnvägsreservat. Dagens trafikstruktur har inte stöd i gällande plan.

Mellan infrastrukturkorridorerna anger gällande detaljplan industriell verksamhet, men med möjlighet för byggnadsnämnden att även pröva lämpligheten för bostäder. Högsta byggnadshöjd anges till 12 m, utom i den sydvästra delen där 8 m anges. Byggnader får i princip uppföras inom hela kvartersmarken. Eftersom trafikstrukturen inte förändrats som planerat stämmer idag inte gällande plans kvartersmark med den verkliga kvartersmarken.

Ägandeförhållanden

Marken inom planområdet ägs, liksom inom hela Marieholm, huvudsakligen av ett par stora aktörer, vilket underlättar en förändring och utveckling av stadsdelen. Inom Slakthusområdet ägs marken huvudsakligen av Salhab (kommunalt bolag), Swedish Meats AB samt Göteborgs Fryshus AB. Norr om Slakthusgatan ägs marken huvudsakligen av Göteborgs Energi AB samt av Göteborgs stad. Göteborgs stad äger dessutom gatumarken och marken vid Sävån, samt stora delar av övriga Marieholm.

Banverket ska själv äga den mark som behövs för järnvägsprojektet och förhandling pågår med berörda markägare. För vägprojektet tillsäkrar fastighetskontoret behövlig mark. Trafikprojektet påverkar dagens verksamheter och medför att byggnader rivs samt att mark och lokaler friställs. Behov kan finnas av annan användning och av nya verksamhetsutövare och fastighetsägare. Energi-bolaget har för avsikt att avyttra stora delar av sin fastighet.

Områdesbeskrivning



Planområdet avgränsas av Sävån och Walckesgatan i söder, väg 45 i väster, Nylöse med Hospitalkyrkogården i norr samt Angeredsbanan i öster. Framträdande är Slakthusområdet med tydlig stadskaraktär och hög exploatering. De äldre tegelbyggnaderna med den markerade entrén och det karakteristiska tornet är kompletterade med moderna byggnader, där fryshuset tydligast framträder. Infrastrukturen är framträdande i planområdet med Bohusbanan på bro, väg 45 delvis upphöjd och Norge/Vänernbanan på bank och bro. Även gatorna inom området dominerar med sin karaktär av genomfartsgator. Inga bostäder finns inom planområdet.

Kontakterna mellan planområdet och Gamlestaden samt Gamlestadens fabriker är idag bristfälliga, vilket även gäller fortsättningen mot älven, Hisingen, Olskroken och centrum (Gullbergsvass).

Inom Slakthusområdet arbetar ca 500 personer inom 70-80 företag. En stor arbetsgivare finns (Swedish Meats AB) med 200 anställda medan resterande 300 arbetar i små, oftast egna företag. Slakteriverksamhet förekommer inte sedan 1968 men området präglas fortfarande av kött- och charkuteriverksamhet.

Norr om Slakthusområdet finns ett verksamhetsområde med relativt låg exploateringsgrad. Kraftledningar och en transformatorstation dominerar området, som även innehåller förråd och upplag för energibolaget, mobilmast, uppställning av museifordon (järnväg) samt några övriga verksamheter.

Sävån bidrar med viss grönska till området även om banvallar, broar, vägar samt plankomgärdade upplag försvårar tillgängligheten och upplevelsen av ån. Inom planområdet finns bl a inhängnad båtuppläggning.

Bergsryggen i nordost samt det storslagna älvlandskapet ger området dess karaktär och dominerar över både bebyggelse och infrastruktur. Bergsryggen markerar början på den täta staden och avslutar Gamlestaden. Stadsbilden inom planområdet är splittrad och i stora delar ödlig och svårorienterad. Slakthusområdets tydliga struktur och höga kvalitet följs inte upp i utformningen av omgivande struktur och bebyggelse.

Området

Befintlig bebyggelse

Slakthusområdet är en levande miljö med stora bebyggelsevärden och tydlig stadsstruktur. Den pågående verksamheten är en viktig del av upplevelsen och förståelsen av området. Bebyggelsens (yttre) gränser är emellertid något otydliga och ett flertal äldre byggnader döljs av lastramper, tillbyggnader mm. Slakthusområdets stadskarakteristik följs inte upp inom Marieholmsområdet i övrigt, vilket delvis förtar upplevelsen av byggnaderna och dess kulturhistoriska värden. Utformningen av gatorna bidrar till detta genom sin karaktär av genomfartsgator. De visuella kontakterna förbi infrastrukturens barriärer saknas dessutom ofta. En byggnadsminnesförklaring av entrébyggnaderna väcktes 1984, men av detta blev intet.

Norr om Slakthusgatan är bebyggelsen begränsad och området består huvudsakligen av öppna ytor för upplag. Byggnadernas värden är begränsade, både ekonomiskt och för stadsbilden. Områdets potential och möjliga markvärde utnyttjas dåligt. Kraftledningen dominerar miljön och medför begränsningar för markens användning.



Slakthusområdets pampiga entrébyggnader som möts av den lågt exploaterade marken norr om Slakthusgatan.

Trafik

Gamlestaden och Marieholm berörs idag av trafik som ska till det nationella vägnätet. Andelen tung trafik är hög. Med bättre kopplingar till motorvägsnätet och med bättre styrning av trafiken finns möjlighet att minska genomfartstrafiken förbi Slakthuset, Gamlestads torg och Gamlestadens fabriker. Stadsgator på dessa sträckor i kombination med nya vägdragningar och nya motger möjlighet att bättre styra trafiken och återskapa en mänsklig stadsmiljö.

Tillgängligheten till kollektivtrafik är god med knutpunkten på Gamlestads torg. Med en upprustad och utbyggd knutpunkt finns möjlighet till ännu bättre tillgänglighet, men framför allt till en tryggare och mer tilltalande miljö. Kollektivtrafiken inom Marieholm är idag begränsad, men med en utveckling av området bör trafiken kunna förbättras och på sikt knyta ihop exploateringen av Gullbergsvass med Marieholm och vidare norrut.

Gång- och cykelstrukturen är delvis utbyggd. Vissa kopplingar saknas dock och den fysiska miljön är genomgående av låg kvalitet. En grundstruktur finns som med nya kopplingar och en mer mänsklig miljö väl kan fungera för förbindelser mellan stadsdelarna och för Gamlestadens (nordöstra Göteborgs) kontakt med älven och centrum.



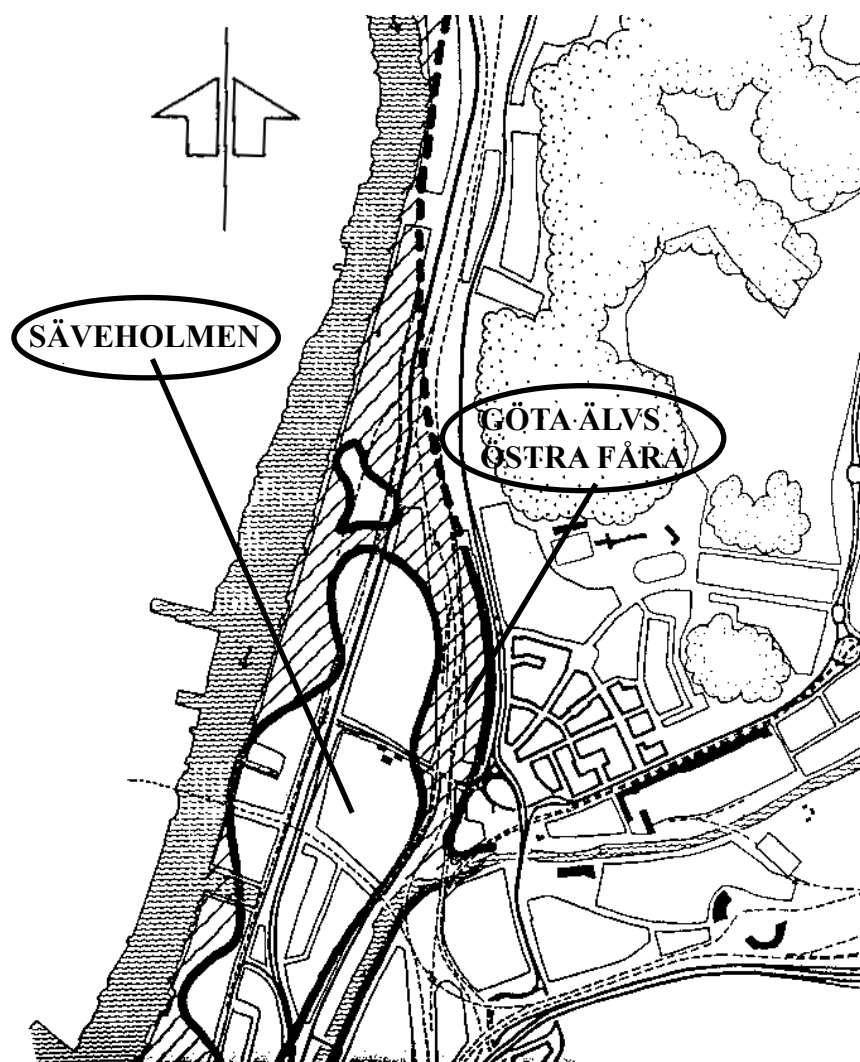
Slakthusgatan vid passagen av järnvägen.



Spårvagnshållplatsen vid Gamlestads torg.

Markförhållanden

Planområdet ligger delvis på en tidigare holme i Göta älv och delvis på en utfylld östra älvfåra. Söder om planområdet är älvfåran kvar som en del av Sävån. Lerlagret till fast grund är 70-90 m. En sandlin finns där den tidigare älvfåran och Sävån möttes. Över hela planområdet har fyllnader av sand, grus och byggnadsrester lagts ovan lerlagret. Marken är sättningsbenägen och geotekniska undersökningar krävs för infrastrukturprojekten och andra tyngre byggföretag. Med åtgärder anses marken möjlig att bebygga enligt planprogrammets intentioner.



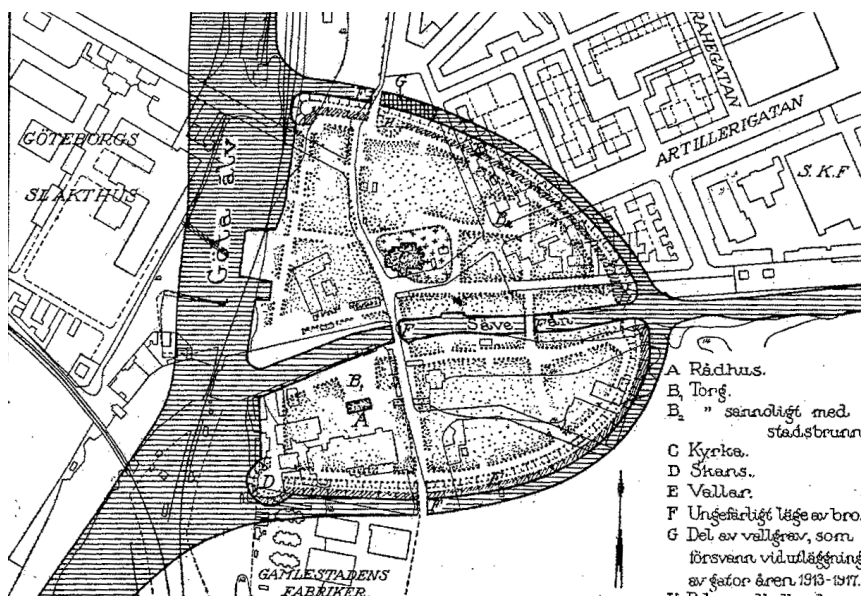
Historiskt utseende för planområdet, som delvis ligger på Sävholmén och delvis på Göta älvs östra älvfåra.

Markföroreningar finns från verksamheter inom området, men kan även finnas i de fyllnadsmassor som använts. Utöver enskilda tomter där miljöfarlig verksamhet pågått är risken för förorenad mark generellt högre norr om Slakthusgatan.

Området

Natur och kultur

Naturvärdena inom planområdet består av Sävån och den lumiga grönska som omger den. Sävån inhyser ett brett fiskbestånd, där "Sävånslaxen" är av stor betydelse och fört upp ån på EU:s Natura 2000-lista. Sävån har även ett viktigt rekreativt syfte i en för övrigt hård stadsmiljö. Förändringar får inte ske som negativt påverkar Sävåns naturvärden. En genomtänkt utformning krävs om åns rekreativa värden ska kunna stärkas trots planerade trafikprojekt. Ökad tillgänglighet behövs utmed hela sträckan från Göta älv till Kviberg.



Staden Nya Lödöse och dess läge vid Sävåns mynning i Göta älvs östra älvfåra.

Även älven har ett viktigt rekreativt syfte som inte utnyttjas. Målsättningen är en framtida levande och tillgänglig älvmiljö, vilket kräver inbjudande stråk som förbinder Gamlestaden med älven (genom planområdet).

Utöver bebyggelsen inom Slakthusområdet finns kulturmiljövärden i form av arkeologiska lämningar inom planområdet. Staden Nya Lödöse låg på den plats där den östra älvfåran och Sävån tidigare möttes. Mellan den östra och den västra älvfåran låg Sävholmen som delvis är dagens Marieholm. Det arkeologiska området sträcker sig från Gamlestaden in över Slakthusområdet. Lämningar kan finnas från bebyggelse på Sävholmen från tiden före och efter staden Nya Lödöse. Lämningar kan även finnas från stadens hamnområde. Intill planområdets norra spets ligger Hospitalkyrkogården som är en synlig lämning från ett tidigare Franciskankloster. Det arkeologiska området sträcker sig in över planområdets norra del. Utmed Norge/Vänernbanan finns ytterligare en arkeologisk fyndplats som berör planområdet.

Miljö, hälsa och säkerhet

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljö kvalitetsnormer anger lägsta godtagbara miljö kvalitet inom ett geografiskt område och är till för att skydda människors hälsa. Normer finns idag för halter av svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, bly samt partiklar i utomhusluft. Normen för kvävedioxider ska vara uppnådd senast den 1 januari 2006.

Utmed väg 45 överskrids gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid. Förhållandena beräknas förbättras genom mindre utsläpp per fordon, varvid gränsvärdet klaras inom en tioårsperiod. Luftkvaliteten generellt kommer att förbättras i området men fortsatt vara mindre bra utmed väg 45 och den planerade Partihallsförbindelsen.

Bullerbelastningen från omgärdande trafikleder är hög inom planområdet. Byggnader krävs med ljudisolerade fasader som även skärmar bakomliggande kvarter. Att möjliggöra bostäder är målet, liksom att tillskapa bra rekreativa miljöer. Med Triangelspåret kommer fastigheter inom Slakthusområdet att utsättas för visst ökat buller.

Vibrationer förekommer från järnvägstrafik och från tunga vägtransporter. Med anledning av markens beskaffenhet (lerjordar) i området behöver förhållandena vidare studeras i trafikprojektet.

Elektriska fält och magnetfält finns i anslutning till kraftledningen och järnvägens och spårvägens kontaktledningar. Ytterväggarna i hus skyddar dock normalt mot elektriska fält och magnetfältet avtar snabbt med avståndet och underordnas elektriska installationer i byggnaderna.

Farligt gods transporteras på både järnvägarna och vägarna, inkl lokalnätet. Kommunala riktlinjer finns som för arbetsplatser föreskriver 30 m bebyggelsefritt avstånd till järnväg och 50 m bebyggelsefritt avstånd till väg. Underskrids avstånden ska riskanalyser tas fram med konkreta förslag till åtgärder. Rekommenderade avstånd är inte möjliga att uppnå inom planområdet, med ambitionen om en stadsbebyggelse i detta centrala läge.

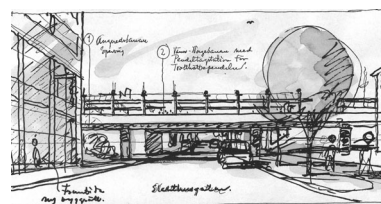
Älvdalen, inkl Säveån, är känd för hög skredrisk. Inom planområdet finns lera som kan medföra sättningar, dock inte skred. Marknivån i planområdet är endast 1-2 m över högvattennivån för Göta älv, vilket gör området känsligt för en eventuell höjning av havsnivån.

Staden mellan vägar och spår

Programförslaget presenteras med namnet ”staden mellan vägar och spår”, vilket betonar de två anspråken - infrastrukturen kontra staden. Förslaget baseras på en avvägning mellan de två intressena där båda får utvecklas och där anpassning är en förutsättning. Målet är en hel stadsmiljö av god kvalitet både för människor, tåg och bilar.

Framtida utveckling

Nylöse är en historisk plats. I Gamlestaden grundlades industri- verksamheten och i Marieholm utvecklades livsmedelsnäringen. Platserna har tidigt varit entréer till staden och knutpunkter för resande. Stadsdelens roll är i mycket fortfarande detsamma, men utvecklingen har samtidigt gått den förbi. Med ny kollektivtrafik och nya vägar, i kombination med en utvecklad stadsmiljö, har området stor potential att uppleva en andra utvecklingsfas. Knutpunkten vid Gamlestads torg med direkta tågförbindelser, det goda vägläget, närheten till centrum (och Gullbergsvass) samt kvaliteten med älvkontakten ger underlag för en utveckling mot mer personalintensiva verksamheter och en högre exploateringsgrad. Marieholm kommer att vara entrépunkten till den täta staden, med framträdande byggnader som utnyttjar det goda annonsläget. Denna utvecklingsfas ger stora möjligheter att med rätt gestaltning öka stadskvaliteterna samt förbättra kontakterna och det mänskliga livet i området. Bostäder är ett väsentligt inslag i en levande stadsmiljö och för den mentala kopplingen mellan älven och Gamlestaden. Infrastrukturen är styrande för stadsutvecklingen, men ska samtidigt anpassas för en utveckling av staden.



Byggnader och gatuutformning ger tillsammans med tilltagna passager i marknivå en god stadsmiljö.

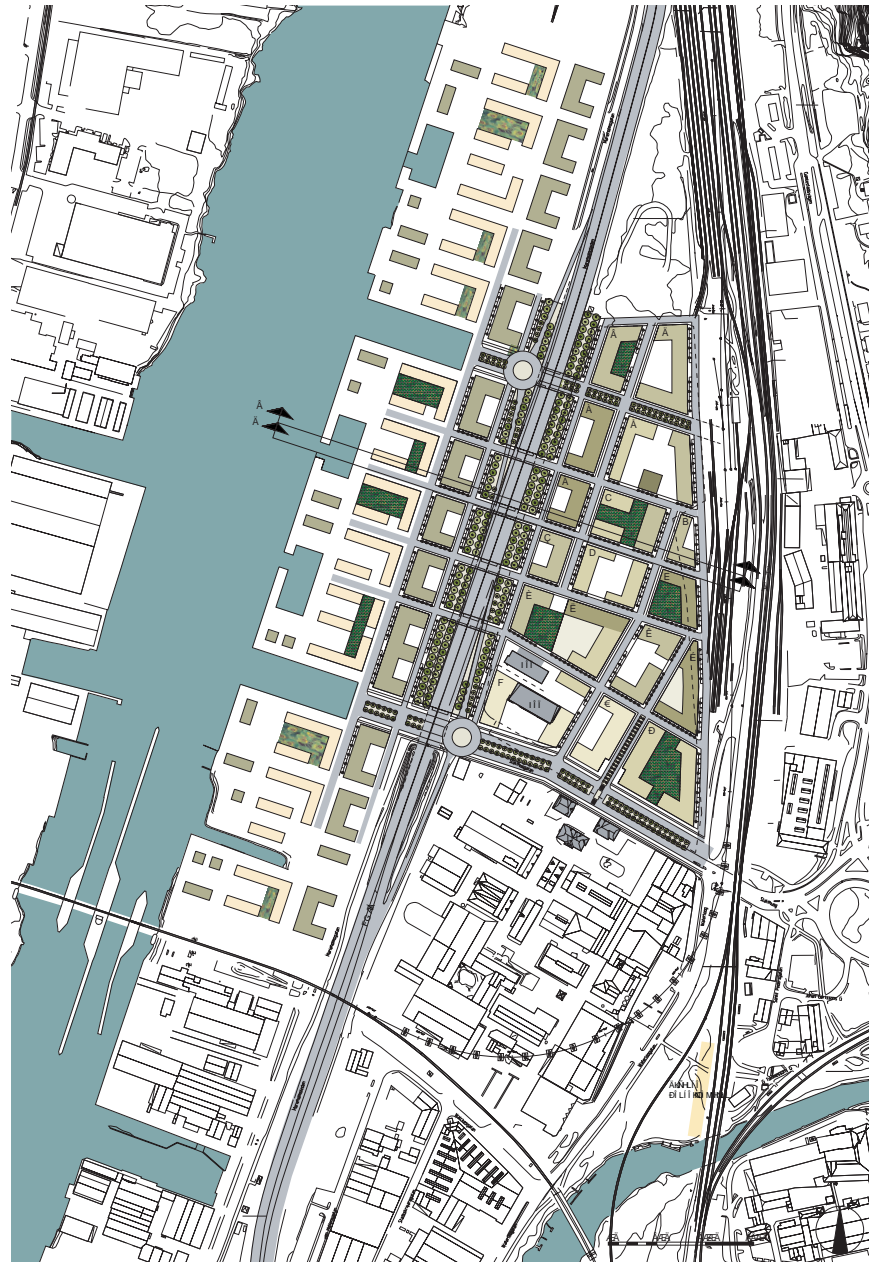
Struktur och innehåll

Programförslagets utgångspunkt är att stadens skala och struktur ska ligga till grund för områdets utformning samtidigt som infrastrukturens funktion inte påverkas negativt. Den täta stadens entrépunkt vid Nylöse medför att stadens gestaltning behöver överföras till infrastrukturens gestaltning. Staden måste dock ta hänsyn till behovet av trafikområden, skyddszoner m m. Målsättningen är en stadsstruktur som möjliggör en god livsmiljö med tillgång till bostäder och rekreativa platser.

”Mått, hastigheter, utformning och material måste anpassas till den omgivande stadsbygdens förutsättningar. Vägbyggaren är också stadsbyggare.”

Ur God vägarkitektur, Vägverket 2001.

Staden mellan vägar och spår



EXPLOATERING

Programförslaget till en exploatering norr om Slakthusgatan medför 125.000 kvm BTA kontor/verksamheter samt 20.000 kvm BTA bostäder. För hela den redovisade studien medges totalt 215.000 kvm BTA kontor/verksamheter samt 115.000 kvm BTA bostäder.

Ett förslag till stadsutveckling. Gamlestadens skala når älven och ger möjlighet till en varierad stadsbild och en mångfald i användning. Skärmande byggnader ger möjlighet till bostäder och skyddad kvartersmiljö. En upplyft riksväg ger kontakter förbi barriären och en rak sträckning ger tillsammans med tydliga bebyggelsegränser stadens struktur. Stadsutvecklingen utmed älven är på längre sikt, men kan ske snabbare inom planområdet.

Staden mellan vägar och spår

Triangelspåret påverkar verksamheter i Slakthusområdets södra och östra del. Rivningar och ombyggnader krävs för projektets genomförande. Vägprojekten kommer senare även att påverka den västra delen av Slakthusområdet samt energibolagets mark. En rak dragning av väg 45 är av betydelse både för stadsbilden och för möjligheten till exploatering.



Triangelspåret bryter igenom Slakthusområdet och bidrar till en delning av området, som dock kan kvarstå som en funktionell enhet men med en delvis ändrad struktur.

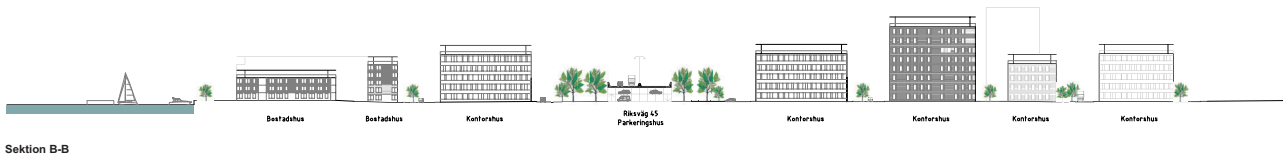
Slakthusgatan, Waterloogatan och Marieholmsgatan är för stadsdelen viktiga trafikleder. Behov finns av framkomlighet samtidigt som stadsdelen får en mänsklig och gripbar skala. Förstärkta kopplingar behövs mellan delområden för att överbrygga barriärer, föra Gamlestaden mot älven samt motverka en fragmentering av staden. Inom planområdet är ambitionen att överbrygga Slakthusgatan för att tillskapa en gestaltningsmässig helhet för området söder och norr om gatan. Detta kräver en ombyggd Slakthusgata med ”stadsmässig” utformning. Slakthusgatan ska dessutom vara ett av de stråk som förbinder Gamlestaden med älven.

Säveån bidrar med en ”blågrön” struktur i en i övrigt hård del av Göteborg. Tillgängligheten till ån behöver öka och utvecklas på hela sträckan från Göta älv till Kviberg. Grönstrukturen inom planområdet har två syften. Att gestalta skyddsområden utmed trafiklederna samt att skapa en mer mänsklig och avkopplande miljö. Grönstrukturen fungerar samtidigt som stråk för gång och cykel. Även det ”gröna” har betydelse för att förbinda Gamlestaden och de nordöstra stadsdelarna med älven.



Stadsbyggnadskontoret avser att studera en möjlig utveckling av Säveån som grön och rekreativ resurs på hela sträckan från Göta älv till Kviberg.

Staden mellan vägar och spår



Byggnader används som skärm mot buller och risker. Byggnader som samtidigt skapar en tydlig stadsmiljö och ger visuell kontakt förbi barriärerna.



Från Gamlestaden syns tornet på Slakthusområdet. Kan kontakten med Marieholm, älven, Hisingen och centrum stärkas?

Målsättningen är att utveckla Slakthusområdets funktion och verksamhet tillsammans med ett utvecklat kontors- och verksamhetsområde norr om Slakthusgatan. Bostäder och småskalig handel kan även finnas och utmed Slakthusgatan tillskapas en gemensam entrépunkt. Programförslaget baseras på att kraftledningarna grävs ner utmed väg 45 och att järnvägsklubbens verksamhet flyttas.

Programförslaget ger bl a upphov till följande frågeställningar:

Kan en stadsutveckling ske inom Marieholm som låter Gamlestaden fortsätta till älven och vidare mot Gulbergs vass och centrum. Är bostäder möjligt.

Kan barriärer mentalt överbryggas och hur skapas attraktiva stråk.

Hur ska det framtida Slakthusområdet struktureras. Vad händer med det kvarvarande fryshuset. Ska bensinstationen vara kvar inom Slakthusområdet.

Kan Sävån utvecklas som ett ”blågrönt” stråk, med ökad tillgänglighet. Vad händer med båtuppläggningsytorna.

Hur ska infrastrukturgrönskan utformas. Kan omhändertagande av dagvatten ske inom detta område.

Hur ska gatustrukturen vara och hur sker kopplingen till det nationella vägnätet.

Kan föreslagen stadsutveckling påverka attraktiviteten för Gamlestaden och nordöstra Göteborg.

Vilka byggrätter försvinner och vilka kan tillföras. Vilket skydd ska den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen erhålla.

Vilken typ av handel kan etableras utan ökad trafikstring och utan att det motverkar planerad handelsetablering i Gamlestaden.

Staden mellan vägar och spår

Trafik

Programförslaget medför ombyggnad (alt flyttning) av Waterloo-gatan (1). Med anledning av Partihallsförbindelsen kommer den även att få en helt ny sträckning söder om Bohusbanan via Partihallsområdet (2). Infart för tung trafik till Slakthusområdet tillskapas lämpligen från öster med kör- och lastytor under den nya järnvägsbron. Walckesgatans framtid är inte klarlagd (3).

Generellt föreslås en mer strikt utformning av gatorna inom planområdet med ambitionen att stärka stadsbilden. Tanken är att skapa en stabil och tydlig grundstruktur som bebyggelsen kan utvecklas kring. Den utvecklade kollektivtrafikknuten vid Gamlestads torg (4) och de förbättrade vägförbindelserna medför en stark utvecklingspotential för markanvändningen som på sikt leder till en förädling av Mariefholm.



Med spårvagn tar resan mellan Gamlestads torg och Brunns-parken 8 minuter.



DAGENS TRAFIKMÄNGDER

Vid trafikmätning år 2000 passerade 17.600 fordon per dygn Slakthusgatan. Maximal trafik inom en timme var 2.040 fordon. På Waterloo-gatan passerade 7.300 fordon per dygn och med 670 fordon som högsta timnotering. (Uppgifterna avser gatusträckor inom planområdet)

Staden mellan vägar och spår



Exempel på en väl utformad passage. Vägen är upphöjd, öppningen är bred och dagsljus strilar in. Knutpunkt Hjalmar.

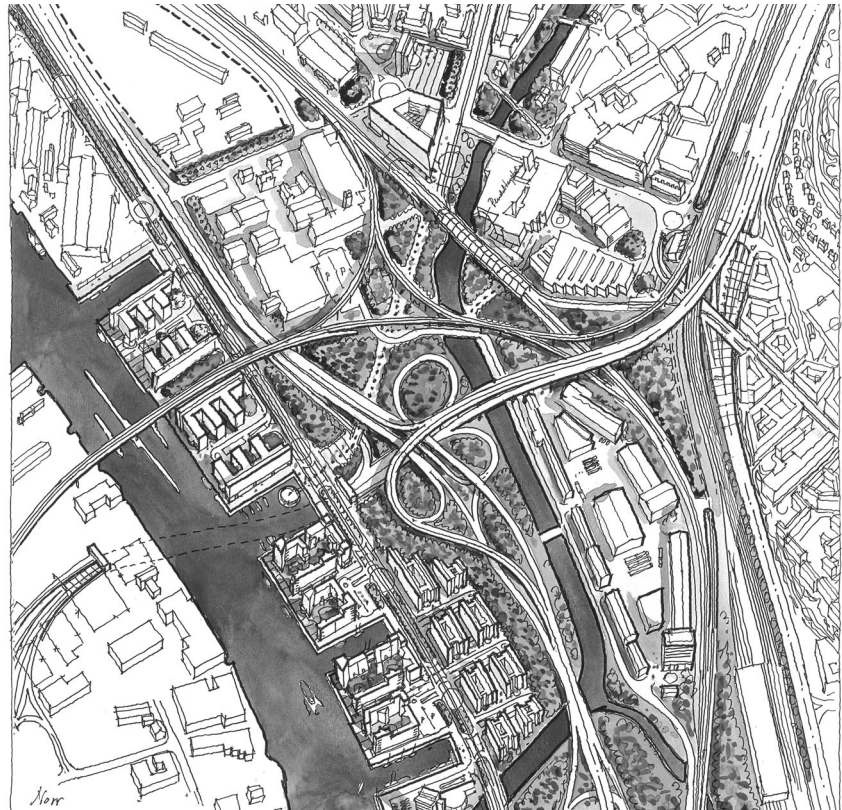
Möjlighet till kontakter förbi infrastrukturen är av stor betydelse för att skapa en fungerande stadsdel och för att närma de nordöstra stadsdelarna mot älven, Hisingen och centrum. Viktigt är ett förstärkt gång- och cykelnät med trygga och inbjudande stråk som möjliggör passage av infrastrukturen på flera ställen inom planområdet. Utformningen av passagerna är av största vikt.

Med en förädling av Marieholm behöver även kollektivtrafiken utvecklas inom Marieholmsområdet med kopplingar mot centrum, Hisingen och de norra stadsdelarna. Marieholmsgatan (5) kan utvecklas till ett starkt kollektivtrafikstråk.

Ombyggnaderna av de nationella vägarna innebär förändrade angöringar mellan lokalt och nationellt vägnät. Motens placering påverkar utformningen av gatustrukturen inom planområdet. Ett mot behöver en tydlig och strategisk plats som helst inte sammanfaller med kopplingar inom motorvägsnätet. Tre möjliga platser finns inom Marieholm (6). Genomfartstrafiken på de lokala gatorna i Gamlestaden och Marieholm behöver minskas och styras till "rätt" mot och via det övergripande trafiknätet.

För att nå det nationella nätet samt för lokalvägskopplingar kan en förlängning av Waterlooatan norrut till Marieholmsgatan (7) vara intressant, liksom en förlängning av Walckesgatan till Marieholmsgatan (8) i sydligt läge.

Med ny detaljplan upphävs tidigare trafikreservat som med dagens planering inte längre är relevanta.



Stadsbyggnadskontorets illustration från det övergripande programmet visar bl a stråken, passagerna av infrastrukturen, den "grönblå" Sävån samt en stadsutveckling utmed älven.

Staden mellan vägar och spår

Gestaltning

Gestaltningen ska utgå från de två anspråken på området. Den storskaliga infrastrukturen kontra staden med sitt behov av mänsklig skala. Gestaltningens program finns framtagna för trafikprojektet. Utformningen ska ge trafikanter en tydlig och estetiskt tilltalande miljö samtidigt som infrastrukturen måste anpassas till stadsmiljön och dess skala. Infrastrukturen ger gränserna, där kontrasterna möts mellan den stora och den lilla skalan.

Staden ska gestaltas för tydligt avgränsade enheter, en ”stads-mässig” bebyggelse och struktur samt för inbjudande stråk. Slakthusområdet är en utgångspunkt för gestaltningen, Gamlestaden en annan. Ambitionen är modern arkitektur i en traditionell stadsstruktur. Gatornas utformning är av stor betydelse för upplevelsen av staden.

Bilden av stadsutvecklingen norr om Slakthusgatan illustrerar en tänkt utveckling/gestaltning för Marieholm. En fortsättning av kvartersstrukturen i Slakthusområdet och Gamlestaden. En stark struktur men med stor flexibilitet och variation inom kvarteren. En rik stadsmiljö med inre lugna miljöer.

”Gestaltningens program för in- och genomfarter bör som en grundläggande fråga ta upp trafikantens möte med staden via en väg som successivt anpassas till den nya omgivningen. Denna anpassning fyller två syften: den ska bidra till en arkitektonisk helhet mellan väg och omgivande bebyggelse, men också göra trafikanterna uppmärksamma på att de närmar sig en stads centrum med blandad trafik och ökad risk för konflikter.”

Ur Gestaltningens program. En vägledning. Vägverket 2001.

Genomförande

Infrastrukturprojektet genomförs av respektive trafikverk, vilket även innefattar de åtgärder i stadsstrukturen som behövs för projektets genomförande. Byggnader, lastytter, gator och gc-vägar behöver flyttas och ändras. Fastighetskontoret bistår vid behov att finna alternativa placeringar för verksamheter. Ansvar för åtgärder som syftar till att förädla verksamhetsområdena åligger respektive fastighetsägare. Kostnader för ombyggnad av gator, gc-vägar och grönstråk för att utveckla stadsdelen och stadsbilden kan komma att belasta kommunen. För att kvaliteten i utformningen ska säkras måste genomförandefrågor och det ekonomiska ansvaret för förslagen klarläggas. Samsyn krävs för att nå goda helhetslösningar. Kostnader och ansvar för framtida drift och skötsel är lika viktigt som ansvaret för genomförandet.

Staden mellan vägar och spår

Kommande arbete

Detaljplanens programfas lyfter de frågor som rör planläggningen av området. Frågor som handlar om infrastrukturprojekten, den framtida utvecklingen av staden, platsens förutsättningar och begränsningar, förekommande störningar samt andra miljö- och hälsoaspekter. Förhoppningsvis väcker programmet frågor och tydliggör de konflikter som finns. Synpunkter på programmet är av stor vikt för det kommande arbetet med detaljplaner, där planområdets framtida användning konkretiseras och formaliseras.

Banverket planerar att börja bygga Triangelspår Marieholm tidigast år 2005. Samtidigt planeras även byggstart för Partihallsförbindelsen samt ny älvförbindelse. Övriga infrastrukturprojekt planeras att påbörjas inom en tioårsperiod. En utveckling av staden mellan infrastrukturen är beroende av kommunala medel för upprustning samt av intresse från fastighetsägare för exploatering. Tidshorisonten är inte lika för de olika projekten och utvecklingsfaserna, vilket kan rendera i detaljplaner för delar av planområdet efterhand som önskan och behov uppstår.

Miljökonsekvenser

Miljökonsekvenser

Nedan beskrivs övergripande detaljplanens miljökonsekvenser. Detaljplanen anses inte medföra betydande miljöpåverkan, även om trafikprojekten totalt sett medför det. Planområdet är redan ianspråktaget med hårdgjorda ytor och trafikkorridorerna finns till största del. Ställningstagandet redovisas i en förstudie till miljökonsekvensbeskrivning. Trafikprojekten och deras påverkan belyses i projektens utredningar och miljökonsekvensbeskrivningar.

Trafikprojekten medför att infrastrukturen befästs inom Marieholm samt att ytterligare påverkan sker inom ett redan belastat område. Samtidigt ger projekten möjlighet att med rätt utformning förbättra förhållandena i närområdet. Infrastrukturen ska anpassas till stadsbebyggelsen och medverka till en möjlig utveckling av staden mellan infrastrukturen.

Markföroreningar

Markföroreningar kan finnas från tidigare och befintliga verksamheter i området. Fyllnadsmassornas innehåll är av varierande ursprung. Markundersökningar och eventuella saneringar krävs vid infrastrukturprojektens genomförande samt vid övrig byggnation.

Buller

Infrastrukturprojekten kommer att leda till ökad trafik i befintliga trafikkorridorer. Med bullerdämpande åtgärder finns dock möjlighet att förbättra ljudnivån för omgivande områden. Placering av mot och utformning av gatustruktur behöver ske med målsättningen att avlasta det lokala vägnätet från genomfartstrafik.

Luft

Luften i planområdet påverkas framför allt av vägtrafiken, där problem idag finns utmed trafiklederna att klara gränsvärdena för miljö kvalitetsnormer. Med nya vägprojekt ökar trafiken ytterligare i området och åter delvis upp de vinster en förbättrad rening av bilarna medför.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods transporteras på vägar och järnvägar i området. Eftersom infrastrukturen passerar en stadsmiljö kan inte erforderliga skyddsavstånd fullständigt tillskapas, vilket medför att infrastrukturen och bebyggelsen måste utformas för att hantera riskerna. Detta medför krav på riskanalyser, där situationen analyseras och konkreta åtgärder anges. När Partihallsförbindelsen öppnas kommer dock Slakthusgatan att utgå som led för farligt gods.

Kulturmiljö

De kulturhistoriskt intressanta byggnaderna påverkas inte direkt av infrastrukturprojekten, men upplevelsen av miljön förändras. T ex passerar Triangelspårets bro ca 40 m från Slakthusområdets torn. Möjlighet finns att kompensera intrånget, genom att åter lyfta fram äldre fasader i stadsbilden och ta bort en del tillbyggnader och lastkajer. Slakthusområdet ska fortsatt vara ett fungerande verksamhetsområde som kan utvecklas. Kulturmiljöaspekterna behöver vägas mot detta behov. Ett ”museum” eftersträvas inte.

Stadsbild

Infrastrukturen påverkar med sin storskalighet stadsbilden i området och bidrar till en fragmentisering av stadsdelen. En genomtänkt gestaltning av gränser och möten mellan de olika skalorna samt överbryggande av barriärer minskar påverkan. Utformningen av passager förbi infrastrukturen är av betydelse för stadens funktion. Bebyggelsen och gatorna inom planområdet behöver utformas med tydlig struktur, sammanhållna stadsrum och distinkta gränser.

Naturmiljö

Säveån har höga naturvärden och förändringar får inte ske som påverkar ån negativt. Av stor betydelse är kontrollen över dagvattnet, framför allt vid byggnation samt vid en eventuell olycka med farligt gods.

Rekreation

Tillgången till ytor för rekreation är begränsad i närområdet. Säveån har möjlighet att utvecklas till ett kvalitativt stråk mellan Göta älv och Kviberg. På sikt kan även Göta älv bli tillgängligt.

Naturresurser

Ett effektivt utnyttjande av marken stärker knutpunkten vid Gamlestads torg och medger central byggnation i staden. En exploatering för bostäder och personalintensiva arbetsplatser medverkar till en god hushållning med naturresurser.

Fortsatt diskussion

Vad tycker du?

Håller du med om programmets beskrivning av förutsättningarna och förslaget till framtida utveckling. Är det något som saknas i beskrivningen? Vad behöver ytterligare belysas och utredas? Är förslaget genomförbart? Hur påverkas du/ni? Synpunkter och fullständiga remissvar på programmet är av stor betydelse, för ett bra underlag när förslaget till detaljplan ska upprättas.

Komplex problembild – komplexa lösningar

Behoven från infrastrukturen och från staden skapar konflikter och är olika. Stadsplanering handlar om att finna bra avvägningar, med beaktande av de olika anspråken, som medverkar till en kvalitativt god stadsbyggnad. Optimering av anspråk eller intressen är inte möjligt på en sådan här plats, utan ett bra resultat baseras på en avvägning, där alla är beredda att bidra till en god lösning. Programförslaget speglar tydligt stadsbyggnadskontorets beskrivning av anspråken från ”det stora och det lilla Göteborg”.

Samråd

Programsamrådet pågår under tiden 2003-11-12 till 2003-12-23. Under denna tid kommer materialet att finnas tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Gamlestadens medborgarhus. Synpunkter och remissvar ska lämnas skriftligt till stadsbyggnadskontoret, senast 2003-12-23.

Mer att läsa!

Om du vill få tillgång till ytterligare material som berör planområdet eller övriga pågående arbeten i älvdalen så rekommenderas vidare läsning enligt litteraturlistan.

Där väg och järnväg möter staden. Idéer kring stadsbyggnad och landskapsbild vid Göteborgs norra infarter. Banverket och Vägverket. November 2002.

Fördjupad översiktsplan för delar av Gamlestaden-Bagaregården. Stadsbyggnadskontoret. November 2003.

Göteborgs infarter. Designprogram. Vägverket. 2002.

Infrastruktur i Göteborgsregionen. Tillståndsbeskrivning. Vägverket. Oktober 2002.

Järnvägsutredning för Dubbelspår Norge/Vänernbanan, delen Lärje-Olskroken. Banverket. December 2002.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse II. Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Göteborgs Museer. 2000.

MKB för väg- och järnvägsutredning för Dubbelspår Norge/Vänernbanan, delen Lärje-Olskroken. Väg 45 Marieholm-Lärje-Agnesberg. Banverket och Vägverket. Oktober 2002.

Miljö kvalitetsnormer. Situationen i Göteborg 2006. PM 2001:1. Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Vägverket.

Partihallsförbindelsen – ny vägförbindelse mellan E20 och väg 45. Vägutredning inkl MKB. Vägverket. December 2002.

Program för Marieholm och angränsande områden: Västra Gamlestaden, delar av Bagaregården och Olskroken. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. Januari 2003.

Säveån. Natur- och miljöinventering i Göteborg. R 94:2. Miljö- och Hälsoskydd, Göteborgs Stad. December 1999.

Triangelspår Marieholm. Järnvägsutredning inkl MKB. Banverket. 2002-04-05.

Vägutredning för väg 45 Marieholm-Lärje-Agnesberg med ny förbindelse över Göta älv. Vägverket. December 2002.

Översiktsplan–99. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. 1999



Energibolagets område med stora ytor för ny användning.

Samråd

Planprogrammet är föremål för samråd under tiden 2003-11-12 till 2003-12-23. Under denna tid kommer materialet att finnas tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Gamlestadens medborgarhus. Synpunkter på programmets innehåll är viktiga för det fortsatta detaljplanearbetet.

Information om innehållet i detta program lämnas av Stadsbyggnadskontoret, distrikt norr:

Gunnar Stomrud, tel 61 15 57

Birgitta Alm, tel 61 16 70

Information om de enskilda trafikprojekten lämnas av respektive myndighet:

Banverket, Västra Banregionen, tel 10 32 00

Vägverket Region Väst, tel 63 50 00

Synpunkter som lämnas på planprogrammets innehåll används i det fortsatta arbetet med att ta fram detaljplaner för hela eller delar av planområdet. Synpunkter och remissvar ska lämnas skriftligt till stadsbyggnadskontoret, senast **2003-12-23**.



**Göteborgs
Stad**

Köpmansgatan 20
Box 2554, 403 17 Göteborg
Telefon: vx 031-61 10 00.
www.stadsbyggnad.goteborg.se
e-post: sbk@stadsbyggnad.goteborg.se



**Program för
NORDÖSTRA MARIEHOLM INKL SLAKTHUSOMRÅDET
inom stadsdelen Gamlestaden i Göteborg**

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

GENOMFÖRANDE

Byggnadsnämnden beslöt den 15 april 2003 att genomföra samråd för upprättat detaljplaneprogram. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogade lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 12 november till 23 december 2003.

Förslaget har under samma tid varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på Gamlestadens medborgarhus. Flygblad har delats ut för hela Marieholm.

SAMMANFATTNING

Samtliga begärda yttranden, utom från **kretsloppsnämnden, lokalsekretariatet, stadsdelsnämnd Härlanda, utbildningsnämnden, lantmäterimyndigheten, länsordningspolisen, Posten Produktion, Svenska Kraftnät samt Telia Networks Skanova**, har kommit in. **Hyresgästföreningen, Gamlestadens föreningsråd, Gamlestaden Marieholms industriförening, handikappföreningen, Miljö- och kulturföreningen i Gamlestaden, naturskyddsföreningen samt Scan Foods AB** har heller inte svarat. **Idrotts- och föreningsnämnden samt stadsdelsnämnd Örgryte** meddelar via sina förvaltningar att de inte avser att inkomma med några synpunkter på programmet.

Samrådet ger i huvudsak stöd för programmets ambitioner. Ett flertal frågor måste fortsatt utredas, både för trafikprojektet och för en möjlig stadsutveckling mellan infrastrukturen. Planprocessen fortsätter med upprättande av detaljplaner som enbart behandlar trafikprojektets genomförande. Två detaljplaner blir aktuella, en för Triangelspår Marieholm samt en för utbyggnad av Norge-/Vänernbanan och väg 45. Trafikprojektet skapar förutsättningarna och strukturen för övrig användning av marken. Planarbetet för bebyggelseområden kan först starta när trafikprojektets avgränsningar är fastlagda.

Programmet kan ligga till grund för upprättande av detaljplaner. Framförda synpunkter studeras vidare i planarbetet. Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, till Banverket och Vägverket samt till berörda konsulter för kännedom och ev beaktande vid planens genomförande.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

Fastighetsnämnden tillstyrker programmet enligt fastighetskontorets förslag. Kontoret skriver att programmet som helhet är bra utformat och anser att det kan ligga till grund för den fortsatta planeringen, men de vill framföra ett par synpunkter.

Fastighetskontoret tycker i princip att det är bra att området norr om Slakthusgatan förädlas och exploateras, men ställer sig tveksamma till en inblandning av bostäder. De riskerar att bli isolerade på grund av de barriärer som väg 45 och järnvägen medför. De riskerar även att komma i konflikt med trafikstråken, dels för buller och luftkvalitet, dels i fråga om säkerhetsavstånd för transporter av farligt gods. Kontoret anser det därför bättre att området får en utveckling mot kontor och småskalig industriell verksamhet. Behovet av mark för denna typ av verksamhet är stor, inte minst med anledning av intrång för byggande av Partihallsförbindelsen. En avgörande fråga blir finansiering för markförläggning av befintliga kraftledningar. Inom Slakthusområdet ser fastighetskontoret det väsentligt att kvarvarande område och verksamheter kan utvecklas och att fler företag inom charkuteribranschen kan etableras.

Fastighetskontoret vill trycka på vikten av goda kopplingar till det regionala vägnätet, vilket är en förutsättning för transport till befintliga och tillkommande verksamheter. Samtidigt vill kontoret påpeka att det i dagsläget inte finns någon tidplan eller finansiering för investeringar i gatunät och gång- och cykelnät. Det är viktigt att det tidigt skapas en övergripande samsyn hos berörda parter om vilka investeringar som är nödvändiga och vem som ska finansiera åtgärderna. I programmet illustreras även en stadsutveckling utmed älvstranden, vilket fastighetskontoret anser måste ses på mycket lång sikt. Majoriteten av fastigheterna är privatägda, vilket innebär att pågående verksamheter antingen måste flytta eller lösas in.

Kommentar: För att skapa trygga stråk och levande stadsdelar är bostäder en viktig ingrediens. Programmet vill därför visa på möjligheterna att integrera bostäder i den framtida stadsutvecklingen. Programmet tar inte ställning till inriktning, men det är för Gamlestaden och för nordöstra Göteborg viktigt att stadsdelen knyts ihop med övriga staden och att Gamlestaden kan få tillgång till älven. En förädling måste uppnå det värde som kan finansiera en nedgrävd kraftledning. Programmet vill visa att planområdet är en del av en framtida stadsutveckling utmed älven. Detta ligger dock utanför programmet och behandlas i det programuppdrag som finns för "Östra Älvstranden".

Gatustruktur och gång- och cykelstråk måste planeras för en långsiktigt bra stadsstruktur. Områdets utveckling kommer att ske över lång tid och det är viktigt att det skapas en robust grundstruktur. Finansieringen måste vidare behandlas i kommande planarbeten. Målsättningen är att ge goda förutsättningar för infrastrukturens utbyggnad samtidigt som goda förutsättningar ges för omgivande stadsutveckling.

Göteborg Energi AB vill påpeka att det finns naturgasledningar som är markförlagda inom planområdet. Det finns även ett förgrenat fjärrvärmenät som måste läggas om i mer eller mindre omfattning, bl a finns ledningar infästa i byggnader som planeras att rivas för Triangelspårets utbyggnad. Ledningar i Waterlooogatan kan även behöva flyttas då gatans sträckning kommer att ändras. Omläggningar ska bekostas av banhållaren.

Kommentar: Naturgasledningar och fjärrvärmeledningar måste beaktas vid kommande planarbeten. Ansvar för förändringar av ledningsnäten ligger för Triangelspårets utbyggnad hos banhållaren.

Göteborg Energi Nät AB påpekar att programmet lägger stor tonvikt vid trafikprojekten men glömmer att området har stor betydelse för stadens elkraftförsörjning. Marieholm är den äldsta inmatningspunkten till staden, vilken etablerades 1910 med kraft från Trollhättan. Kraftledningstornen restes under 1930-talet och är en del av vår teknikhistoria. Göteborg Energi Nät AB vill framhålla att planområdet innehåller såväl en viktig transformatorstation som en mängd högspänningsledningar för distribution till staden. Varje flyttning är kostsam och bör därför undvikas. Göteborg Energi Nät AB påtar sig inga kostnader för de eventuella förändringar som en plan kan medföra. Transformatorstationens fastighet måste säkras för sitt ändamål och dessutom förses med ytterligare byggrätt för framtida behov. Högspänningsnätet från stationen går i två stråk, det ena utmed Marieholmsgatan och det andra utmed Slakthusgatan. Det finns även en huvudmatningskabel till centrala Göteborg som utgår öster om stationen och går mot Gamlestadstorg och vidare mot Gustavsplatsen. Erforderliga reservat krävs i kommande detaljplaner för dessa ledningar. Omläggningen av luftledningar till kablar är tekniskt genomförbart om så önskas. Överläggning behövs med nätägarna (Göteborg Energi AB samt Vattenfall AB) och det krävs dessutom ny ledningskoncession. Reservat måste finnas i detaljplanen för kablarna. Programmets konsekvenser på de lokala elnäten kan inte överblickas i detta stadium utan måste studeras under det fortsatta planarbetet.

Kommentar: Elkraftförsörjningen har en nedtonad roll i programmet därför att utbyggnader inte planeras av den infrastrukturen. Funktionen är viktig och den ska givetvis säkras i kommande detaljplaner. Förslaget till stadsutveckling norr om Slakthusgatan är framtaget i samarbete med Göteborg Energi AB och fortsatt planarbete kommer att ske i nära samarbete med Göteborg Energis olika bolag. Trafikprojekten kommer att påverka elnäten i området. Kostnader för denna påverkan belastar väg- och banhållare. En nedgrävning av luftledningarna är beroende av Göteborg Energis önskan att exploatera eller sälja sin fastighet. Mark för transformatorstation samt högspänningsledningar/-kablar kommer att säkras i kommande detaljplaner.

Göteborg Energi GothNet AB vill att deras befintliga optokablar observeras och bifogar karta över dagens kabelnät. Vid schaktning är de intresserade av att få med tomrör för optokabel. Kartan visar att det idag finns ett stort kabelnät för opto inom planområdet, med kopplingar till en byggnad inom Göteborg Energis fastighet.

Kommentar: Vid en exploatering av området norr om Slakthusgatan kommer det att påverka nätet för optokablar. Även trafikprojekten kommer att påverka dagens nät.

Göteborgs Hamn AB är beroende av en god infrastruktur, såväl på landsidan som på sjösidan. De ser därför ett snabbt genomförande av infrastrukturprojekten som angelägna för att säkra och utveckla Göteborgs hamn som Skandinavians centralhamn. De påpekar vikten av att de planarbeten som krävs för infrastrukturprojektens genomförande ges prioritet och att mellanliggande och kringliggande mark/fastigheter får anpassa sig till projektens behov och effekter.

Kommentar: Infrastrukturprojektens genomförande har prioritet för framtagande av detaljplaner. Detaljplanerna kommer att utformas för infrastrukturens behov. Det är emellertid väsentligt att i programskedet ha kunskap om de behov och de krav som omgivande stad har på projekten samt vad mellanliggande mark kan komma att användas till. Fortsatt planarbete kommer att inriktas på genomförande av trafikprojekten och detaljplaner för mellanliggande mark kommer att hanteras som separata planarbeten.

Kulturnämnden tillstyrker programmet enligt stadsmuseets förslag och bifogar även protokoll från natur- och kulturmiljørådet som även tillstyrker planförslaget. Under våren 2002 utarbetade museet en studie för långsiktigt bevarande inom Slakthusområdet. Museet redovisade i samband med remissen för "Program för Göta älvs dalgång" de natur- och kulturmiljöer som är viktiga för ett långsiktigt bevarande.

Stadsmuseet noterar att valt alternativ för Triangelspårets lokalisering överensstämmer med museets önskan. Spårslaget påverkar inte direkt den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i Slakthusområdet och det medger även möjlighet att åter frilägga tidigare förbyggd bebyggelse, vilket bedöms som positivt. Förändringar av väg 45 påverkar endast marginellt Slakthusområdet. Synpunkter angående arkeologiska lämningar och naturvärden har beaktats. Museet ser positivt på en stadsmässig utveckling i området.

Kommentar: Samarbete krävs med stadsmuseet vid upprättande av detaljplan för Slakthusområdet samt för de omgivande områden som påverkar upplevelsen av det. Bevarande av miljön måste dock ske med förutsättningen att området fortsatt är ett levande och fungerande verksamhetsområde för charkuterinäringen.

Kyrkonämnden svarar via Nylöse församling att de inte har något att erinra.

Lokalförsörjningsnämnden (LFN) översänder lokalförsörjningsförvaltningens (LFF) tjänsteutlåtande som eget yttrande i ärendet. LFF skriver att programförslaget i dagsläget inte berör LFF:s verksamhetsområde och de har inga synpunkter med anledning av ärendet. De noterar att de detaljplaner som upprättas enligt programmet kommer att remitteras till LFN för yttrande.

Medichus har inga synpunkter.

Miljöförvaltningen svarar för **Miljönämnden** att de tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas. De lyfter frågor om skyddsavstånd, buller och luft. Förvaltningen är tveksam till en förtätning med framför allt bostäder, då området är omringat av leder där farligt gods transporteras. Vid förtätning krävs en fördjupad utredning beträffande skyddsavstånd från järnväg och väg. Luftkvalitet samt bullernivåer behöver närmare belysas. Utredningarna blir avgörande för lämpligheten av bostäder inom programområdet. Om bostäder etableras behöver bensinstationen flyttas. Förvaltningen ser det som mindre lämpligt att nyplanera bostadsområden där endast kraven klaras med knapp marginal.

Dagvattenfrågan är viktig med anledning av infrastrukturprojekten och den bör finnas med tidigt i planeringen. Omhändertagande av dagvatten bör som programmet anger ske i det som kallas "infrastrukturgrönskan".

Kommentar: Vid nyexploatering innanför de skyddsavstånd som anges i fördjupad översiktsplan för farligt gods behöver riskanalyser studera lämpligheten. Även frågor om buller och luftkvalitet behöver studeras vid en ändrad markanvändning. I det första skedet ska trafikprojekten genomföras och detaljplaner för bebyggelse kommer först att upprättas senare. Störningar och risker måste då beaktas. Bostäder är ett väsentligt inslag för att skapa en levande och trygg stadsmiljö. Blandstaden är målbilden och det gäller även för Marieholm. Framtida utredningar får visa om ambitionen är möjlig. Dagvattenfrågan är som miljöförvaltningen poängterar viktig och den behöver studeras i arbetet med trafikprojekten och redovisas i kommande detaljplaner.

Park- och naturnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande. Park- och naturförvaltningen har inga invändningar mot förslaget. Området kan bli bättre med de tankar som finns i programmet. Trafikprojekten kommer att påverka områdets utveckling och det är både bra och nödvändigt att översiktligt utreda hur stadsmiljön kan utvecklas runt de olika trafiklösningarna. Slakthusområdet är den vackraste och mest kulturhistoriskt intressanta delen i programmet.

Förvaltningens huvudintresse inom planområdet är att säkra tillgängligheten utmed Sävån och Göta älv och göra dem obrutet tillgängliga för gång- och cykeltrafik. Det är viktigt att man i varje detaljplan beaktar det och inte förstör denna möjlighet. Att kunna röra sig utmed vatten är en stor kvalitet och det görs enklare om den båtverksamhet som finns utmed Sävån kan utvecklas. För Sävån har förvaltningen också ett stort intresse av att bevaka åns biotoppskydd. Kontakten mellan tillkommande bostads- och verksamhetsområden, Gamlestaden och Göta älv är viktig och med de planer som finns kan även Gamlestadstorg ur trygghetssynpunkt få en ny gestaltning och ett sammanhang med övriga staden.

Kommentar: Tillgängligheten utmed vattnet samt kontakten förbi trafikens barriärer är viktiga frågor för kommande planarbeten. Sävån ska värnas ur miljösynpunkt. Hur/om båtverksamheten kan fortsätta/utvecklas med beaktande av åns naturskydd får vidare utredas.

Räddningstjänsten Storgöteborg anser att området är synnerligen komplext och att det är många hänsyn som måste tas i det fortsatta planarbetet. En av de väsentligaste punkterna är att i ett tidigt skede göra erforderliga riskanalyser som får ligga till underlag för fortsatt planarbete. Området har många möjligheter men omges även av många risker. Att byggnader kan uppföras närmare än angivna avstånd i fördjupad översiktsplan för transporter av farligt gods kan inte tas för givet. Det finns säkert möjlighet att utveckla staden inom dess ramar. Speciell hänsyn kan komma att krävas för räddningstjänstens tillgänglighet, både till bebyggelse och till väg och järnväg. I övrigt har räddningstjänsten inget att erinra mot programmet.

Kommentar: I det första skedet kommer detaljplaner att upprättas för trafikprojektens genomförande. Skyddsavstånd behöver då beaktas för befintlig bebyggelse och befintlig verksamhet. Banverket har redan upprättat en riskanalys för Triangelspåret och ytterliggare riskanalyser kommer att krävas av banverket och vägverket för övriga trafikprojekt. I nästa skede är det aktuellt att upprätta detaljplaner för exploateringsområden mellan infrastrukturen. Riskanalyser får upprättas om annan markanvändning önskas inom skyddsområdena. Programmet vill visa på att byggnation inom skyddsområdet kan vara önskvärt utmed väg 45 för att tillskapa en funktionell och samman-

hängande stadsdel. Samsyn finns med räddningstjänsten om behovet av riskanalyser/-bedömningar i tidigt skede av planeringsprocessen. Vidare diskussion behöver föras med räddningstjänsten om skyddsavstånd samt om tillgänglighet för räddningsfordon.

Stadsdelsnämnd Kortedala översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande. (mp) motsätter sig byggande av ny älvförbindelse. Stadsdelsförvaltningen tillstyrker programmet som underlag för kommande detaljplanearbete. Förvaltningen fäster stort värde vid att en stadsutveckling möjliggörs. Anspråken från ”det lilla Göteborg” måste tydligt lyftas fram i fortsatt planarbete. Nödvändiga förutsättningar för en stadsutveckling kan kräva anpassningar av trafikprojektet. De för stadsdelen särskilt viktiga frågorna är: stadsutveckling i Gamlestaden, bl a kring Gamlestadstorg; avlastning av det lokala gatunätet och kopplingar till de nya trafiklösningarna; satsningar på kollektivtrafiken; utveckling av grönområden och möjligheter till rekreation; åtgärder mot barriäreffekter, bl a genom förstärkning av gång- och cykelvägar. I ett redan belastat område måste det ges hög prioritet att med åtgärder kompensera för trafikprojektens miljöpåverkan.

Förvaltningens sammantagna bedömning är att programmet tar upp väsentliga frågor och kan tillstyrkas för fortsatt detaljplanearbete. Vikten måste dock understrykas av att programmets ambitioner följs upp genom fördjupade studier och en medveten strävan att uppnå redovisade målsättningar.

Kommentar: Programmet, liksom övriga planarbeten för området, visar på de möjligheter som finns för att stadsdelen ska få en positiv utveckling. Stadsbyggnadskontoret kommer att fortsätta arbete för att programmets ambitioner genomförs. Det krävs dock en politisk vilja samt ekonomiska resurser för att realisera ambitionerna. Anspråken från stadsdelen noteras för det fortsatta planarbetet.

Trafiknämnden översänder som eget yttrande trafikkontorets tjänsteutlåtande. Kontoret skriver att den nya järnvägsförbindelsen har en sträckning som innebär dels en ny järnvägsbro över Slakthusgatan, dels en sju meter hög bro som ansluter till befintlig bro över Göta älv. De anser det viktigt att brokonstruktionen utformas så att bronns storlek minimeras, att den ges ett stadsligt utseende och att fri höjd bibehålls på Slakthusgatan. Triangelspåret utbyggnad påverkar inte befintlig spårväg direkt, men däremot väljs höjd- och sidoläge som genom framtida utbyggnad av dubbelspåret kan påverka spårvägen. Kontoret förutsätter att alla kostnader för spårvägens ombyggnad som orsakas av järnvägsutbyggnaden bekostas inom ramen för projektet. Höjdläget behöver redovisas i ett tidigt stadium av processen.

Trots en mindre god standard anser kontoret det viktigt att behålla Waterloogatans befintliga anslutning till Slakthusgatan. Alternativen ger en ännu sämre lösning. Planområdet med dess gators betydelse och funktion berörs av det arbete som pågår med att knyta ihop det lokala och nationella vägnätet inom vägverkets projekt. Resultatet av detta arbete måste inarbetas i det fortsatta planarbetet.

Kommentar: Triangelspåret kan inte genomföras utan att kunskap finns om genomförandet av dubbelspåret samt genomförandet av vägverkets projekt. Detaljplanearbetet måste integrera alla planerade trafikprojekt. Målsättningen är att bibehålla Waterloogatan i befintligt läge. Gestaltningen av bron samt utformningen av väg- och gc-tunnlar har stor betydelse för områdets framtida utveckling. De förändringar som projektet

medför behandlas i kommande detaljplaner, vilket även inkluderar finansieringen. Fördelningen av kostnader mellan banverket, vägverket och kommunen behöver klargöras.

Va-nämnden svarar via va-verket att det finns befintliga ledningar för dag-, dricks-, och spillvatten i Walckesgatan, Waterlooogatan, Marieholmsgatan och Slakthusgatan. Huruvida ledningarna påverkas av ombyggnadsförslagen är svårt att överblicka i detta skede. Va-verket önskar medverka i projekteringsgrupp. Norra delen av planområdet berörs av befintlig dagvattenkylvert som ska säkras med u-område och ledningsrätt. Kapacitet på allmänt ledningsnät medger uttag av brandvatten och vattentryck finns för nivån +60 m. Va-verket vill understryka den översvämningsrisk vid hög havsnivå som finns inom planområdet och de rekommenderar en lägsta grundläggningsnivå (enligt Göteborgs vattenplan) på +12,8 m. För anslutning med självfall till allmänt dag- och spillvattensystem ska lägsta golv vara på minst +12,3 m. Avloppsnätet ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Dag- och dräneringsvatten ska behandlas i omfattning enligt Göteborgs vattenplan, innan avledning sker till allmän ledning eller recipient. Stora grönytor bör eftersträvas för möjlighet till infiltration. Materialval på utvändiga ytor bör väljas med omsorg om miljön, för att undvika risken för föroreningar i dagvattnet.

Kommentar: Ledningsnätet kommer att påverkas av de omfattande ombyggnader som trafikprojekten medför. Det fortsatta planarbetet får tydliggöra konsekvenserna. Trafikens skyddsområden kan med fördel användas för dagvattenhantering om det går att förena med riskerna med farligt gods. Va-verkets anvisningar infogas i planarbetet. Översvämningsrisken får vidare studeras.

STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

Banverket ser positivt på att arbetet med framtagande av ny detaljplan fortskrider och ser det som angeläget att planarbetet påskyndas så att det inte fördröjer arbetet med färdigställande av järnvägsplan. Finansieringsläget för trafikprojekten har förändrats. Planområdet bör begränsas till av järnvägsföretaget berörda fastigheter söder om Slakthusgatan och fram till älvstranden. Gällande detaljplan norr om Slakthusgatan bör upphävas i de delar som berör järnvägsfastigheten. Intrånget i kulturmiljön kan kompenseras genom att äldre tegelfasader lyfts fram. Lämpliga ombyggnader kommer studeras med berörd fastighetsägare. Enligt beslut av länsstyrelsen antas Triangelspår Marieholm inte medföra betydande miljöpåverkan ensamt eller tillsammans med övriga kringliggande infrastrukturprojekt. Inom programområdet finns områden norr om Slakthusgatan som kan vara intressant för en framtida verkstadsetablering åt trafikoperatör och serviceföretag. Området kan även vara intressant för uppställning av persontåg vid en exploatering av Gullbergsvass. I övrigt har banverket inget att erinra mot programförslaget.

Kommentar: Planarbetena för järnvägs- och vägprojekten på Marieholm har hög prioritet men de måste samordnas mellan varandra för att uppnå en god helhetslösning. Egen detaljplan upprättas för Triangelspåret med utsträckning från Marieholmsleden till Nylöse. Efterföljande detaljplan för Norge-/Vänernbanan kommer delvis att beröra samma område, men behandlar samtidigt helheten, inkl kopplingen till vägverkets projekt för väg 45 samt för definitiv avgränsning till omgivande verksamhetsområden.

Bebyggelseområdena behandlas i separata detaljplaner för att inte fördröja trafikprojekten. Slakthusområdet har ett kulturhistoriskt värde och den nya utformningen av fasader samt gestaltningen av järnvägsbron är väsentliga. Banverkets och Jernhusens förslag till framtida markanvändning norr om Slakthusgatan är ett tänkbart alternativ. Frågan får vidare diskuteras, bl a med berörda fastighetsägare.

Jernhusen AB har inget att invända mot programmet men vill komplettera med en reflektion. Samhällets ambition att utveckla järnvägen, för såväl gods- som persontrafik kräver förutom ökad spårkapacitet också behov av ytterligare verkstadskapacitet för järnvägsfordon. Redan idag har fordonsleverantörer brist på välbelägen kapacitet, t ex i samband med införande av nya fordonssystem. Jernhusen tillhandahåller verkstadslokaler åt såväl trafikoperatörer som serviceföretag. De mer närliggande behoven kan täckas via den mark som finns utmed Västra stambanan, men planområdet kan vara intressant för framtida nyetableringar. Lokaliseringar av verkstadsanläggningar är känsligt i förhållande till trafikströmmarna. Den rullande materialen är dyr och operatörerna är angelägna att minimera tomkörning i samband med verkstadsbesök. Planområdet ligger intill ett av huvudstråken, den blivande Nordlänken, och kan därför komplettera nuvarande kapacitet. Västlänkens utbyggnad kan dessutom komma att påverka befintlig anläggning vid Skansen lejonet och de tåg som trafikerar tunneln kan få svårt att nå dagens plats. Jernhusen kan inte idag ge besked om det finns behov av en järnvägsverkstad inom planområdet men vill ändå förslå att möjligheterna till detta beaktas och bevakas i det fortsatta planarbetet. Tills vidare bör omgivande områden ha verksamheter som tål en sådan verkstad som granne. En järnvägsverkstad är dock inte mer störande för omgivningen än järnvägstrafiken i sig själv.

Kommentar: Förslaget är ett tänkbart alternativ. Utmed Slakthusgatan behövs dock byggnader som förstärker gaturummet och lyfter fram den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen. Fortsatta diskussioner bör föras om lämplig framtida markanvändning för området. Förslaget framförs till berörda fastighetsägare.

Länsstyrelsen ser både stora möjligheter och stora svårigheter att genomföra den vision som programmet visar. Programmet uttrycker (liksom övrig planering) kommunens vilja att åstadkomma en tät och attraktiv miljö i en centralt belägen stadsdel. En nyetablering som kan bli kostsam med omfattande utgifter för markbearbetning samt skyddsåtgärder mot väg och järnväg. En förutsättning för att lyckas torde vara att börja med Gamlestadstorg för att sedan låta utvecklingen sprida sig till Marieholm. Pendeltågstationen är en nyckelfråga både faktiskt och symboliskt, eftersom det är nödvändigt att transporter till Marieholm uppmuntrar miljövänliga resätt. Pendeltågstationen med sin nyskapande miljö, liksom gång- och cykelstråk behöver vara med i fortsatt planering av programområdet och illustreras i kommande detaljplaner.

Det är inte självklart att programmets förhoppningar är genomförbara. Miljömålet "God bebyggd miljö" kan bli svårt att uppfylla för bostadsbyggnation i området med tanke på buller och luftföroreningar. Även risker från farligt gods på väg och järnväg, vibrationer och markföroreningar ska vägas in. Med tekniska lösningar och skyddsåtgärder kan störande faktorer och risker bemästras, men de kan även skapa en "sluten värld" som försvårar tillkomsten av ett trivsamt område. Den samlade störningsbilden måste ställas mot fördelarna av en exploatering för att bestämma om en god boendemiljö kan skapas. Länsstyrelsen har remitterat ett planprogram för kv Venus, i Gårda, till Västra

Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum. Resultatet torde väl belysa situationen även i detta område.

Enligt ÖP99 ska området användas för arbetsplatser. Trafikprojekten har stöd i översiktsplanen. En alternativ utveckling är att infrastrukturen fortsatt får dominera i området och att det används för verksamheter. Hur omvandlingen än genomförs ställer det stora krav på utformningen av den fysiska miljön. Acceptabla störningsnivåer, risknivåer och ljusförhållanden liksom en medveten skapad grönmiljö är viktigt att åstadkomma när stadsdelen byggs i lämpliga etapper geografiskt och innehållsmässigt. Strandmiljön mot Göta älv kan bli en framtida resurs för både bad och båtliv. Under alla omständigheter är det viktigt att den byggnadsstruktur som skapas görs flexibel så att olika markanvändning blir möjlig. Även mark för allmänt ändamål måste förberedas. Om omvandlingen blir framgångsrik kan planläggningen tjäna som banbrytare inför den större uppgiften att senare utveckla Gullbergsvass.

I kommande planering bör hushöjder diskuteras och bestämmas noggrant med tanke på husens skyddsverkan, utsiktsförhållanden och deras påverkan på områdets trafikstruktur. Utformningsfrågorna blir viktiga för områdets attraktivitet. Ett gestaltungsprogram bör om möjligt tas fram, vilket övertygar framtida byggherrar om lönsamheten att investera i området i enlighet med programmets principer. För att långsiktig bemästra vägtrafikens avigsidor är det även nödvändigt att diskutera hur tillgången på parkeringsplatser löses.

Banverket har i sitt yttrande framfört anspråk på att en del av området bör kunna disponeras för järnvägsverkstäder. Detta bör övervägas vid kommunens behandling av programmet.

Kommentar: En stadsomvandling har tre viktiga syften. Använda centralt belägen mark med utbyggd infrastruktur. Öka underlaget och tillgängligheten till den stora kollektivtrafikknuten vid Gamlestadstorg. Bryta Gamlestadens isolering från övriga staden för att öka både tryggheten och attraktiviteten. Bostäder har en stor betydelse för att skapa levande miljöer under dygnets alla timmar. Om det är möjligt att realisera inom planområdet för fortsatt planarbete visa. Infrastrukturen kan inte få dominera området om barriärerna mellan Gamlestad och övriga staden ska brytas. Trygga stråk kräver både en väl gestaltad och en befolkad miljö. Framställan från Banverket får utvärderas i fortsatt planarbete.

Vattenfall Regionnät påpekar att de har två 130kV kablar inom planområdet. De önskar ta del av kommande planering och framför att eventuella åtgärder på nätet bekostas till sin helhet av exploatör.

Kommentar: Trafikprojekten eller exploatering med ny bebyggelse kan komma att påverka Vattenfalls ledningar.

Vägverket noterar programmets ambitioner att genomföra planerade trafikprojekt samt att medge en långsiktig stadsutveckling. De påpekar att planområdet berörs av vägprojekten Partihallsviadukten, älvförbindelse samt ombyggnad av väg 45. Byggstart kommer för vägverkets projekt i stort att överensstämma med byggstart för banverkets projekt, troligen 2005. Väg 45, E6 samt E20 är av riksintresse för kommunikation och de är även (förutom Tingstadstunneln) utpekade som primärleder för transport av farligt

gods. Programmet anger att 30 m ska hållas byggnadsfritt längs lederna, men vägverket vill uppmärksamma om att länsstyrelsen tagit en policy om ett ökat avstånd till 40 m. Vid planering av ny bebyggelse är det viktigt att Naturvårdsverkets riktlinjer beträffande trafikbuller inte överskrids. Det är vidare viktigt att vidta åtgärder för att minimera biltrafiken i området. Förslag på åtgärder är pendelparkeringar, bilpooler och god kollektivtrafik. Ett säkert och väl utbyggt gång- och cykelnät måste även finnas för de mjuka trafikanterna.

Kommentar: Tanken med ett exploatera centralt belägna områden med god kollektivtrafik är ambitionen om en stadsbyggnad som medger alternativ till bilen. I vägverkets projekt är det viktigt att det utformas attraktiva och trygga passager för gående och cyklister. De behöver även ha möjligheter till passager utan omvägar. I första hand kommer detaljplaner att upprättas för trafikprojekten. När detaljplaner upprättas för bebyggelse får detaljplaner utformas med beaktande av hälsa och säkerhet. Från väg är kommunens egen riktlinje ett byggnadsfritt avstånd på 50 m (utifall inte riskanalys medger ett annat avstånd).

Västtrafik skriver att Marieholmsområdet aldrig lyckats attrahera mer än ett fåtal kollektivresenärer, vilket innebär att utbudet med tiden reducerats och idag är på en miniminivå. Slakthusområdet kan nås från spårvagnshållplatsen vid Gamlestadstorg. Trafikförsörjningen påverkas av framtida utbyggnader inom omgivande områden. Västtrafik avvaktar denna utveckling innan de skissar på heltäckande trafikeringförslag. Ett trafikstråk bör kunna etableras utmed älven från City till Lärje, med möjlig koppling till Gamlestadstorg och Hjällbo. Oförändrad verksamhet inom Slakthusområdet medför inga nya behov av kollektivtrafikförsörjning. En exploatering norr om Slakthusgatan kan däremot utlösa behov av kollektivtrafik. Omfattningen och typ av verksamhet påverkar behovet. Man bör räkna med kommunala driftskostnader för ny trafik, vilket bör anges i genomförandebeskrivningen. Initialt kan man anlägga en hållplats utmed väg 45 norr om Slakthusgatan, t ex vid påfartsramper, för trafikering med linjer som idag går på Marieholmsleden. En inriktning mot kontor ger linjerna en jämn belastning. Vid en större exploatering som kräver nya linjer bör en blandad bebyggelse eftersträvas för jämn belastning och god trafikering. Exploatering av större områden krävs för att ge underlag till trafikering. Exploateringsgraden bör vara så hög som områdena tål. En upprustning av spårvagnshållplatsen vid Gamlestadstorg, såväl funktionellt som estetiskt och trygghetsmässigt ser Västtrafik som mycket angeläget.

Kommentar: Förslaget med hållplatser utmed väg 45 är en god lösning för en exploatering av området norr om Slakthusgatan. Kontor och verksamheter kommer att bli huvudinnehållet. Nya linjer får etableras när större områden av Marieholm och Gullbergsvass exploateras. Kommande planarbeten behöver beakta att en kritisk massa behövs innan nya kollektivtrafikstråk kan etableras. Miljön vid Gamlestadstorg kan rustas upp i samband med anläggande av pendeltågstation för Norge-/Vänernbanan. Kommunen måste emellertid ta beslut om finansiering av sin del.

SAKÄGARE

Göteborgs Fryshus AB som äger fastighet och bedriver verksamhet som påverkas av Triangelspåret inkom med ett brev i samband med banverkets samråd av järnvägsplan, våren 2003. De är rädda för att deras förhållanden inte tas på allvar. Företaget omsätter i

genomsnitt 200 ton matvaror per dygn och något driftstopp kan inte accepteras. Fastighetskontorets markförslag kan inte accepteras eftersom en fastighet behålls inom Slakthusområdet. Ett nytt fryshus krävs i närområdet för att verksamheten ska kunna drivas. Inköp krävs av tomt från Göteborg Energi, då det enbart är de som har byggbar mark. Om detta inte sker så att en ny byggnad kan uppföras (uppskattas till 30 mån) kommer de att stoppa byggnadsplanerna. Om de inte får tillgång till denna nya fastighet måste banverket lösa in båda fastigheterna, med inlösen 30 månader före den tidpunkt tillträde önskas i Slakthusområdet. Ny anläggning flyttar de till Mölndal. Ett möte önskas med stadsbyggnadskontoret. Brev till Göteborg Energi bifogas liksom kartmaterial på från fastighetskontoret föreslagna ersättningstomter.

Kommentar: Möte har skett med Göteborgs Fryshus AB, som informerats om att inlösen hanteras av banverket, varför kontakter ska tas med dem om framtiden för verksamheten. Programmet visar på en stadsutveckling norr om Slakthusgatan som inte innefattar ett fryshus. Nedgrävning av kraftledningar kräver en högre förädling av marken. Göteborgs Fryshus AB kan inte räkna med mark för ersättningsbyggnad inom planområdet. Fortsatt diskussioner behövs angående lämplig markanvändning norr om Slakthusgatan samt fastighetsägarens idéer om framtiden. Fastighetskontoret har även svarat Göteborg Fryshus AB om deras roll i markfrågan och hänvisar till att banverket ansvarar för inlösen.

Förvaltningsbolaget KB IR Gamlestaden svarar via Nordisk Renting AB att bostäder norr om Slakthusgatan inte är lämplig med tanke på deras intilliggande fabriksanläggning där deras hyresgäst lagrar, hanterar samt blandar farliga kemikalier. Ur säkerhetssynpunkt är det inte acceptabelt att lokalisera bostäder i närheten av deras anläggning. Det förekommer även omfattande trafik med farligt gods till och från anläggningen. Deras bestämda uppfattning är att föreslagna förändringar av markanvändningen inte kan accepteras.

Kommentar: Programmet visar på en möjlig långsiktig utveckling av Marieholm som bättre utnyttjar det centrala läget i staden. Bostäder är viktiga för att skapa en levande och trygg stadsdel. Bostäder kan dock inte etableras utan att omgivningen medger en sådan utveckling. Programmet redogör för möjligheterna, men ställningstagandet är inte gjort för stadsdelens utveckling. I det korta perspektivet ska infrastrukturprojekten genomföras.

BOSTADSRÄTTSSINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE

Bergslagarnas Järnvägssällskap, som hyr mark inom planområdet för museiverksamhet, har inkommit med ett förslag till flyttning av deras verksamhet till Göteborg Energis mark. De inkom med förslaget vid en träff med fastighetskontoret under banverkets samråd av järnvägsplan, våren 2003.

Kommentar: Bergslagarnas Järnvägssällskap har informerats om att det är banverkets fastighet och att vidare diskussioner får föras med dem. Kommunen har inget spårområde att erbjuda föreningen. Möjlighet kan finnas att lösa ersättning inom planområdet, frågan är dock vem som finansierar mark- och spårbehov.

ÖVRIGA

Fastighetsägare i Gamlestaden som är en ideell förning, ser mycket positivt på de utvecklingsprocesser som är på gång i Gamlestadens närhet och som bland annat syftar till att knyta samman stadsdelen med övriga staden. Föreningen ser det speciellt positivt om de stora utbyggnaderna på infrastruktur även leder till en utveckling av området väster om stadsdelen, en utveckling som överbryggar barriärerna mellan Gamlestaden och älven. De stödjer programmets ambitioner och huvudsakliga riktlinjer. I enlighet med förslaget anser de det av vikt att tätheten ökar och att området "förstadligas". Det inbegriper även utformningen av infrastrukturen, där gator bör utformas som stadsgator snarare än trafikleder och där trafikmängderna, särskilt den tunga trafiken, kan minska.

Föreningen ser främst till utvecklingen av närområdet utifrån ett Gamlestadsperspektiv. Programmet gränsar till stadsdelen och föreningen vill påminna om att även området mellan planområdet och bostadsbebyggelsen är en effektiv barriär som måste inbegripas i kommunala utvecklingsplaner, gärna i samarbete med lokala fastighetsägare och med föreningen. Även på Gamlestadsvägen är det av största vikt att en förändring sker från trafikled till stadsgata och att den tunga trafiken minskar. I föreningens rapport "Ljus i Gamlestaden" från 2002 finns tankar på hur Gamlestadsvägens barriäreffekter kan minskas.

Kommentar: Ska den stora barriäreffekt av infrastruktur och industriområden som idag avskiljer Gamlestaden från resten av staden kunna minskas är det nödvändigt att det lokalt finns en sådan önskan och ambition. Fastighetsägarföreningen har en viktig roll att medverka i den omvandling som stadsdelen så väl behöver. Utbyggnaden av Norge-/Vänernbanan med en ny pendeltågstation och en upprustad knutpunkt för kollektivtrafik ger goda möjligheter att förbättra och på sikt exploatera området vid Gamlestadstorg och vidare ner till älven. Det är som föreningen skriver nödvändigt att gatorna och stadsstrukturen utformas med en stadskaraktär. Trafiken kommer fortfarande att vara stor, men gestaltningen kan minska upplevelsen av den. Den tunga trafiken på Gamlestadsvägen bör kunna minskas genom Partihallsförbindelsen.

Göteborgs Köpmannaförbund hyser stor sympati med programmets ambitioner att trots omgivande spår och trafikleder skapa en god stadsmiljö med kopplingar till omgivande stadsdelar och till älven. De anser att infrastrukturprojekten är nödvändiga för stadens och regionens utveckling och hoppas på ett snart genomförande. De reflekterar dock över varför inte väg 45 (som tänkt 1968) läggs utmed spårområdet för att skapa en större sammanhängande stadsdel utmed älven. Att istället skapa kontakter genom att höja upp motorvägen ger nya problem. Bättre vore att sänka vägen, vilket kan bli geotekniskt svårt. Skyddsavstånd är även ett problem, vilket förstärker barriärerna. Köpmannaförbundet efterlyser innovativa lösningar som tillåter bebyggelse närmare leden. Exempel finns på kontinenten och även med Partilles planerade köpcentrum. Kanske kan hantverk och småindustri tillåtas närmare vägen. Slakthusgatans framtoning är viktig för stadsdelens trafik och miljö. Programmet anger en ombyggd Slakthusgata, vilket de sympatiserar med, men ifrågasätter om den samtidigt kan vara en huvudled för all trafik i området, till Gamlestaden och nya exploateringsområden samt till Marieholmsleden. Köpmannaförbundet föreslår att motet för väg 45 flyttas till planområdets södra del och att Slakthusgatan utformas med en tydlig entréplats mellan Slakthusområdet och det nya området norr om gatan. En viktig punkt t ex för ett torg som samlar området.

Köpmannaförbundet understryker programmet i att ett område i så centralt läge och beläget mellan Gamlestaden och älven måste kunna förädlas och ges en värdig stadsmiljö. Programmet föreslår ett ganska högexploaterat kontorsområde. De ser gärna bostäder och någon form av park eller grönyta. Traditionella kvarter och gator ger en tålig och flexibel struktur men något kvarter borde kunna bli ett torg eller en park. Även kontorsanställda behöver en mänsklig skala. En tydlig entréplats vid Slakthusgatan skulle kunna innehålla detaljhandel och service. De frågar sig även varför kvarteren mot motorvägen har öppna gårdar mot bullret.

Köpmannaförbundet anser det bra att Slakthusområdet behåller sin verksamhet. Stadslandskapet kan bli intressant med småskalig industri och äldre bebyggelse insprängd i en modern stadsdel, vilka annars kan bli likriktade. En entrépunkt mellan bebyggelseområdena stöder ambitionen att utveckla ett tydligt gång- och cykelstråk från Gamlestaden till älven. Likaså behöver Säveåns stränder värnas som en grön resurs. Med angiven exploatering norr om Slakthusgatan skapas underlag för handel och service till området vid en gemensam entrépunkt.

Köpmannaförbundet summerar att de med tillfredsställelse noterar programmets inriktning att genomföra infrastrukturprojekten och att förädla områdena mellan dessa. Goda ambitioner finns för en vilja att skapa stadsmiljöer av hög klass och mänsklig inriktning. De anser det viktigast är en tydlig entréplats skapas vid Slakthusgatan som knyter samman områdena, att möjlighet ges för bostäder utmed Slakthusgatan för att undvika en renodlad och kvällsdöd stad, att flytta det föreslagna motet söderut för att minska trafiken på Slakthusgatan samt att om möjligt minimera den barriärverkan som väg 45 medför genom att skapa stråk med byggnader som knyter samman staden på ömse sidor.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret noterar att Köpmannaförbundet stöder en stadsutveckling mellan infrastrukturen. Förbundets ambitioner delas om entréplats, bostäder och överbryggande av barriärer. Den fortsatta planprocessen får visa vad som är möjligt att åstadkomma. I första skedet kommer infrastrukturprojekten att planläggas och då läggs även strukturen för framtida stadsutveckling fast. Stadsbyggnadskontoret har tidigare föreslaget väg 45 utmed spårområdet, ett alternativ som dock inte vägverket accepterade och därför avskrevs.

Marieholms Glasmästeri AB framför att det finns ett femtiotal företag vid den norra delen av Marieholmsgatan som har synpunkter på tillgängligheten. De vill se en avfart från väg 45 till Marieholmsgatans norra del (vid Renovas komposteringsanläggning) samt att trafiksäkerheten ökar på Marieholmsgatan med mycket tung trafik.

Kommentar: Vid en framtida ombyggnad av väg 45 finns det ett behov av ett mot vid Marieholmsgatans norra ände och även av en förbindelse med Gamlestadsvägen. Programmet behandlar inte detta område och det kan idag inte sägas när finansiering finns för en sådan åtgärd.

Maj-Britt Olsbo
Planchef

Gunnar Stomrud
Planarkitekt