



PROGRAM

Nya älvförbindelser vid Marieholm



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

MARS 2009

Information

Program för detaljplan

Diarienummer 843/03

Programmet godkändes av Byggnadsnämnden den 31 mars 2009

Handlingar

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

Information om innehållet i detta program lämnas av:

Christer Persson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 56

Johan Gerremo, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 64

Magnus Ståhl, Trafikkontoret, tfn 031-368 25 81

Gunnar Stomrud, White arkitekter AB, tfn 031-60 86 49

Information om infrastrukturprojekten lämnas av:

Bengt Johansson, Vägverket, tfn 031-63 51 56

Inger Molander Ranheim, Banverket, tfn 031-10 32 66

Samråd

Programsamråd har hållits 17 december 2008 – 17 februari 2009

Informationsmöte hölls 14/1, kl 18:00, på Stadsbyggnadskontoret

Bilagor

Förslag till ny dragning av Exportgatan (Trafikkontoret)

Förslag till utformning av Ringö-/Tingstadsmotet (Trafikkontoret)

Förslag till utformning av Slakthusmotet (Trafikkontoret)

Övriga handlingar

Gestaltningssprogram för Marieholmsförbindelsen (Vägverket)

Miljökonsekvensbeskrivning för Marieholmsförbindelsen (Vägverket)

Program för Marieholm och angränsande områden

Program för ny förbindelse över älven

Program för nordöstra Marieholm inkl Slakthusområdet

Program för ny förbindelse över älven - fördjupning Tingstad

Samrådsredogörelse för program (för detta program)

Samrådsredogörelse för program - fördjupning Tingstad

Material, bilder och illustrationer i programmet är framtaget av White arkitekter AB, Stadsbyggnadskontoret, Semrén och Månsson Arkitektkontor AB, SWECO FFNS Samhällsplanering, Gunnar Werner HB, WSP Samhällsbyggnad samt Healthy Graphics. Handlingen är sammanställd av White arkitekter AB, genom Gunnar Stomrud och Sara-Louise Bergkvist.

Detaljplaneprogram för nya älvförbindelser vid Marieholm

Med utgångspunkt från tre övergripande program för Göta älvs dalgång har ett flertal detaljplaner upprättats för genomförandet av infrastrukturprojekten för Norge/Vänernbanan, Triangelspår Marieholm och Partihallsförbindelsen. Kvarstår gör planarbetet för två nya förbindelser över Göta älv, nämligen Marieholmstunneln samt kompletterande Marieholmsbro. Marieholmstunneln är en vägtunnel som kompletterar Tingstadstunneln för att förbättra framkomligheten. Kompletterande Marieholmsbro är en järnvägsbro som minskar sårbarheten i järnvägssystemet samt förbättrar kapaciteten för Hamnbanan och Bohusbanan.

Fördjupningar med program har gjorts för Marieholmstunnelns påverkan i Tingstad liksom för bebyggelseutvecklingen och Triangelspårets påverkan på nordöstra Marieholm. En visionsbild för en utveckling av "Östra älvstranden" finns även framtagen.

Detta detaljplaneprogram syftar till att översiktligt redovisa påverkan och konsekvenserna av två nya förbindelser över Göta älv. Programmet behandlar båda sidor av älven, Marieholm resp Tingstad. Påverkansområdet är relativt stort, framför allt med tanke på de anpassningar av gatu- och vägnätet som behövs för Marieholmstunneln.

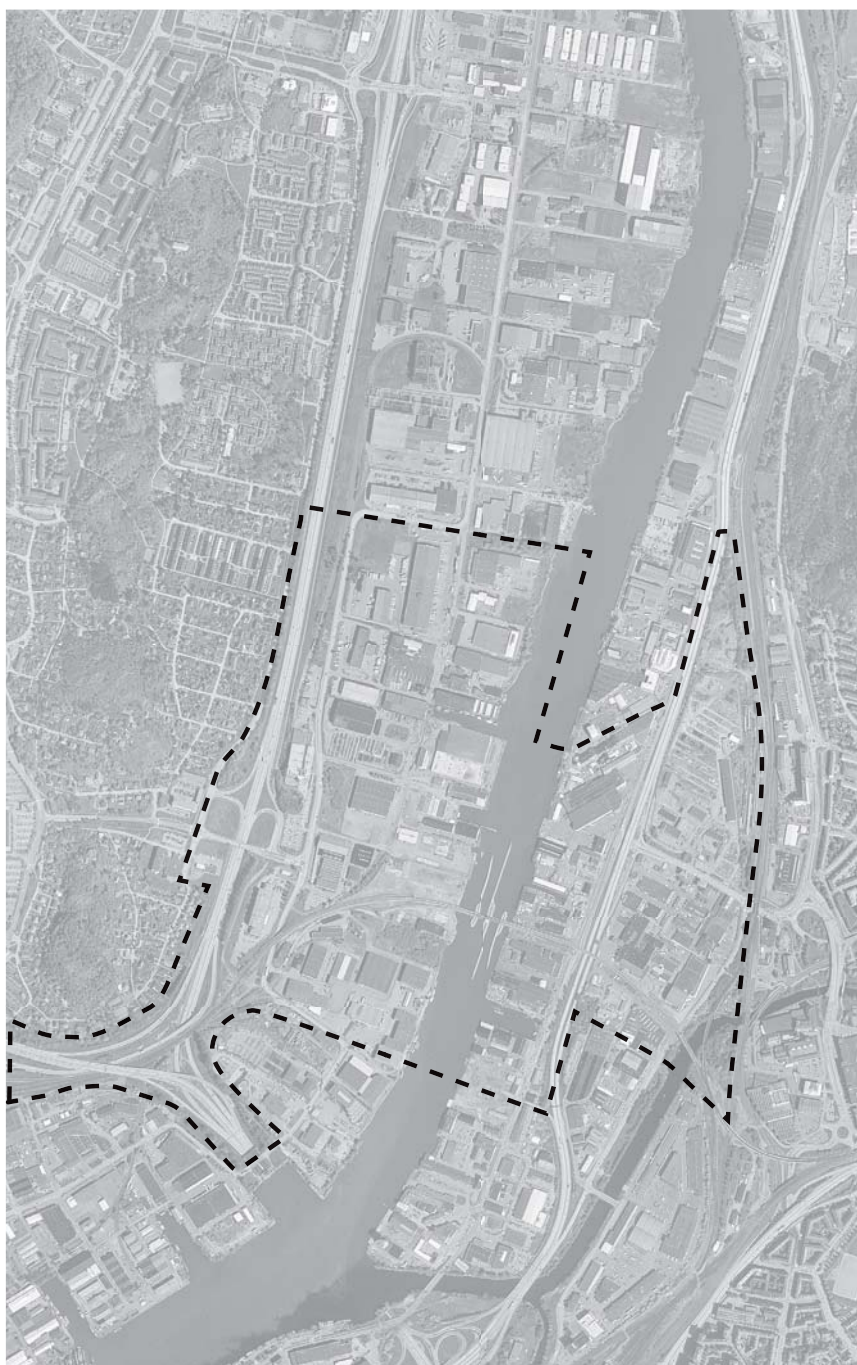
Programmet är avgränsat efter infrastrukturprojektens påverkansområden och behandlar huvudsakligen genomförandet av dessa två projekt. Programmet illustrerar dessutom möjligheterna att utveckla staden inom berört område, med fokus på en mänskligare miljö med utvecklade stråk samt en förädling av Marieholm. Det centrurnära läget, de goda kommunikationerna och kvaliteten med älvkontakten talar för en framtida utveckling mot högre exploatering med mer personalintensiva verksamheter och helst även bostäder och service enligt ambitionen om blandstad.

Programmet ska ligga till underlag för fortsatt detaljplanearbete för trafikprojekten och kommer att leda till flera detaljplaner inom programområdet. Syftet är att förverkliga infrastrukturprojekten, samtidigt som en utveckling av Marieholm och Tingstad möjliggörs där kvaliteten på "staden mellan vägar och spår" stärks. En stadsutveckling i Marieholm, enligt översiktsplanens intentioner om blandstad, behöver dock studeras i nytt programarbete.

Gunnel Jonsson
Planchef

Christer Persson
Distriktsarkitekt

Programområdet



Programområdet omfattar ett stort område utan exakta gränser. Det visar inom vilket område som detaljplaner kan komma att upprättas för genomförande av de trafikprojekt som behandlas i programmet.

Sammanfattning	2
Bakgrund	6
Syfte	
Vägprojektet	
Järnvägsprojektet	
Övriga trafikprojekt	
Process	
Perspektiv	9
Anspråken på staden	
Området	12
Gällande planer	
Ägandeförhållanden	
Områdesbeskrivning	
Markförhållanden	
Natur och kultur	
Miljö, hälsa och säkerhet	
Aktuella projekt	20
Marieholmsförbindelsen	
Hamn-/Bohusbanan	
Farled i Göta älv	
Lundbyleden	
Tingstadsmotet	
Slakthusmotet	
Staden mellan vägar och spår	24
Stadens kvarter och strukturer	
Gestaltning	
Genomförande	28
Genomförandefrågor	
Kommande arbete	
Miljökonsekvenser	31
Behovsbedömning	
Konsekvensbeskrivning	
Fortsatt process	34
Sammanfattning av programsamråd	
Kommande arbete	
Tidplaner	
Bilagor	36
Litteratur	39



Marieforstunneln och dess anslutning i Marieforsmotet.

Sammanfattning

Detta program behandlar de två älvförbindelserna, Marieforstunneln respektive kompletterande Marieforsbro, samt dess påverkansområden på båda sidor av älven. Programmet ska ligga till grund för upprättande av detaljplanehandlingar. Syftet med planläggningen är att realisera infrastrukturprojekten samt möjliggöra en utveckling av omgivande stadsbygd. Vägverket har begärt ny detaljplan med anledning av vägprojektet för Marieforstunneln, med planerad byggstart hösten 2010. Banverket har påbörjat planeringen för en kapacitetsförstärkning av Hamnbanan. Trafikkontoret har studerat påverkan på det kommunala gatunätet samt kopplingarna till det nationella vägnätet. Programmet redovisar även visioner från stadsbyggnadskontorets studier för att på sikt utveckla och omdana Mariefors.

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



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

Infrastrukturprojekten

Triangelspår Marieholm färdigställdes hösten 2007. Hammaren (kopplingen mellan Norge-/Vänernbanan och Sävenäs) byggs om under år 2008. Utbyggnad av dubbelspår på Norge/Vänernbanan påbörjas våren 2009. Byggstart för Partihallsförbindelsen hölls i augusti 2008. Byggnation pågår av ny godstågsviadukt över E20 och Västra Stambanan. Planering pågår för en kollektivtrafikknutpunkt i Gamlestaden, liksom för Västlänken. På Hisingen är planeringen inledd för utbyggnad av Lundbyleden samt Hamnbanan. Kapacitetsförstärkningar har utförts på Bohusbanan.

Marieholmstunneln utgör, tillsammans med Partihallsförbindelsen, Marieholmsförbindelsen som ska förbättra kopplingarna mellan E20, E45, E6 och Lundbyleden. Arbetsplan finns upprättad vilket innebär att förbindelsen med anslutningar är detaljstuderad, dock inte projekterad. Kompletterande Marieholmsbro är en del av utbyggnaden till dubbelspår på Hamnbanan samt kapacitetsförstärkning på Bohusbanan. Förstudie är genomförd, vilket innebär att enbart översiktlig utredningskorridor är redovisad.

Området

Programmet omfattar ett stort område i Tingstad för projektens anslutningar samt för ombyggnader av lokalvägnätet. Området sträcker sig från Lundbyleden och Tingstadstunneln till Tingstadsmotet och Exportgatan. I Marieholm omfattas området mellan älven och Marieholmsgatan för anslutning till Marieholmshotet. För anslutning av kompletterande Marieholmsbro omfattas områden på båda sidor om befintlig järnvägsbro, även över Sävån. För utbyggnad av Slakthusmotet omfattas områden utmed Marieholmsleden. Vid upprättande av detaljplan kommer programområdet, med anledning av olika tidshorisonter för projektens genomförande, att behöva delas i mindre delar. Programområdets gräns är satt efter projektens påverkansområden samt med beaktande av ombyggnader av lokalvägnätet. Detaljplanearbete för Marieholmstunneln kommer att inledas under våren 2009. Fortsatt detaljplanearbete för åtgärder på kringliggande gatu- och vägnät samt för järnvägsprojektet är idag inte bestämt.

Programområdet 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 trafik på lokalvägnätet. Avlastning av genomfartstrafiken på lokalvägnätet i Gamlestaden och Marieholm krävs för att kunna genomföra önskad stadsutveckling enligt översiktsplanen.

Både Marieholm och Tingstad är äldre industriområden med en brokig stadsbild och användning. Den nya pendeltågsstationen med en upprustad kollektivtrafikknutpunkt i Gamlestaden, en förstklassig väganlutning, kvaliteten med älvkontakten samt det nära avståndet till centrum talar för en långsiktig förädling av området mot mer personalintensiva verksamheter i högre och mer påkostad bebyggelse. I Marieholm vore det även värdefullt med bostäder för att skapa en levande stadsmiljö, som koppling mellan

stadsutvecklingen på Gullbergsstrand och i Gamlestaden. Slakthusområdet har en historiskt värdefull bebyggelsemiljö. Göta älv och Säveån ger kvaliteter till området, Säveån är dessutom skyddad enligt EU-direktiv (Natura 2000). Göta älv utgör en nationellt viktig farled för sjötransporter till regionen runt Väneren. Marieholmsbron är öppningsbar och har en segelfri höjd om 7 meter.

Förslag

Programmet redovisar förslag till utbyggnad av Marieholmstunneln med tillhörande anslutningar. Programmet redovisar även trafikkontorets kompletterande förslag till åtgärder i trafiksystemet för att få en bra kapacitet i både det nationella och i det lokala vägnätet. Vissa åtgärder så som Slakthusmotets utformning kommer att behöva studeras ytterligare i fortsatt planarbete.

Programmet redovisar även en utredningskorridor för kompletterande Marieholmsbro. Konflikter mellan järnvägsintresset och väg- respektive sjöfartsintresset behöver ytterligare studeras i det fortsatta planarbetet.

Programmet visar även visionsbilder från tidigare studier om en utveckling av stadsmiljön och stadsbilden. 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. Utgångspunkten för gestaltningen är den mänskliga skalan.

Fortsatt arbete

I programskedet lyfts de frågeställningar som planläggningen ger upphov till. Planprogrammet belyser möjligheter och konflikter.

Efter avslutat programsamråd kommer detaljplanehandlingar att upprättas för Marieholmstunneln och dess anslutningar. Därefter kommer även järnvägsprojektet att planläggas. Trafikkontorets förslag till åtgärder i trafiksystemet planläggs när genomförande är möjligt. Förslagen bedöms viktiga för ett fungerande trafiksystem samt möjligheten till stadsutveckling, en dialog om åtgärderna behöver därför omgående initieras mellan kommunen och Vägverket. Banverket och Vägverket upprättar järnvägsplan och arbetsplan för de enskilda infrastrukturprojekten. Trafikkontoret tar fram underlag för övriga ombyggnader av trafiksystemet.

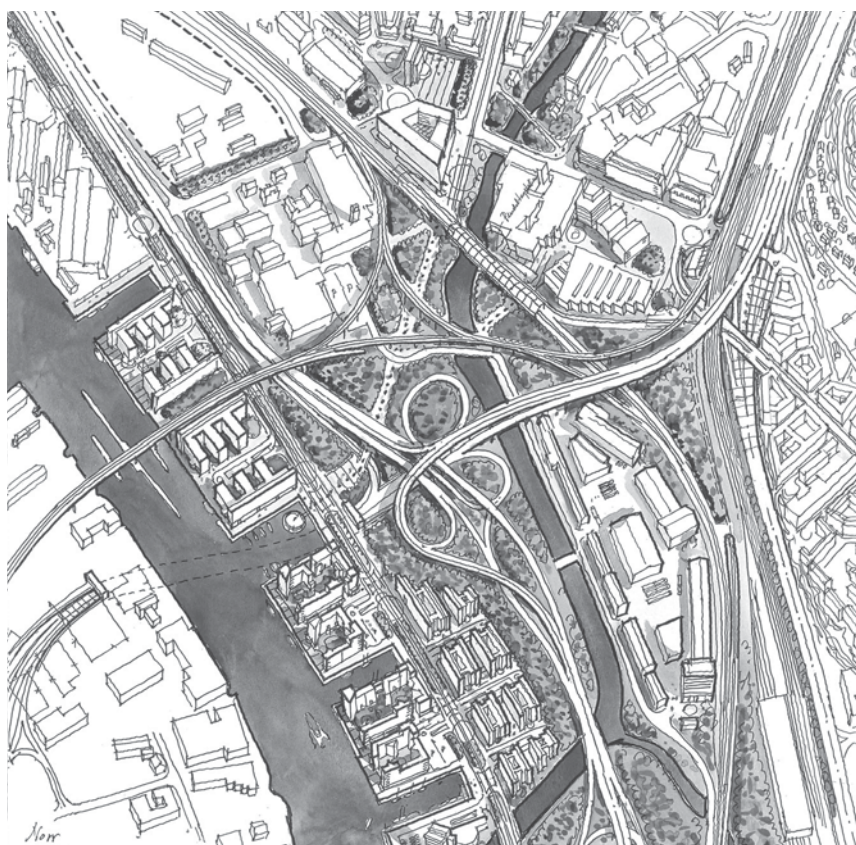
Målsättningen är en klar detaljplan för Marieholmstunneln till våren 2010. Detaljplaner för övriga projekt tas fram i den takt som genomförande är möjligt.

Samråd

Planprogrammet har varit föremål för samråd under tiden 17 december 2008 till 17 februari 2009. Under denna tid har materialet funnas tillgängligt på stadsbyggnadskontoret, på Backa bibliotek samt på Gamlestadens bibliotek. Inkomna synpunkter och remissvar har sammanställts och kommenteras i en samrådsredogörelse.



Marieholsförbindelsen knyter samman Lundbyleden och E6 med E45 och E20. Med minskad belastning i Ringömotet, Gullbergsmotet samt Olskroksmotet förbättras framkomligheten på berörda vägar.



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

Bakgrund

Syfte

Syftet med planläggningen är att möjliggöra planerade infrastrukturprojekt samtidigt som omgivande stad ges möjlighet att utvecklas, i det första skedet med fungerande stråk genom området.

Vägprojektet

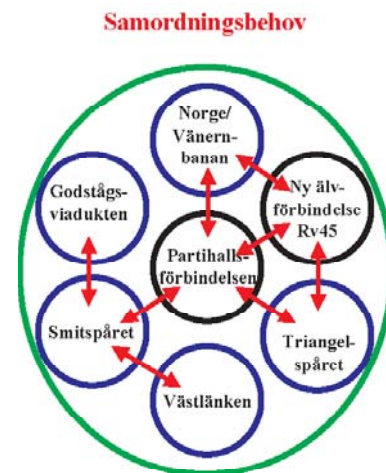
Marieholmstunneln är en del av Marieholmsförbindelsen. Utbyggnaden av Partihallsförbindelsen, som är den andra delen, är redan påbörjad. Syftet med Marieholmstunneln är att knyta ihop E20 och E45 med E6 och Lundbyleden och därmed minska belastningen i Olskroksmotet, Gullbergsmotet och Ringömotet. Köproblematiken norr och söder om Tingstadstunneln beror huvudsakligen på kapacitetsproblem i moten, något som Marieholmsförbindelsen ska avhjälpa. Marieholmsmotet byggs ut provisoriskt för Partihallsförbindelsen och färdigställs först med Marieholmstunneln.

Arbetsplan finns upprättad för Marieholmstunneln och projektets utformning är detaljstuderad. Vid upprättande av bygghandling samt vid arbete med detaljplan kan mindre justeringar komma att ske för anslutningar till omgivande trafiksystem, i stort är dock tunnelns placering och utformning klarlagd.

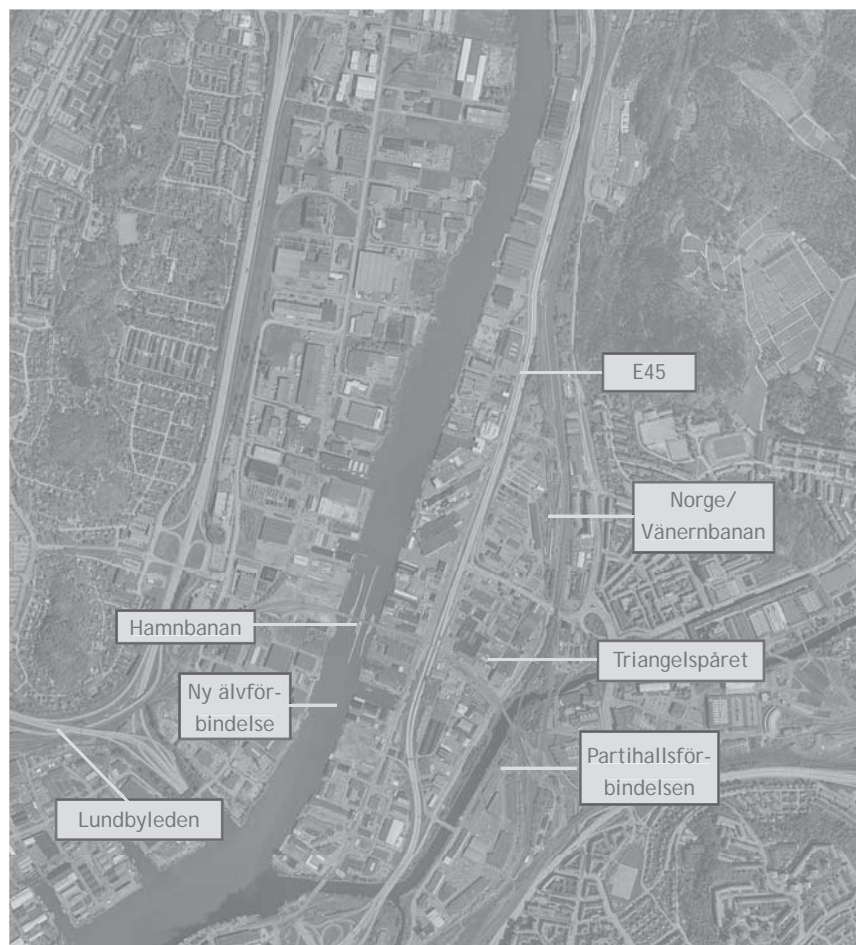
Järnvägsprojektet

Ökad kapacitet behövs på Hamnbanan där trafikökningen varit kraftig under senare år. En av de första etapperna vid utbyggnad av Hamnbanan är en utökad kapacitet över älven. Marieholmsbron delas med Bohusbanan varför trafiken är än tätare. Bohusbanan kommer redan från 2009 få tätare persontågstrafik. Förstudie är genomförd för Hamnbanan, vilket innebär att utredningskorridor finns preciserad. För älvpassagen är det klarlagt att en kompletterande bro behövs då ett dubbelspår i befintligt broläge skulle störa pågående trafik allt för mycket. Marieholmsbron utgör i princip enda järnvägsförbindelsen till hamnen samt till industrierna och raffinaderierna på Hisingen. Av sårbarhetsskäl är det viktigt med två av varandra oberoende broar för att säkerställa transportererna.

Utredningskorridoren innebär ett broläge placerad 80 meter uppströms alternativt 80 meter nedströms befintlig bro. Även den nya bron blir troligen en svängbro. Beroende på brohöjden blir anslutningsramperna olika långa. 2-4 spår behöver tillgodoses.



I det övergripande programmet redovisades denna figur för att peka på samordningsbehovet för alla de infrastrukturprojekt som planeras i områdets närhet. Till dessa projekt kan numera även läggas utbyggnad av Lundbyleden samt Hamnbanan. Det finns även ett samordningsbehov avseende sjöfarten på Göta älv. Staden ska samtidigt fungera och kunna överbygga alla infrastruktur-anläggningar. (Smitspåret är en utbyggnad av Västra Stambanan för anslutning till Västlänken och Godstågsviadukten)



Övriga trafikprojekt

Utöver älvförbindelsen och Hamnbanan berörs programmet direkt eller indirekt av följande infrastrukturprojekt i älvdalen:

Partihallsförbindelsen är en vägförbindelse mellan E20 och E45. Den byggs på bro från Ånäsmotet till ett nytt mot söder om Slakthusområdet, ”Marieholmsmotet”. Ett mot som även är anslutning för Marieholmstunneln. Projektet med Partihallsförbindelsen ger vissa begränsningar för anslutning av en kompletterande Marieholmsbro i sydligt läge.

Ny E45 innebär ombyggnad av befintlig väg till fullgod motorvägsstandard. En ombyggnad som inte medför någon förändring av vägens läge. Det behövs emellertid ett fullständigt mot vid Slakthusgatan vilket kan komma att påverka fastigheter i området. Motet kan komma att placeras norr om dagens Slakthusgata, som dock fortsatt utgör en viktig länk i lokalvägnätet samt i det övergripande gång- och cykelnätet.

Bakgrund

Dubbelspår på Norge/Vänernbanan byggs ut med befintlig sträckning och med en ny pendeltågsstation vid Gamlestadstorget.

Triangelsspår Marieholm kopplar Norge-/Vänernbanan direkt till Hamnbanan. Banan är utbyggd och den ger begränsningar av möjligheterna till ett nordligt läge för kompletterande Marieholmsbro.

Lundbyleden behöver byggas ut för att klara den ökande trafiken. Framför allt behöver moten byggas ut men även anslutningen till E6 respektive den nya älvtunneln behöver bli kapacitetsstarkare. Avledning av tung trafik till Norrleden, Västerleden och Söderleden är en annan del i att lösa kapaciteten på Lundbyleden.

Process

Infrastrukturprojekten i Göta älvdalen behandlas i tre övergripande program som belyser projektens påverkan samt möjligheterna till en utveckling av omgivande stad. Vägverket och Banverket 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. Banverket och Vägverket reglerar genomförandet av sina projekt via järnvägs- och arbetsplan, vilka kräver överensstämmelse med detaljplan för att fastställas.

Med laga kraftvunnen detaljplan och fastställda arbetsplaner krävs slutligen bygghandlingar innan en byggnation kan påbörjas. Nedanstående figur beskriver hur de olika faserna hänger ihop.

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. Rikshintresserna 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 miljön". 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.

Planläggningen 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 ytterligare 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.

Rikshintressen

Nationellt viktiga anläggningar och miljöer finns inom programområdet, utpekade som rikshintressen.

Järnvägar

Banverket har år 2006 pekat ut järnvägsanläggningar av rikshintresse. Det rör de stora järnvägsstråken i området, Bohusbanan, Norge-/Vänernbanan och Västra Stambanan. Transporterna till Göteborgs hamn är även av rikshintresse och Hamnbanan samt Triangelsspår Marieholm omfattas därför av rikshintresse.

Vägar

Goda vägtransporter är ett annat rikshintresse. De nationella stråken i området, E20, E45 och E6, omfattas av rikshintresse, liksom Lundbyleden som utgör viktig förbindelse till hamnen och övriga Hisingen. Marieholmsförbindelsen som kopplar ihop dessa vägar kommer även att omfattas av rikshintresset.

Farled

Farleden i Göta älv är av rikshintresse för sjöfarten.

Perspektiv

Elnät

Kraftledning med tillhörande transformatorstation i Marieholm är av riksintresse. Funktionen får inte påverkas, men trafikprojekten kan medföra ändrad dragning och nedgrävning av ledningar.

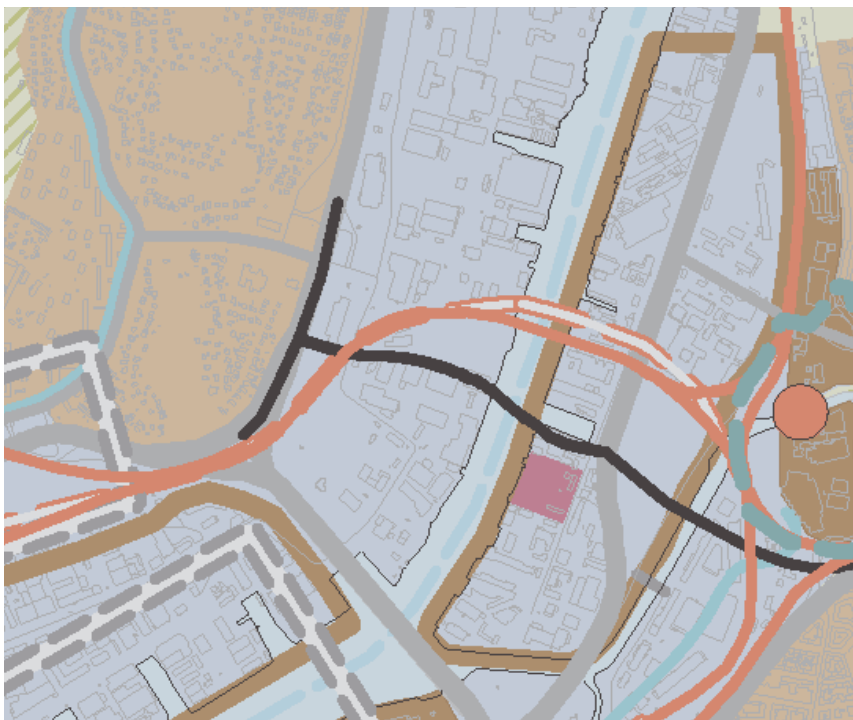
Naturområde

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

Översiktsplan

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

Östra älvstranden och Ringön redovisas som utredningsområden för framtida bebyggelse. För kraftledningen i Marieholm redovisas skyddszoner runt större kraftledning. Slakthusområdet har ett allmänt intresse för kulturmiljövården.



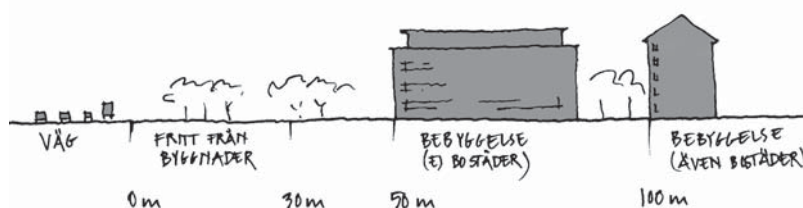
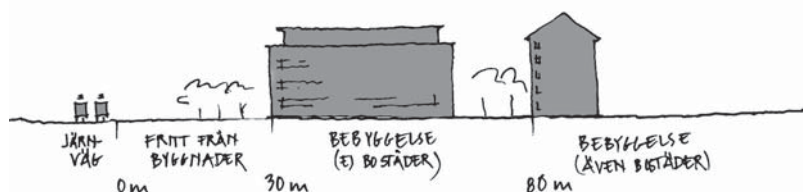
Utdrag ur översiktsplanen som redovisar Marieholmsförbindelsen respektive kompletterande Marieholmsbro som markreservat för kommunikation. Utredningsområde redovisas för framtida bebyggelse/stadsutveckling i Marieholm, "Östra älvstranden", och på Ringön. Mellanlagringsplats för förorenade massor redovisas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

Transporter med farligt gods

Kommunens riktlinjer för markanvändningen där farligt gods transporteras anges i en fördjupning av översiktsplanen. Där föreskrivs att 50 meters bebyggelsefri zon ska hållas till väg samt att 30 meters bebyggelsefri zon ska hållas till järnväg. Till bostäder krävs 100 respektive 80 meters avstånd. Intill Göta älv medges bebyggelse fram till 10 meter från kaj eller 20 meter från strand. Genom riskanalyser och fysiska åtgärder kan avstånden minskas, vilket kommer att krävas inom programområdet.

Marieholmstunneln kommer, liksom Tingstadstunneln, enbart att upplåtas för transporter med mindre mängder farligt gods. Primärleder för farligt gods på Hisingsidan omfattar Kungälvsleden samt Lundbyleden. På fastlandssidan omfattas Marieholmsleden. Partihallsförbindelsen kommer att ersätta Gamlestadsvägen/Slakthusgatan som primärled för farligt gods.

Transporter med farligt gods förekommer på järnvägarna i området, dvs Bohusbanan, Hamnbanan, Norge-/Vänernbanan, Triangelspåret, Hammaren och Skäran.



Riktlinjer för markanvändningen invid väg/järnväg där farligt gods transporteras (enligt kommunens översiktsplan). Om angivna avstånd underskrids ska säkerhetsfrågorna belysas i en riskanalys och hanteras med fysiska åtgärder.

Komplex problembild

Behoven från infrastrukturen och från staden skapar konflikter och är olika. Även mellan trafikslagen (väg, järnväg resp sjöfart) finns konflikter i anspråken om tid och rum. Stadsplanering handlar om att finna bra avvägningar, med beaktande av de olika anspråken, som medverkar till en kvalitativt god stadsbyggnad där de nationella behoven kan tillgodoses. Optimering av anspråk eller intressen är inte möjligt på en sådan här plats i staden, utan ett bra resultat baseras på en avvägning, där alla parter är beredda att bidra till en god lösning. Programmet speglar stadsbyggnadskontorets beskrivning om anspråken från "det stora och det lilla Göteborg". Fortsatt planarbete handlar om att uppnå de goda lösningar som tillgodoser alla behoven.

Området

Gällande planer

Övergripande program

Tidigare översiktsplan, ÖP99, konkretiserades för älvdalen genom tre övergripande program, som behandlar olika avsnitt av älven. Infrastrukturprojekten var den huvudsakliga anledningen till utredningsområdet i ÖP99 och till 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.

Programområdet berörs av program 1 "Marieholm och angränsande områden" och program 3 "Ny förbindelse över älven". Där beskrivs infrastrukturprojekten, förutsättningar och förhållanden samt förslaget "staden mellan vägar och spår". Förslaget, som är fokuserat i Marieholm, utgår från projekten och beskriver hur staden kan utvecklas i infrastrukturlandskapet, med utgångspunkt från stadens och människans behov. Extra fokus läggs på kopplingar mellan stadsdelar samt mot älven.



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

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Slakthusområdet utgör ett intressant exempel på hur omsorgsfullt även inrättningar av detta slag utformades vid förra sekelskiftet. Byggnaderna är välbevarade, även om de delvis är förbyggda. Området är utpekad som bevarandevärd. En fortlevnad av dagens verksamhet har liksom gestaltningen av intilliggande områden stor betydelse för upplevelsen av den kulturhistoriska miljön.

Ovanför Ringömotet ligger Stora Postegården, ett "posthemman" med byggnad uppförd 1818 och tillbyggd 1873, som är ett intressant exempel på den typ av smala manbyggnader som var vanliga före 1800-talets mitt. Radhusen vid Romangatan utgör ett intressant exempel på småhus i grupp från 1960-talet



Fördjupade program

För nordöstra Marieholm respektive för Tingstad finns fördjupade program upprättade år 2003. Programmen ger en mer detaljerad bild av påverkan på områdena samt deras utvecklingsmöjligheter. Dessa program är fortfarande aktuella för respektive område och kompletterar detta program som har översiktliga beskrivningar för ett större programområde.

Program för stadsutveckling på Östra älvstranden har inte färdigställts och inte heller varit föremål för samråd. Visionsbilden av en utveckling med blandad stadsbebyggelse finns dock framtagen och redovisas i detta program, dock utan att förutsättningar och konsekvenser av ett genomförande närmare studerats.

Detaljplan

Inom programområdet gäller ett flertal detaljplaner, huvuddelen är äldre stadsplaner från 1960-talet. Detaljplanernas syfte var att förverkliga den tidens trafiklösning, varav alla inte genomfördes. Mellan infrastrukturkorridorerna medges industriell verksamhet, med möjlighet för byggnadsnämnden att även pröva lämpligheten för bostäder. Högsta byggnadshöjd är huvudsakligen angiven till 12 meter. Eftersom trafikstrukturen inte förändrats som planerat stämmer inte alltid gällande plans kvartersmark med den verkliga kvartersmarken. Nya detaljplaner, med pågående genomförandeti-der, finns upprättade för Triangelspåret, för Partihallsförbindelsen och för Norge-/Vänernbanan. På Hisingssidan finns en detaljplan för järnvägsbron med pågående genomförandetid. Detaljplanen omfattar även vissa omgivande fastigheter.

Ägandeförhållanden

Marken inom programområdet är huvudsakligen privatägd, endera friköpta fastigheter eller fastigheter upplåtna med tomträtt. Staden äger i princip endast gatumark, marken vid Sävån samt vattenområden i Göta älv.

Utmed Marieholmsgatan ägs marken av ett flertal privata aktörer. De flesta av fastigheterna är upplåtna med tomträtt. Inom Slakthusområdet ägs marken av ett fåtal större aktörer. Norr om Slakthusgatan ägs marken till största delen av Göteborg Energi samt en mindre del av staden. I Tingstad är majoriteten av fastigheterna privatägda.

Banverket ska själv äga den mark som behövs för järnvägsprojektet och löser erforderlig mark med stöd av järnvägsplan. För vägprojekt är det kommunen som tillsäkrar erforderlig mark för Vägverkets räkning med stöd av detaljplan.

Området

Områdesbeskrivning

Programområdet omfattar områden på båda sidor av älven. Ritningar i Marieholmstunneln finns framtagna och för berörda områden kan avgränsningen vara mer precis. För åtgärder på omkringliggande trafiksystem samt för kompletterande Marieholmsbro är avgränsningarna mer osäkra. Detta gäller även för genomförandet av vissa åtgärder. Programområdet är därför relativt grovt avgränsat och omfattar ett stort område utöver vad som konkret redovisas i programmet. Vid upprättande av detaljplaner kommer distinktare planavgränsningar att göras.



Marieholm - omfattning

Programområdet i Marieholmsidan omfattar fastigheterna utmed älven från Gamlestaden 26:5 till Gamlestaden 28:22. Kv 37 Hornsimpan ingår öster om Marieholmsgatan. Utmed Marieholmsbron omfattas delar av nyligen upprättad detaljplan för Partihallsförbindelsen samt nyligen antagen detaljplan för Norge-/Vänernbanan. Äldre detaljplan omfattas även öster om Sävån. Norr om Marieholmsbron omfattas delar av Slakthusområdet för järnvägsprojektet men även i väster för E45. Norr om Slakthusgatan ingår fastigheter för ett utbyggt Slakthusmot.



Marieholm - beskrivning

Mest framträdande i Marieholmsidan är infrastrukturens anläggningar i form av E45, Marieholmsbron och luftledningar. Slakthusområdet med tydlig karaktär och en tät stadsmiljö är en tydlig enhet i området. I övrigt består Marieholm av en brokig bebyggelsemiljö av varierande kvalitet och med olika exploateringsgrad. Bostäder finns inte inom området. Avrivet område för Marieholmsmotet omfattar en stor yta. Utmed älven har det funnits flera hamnbassänger varav flera är igenfyllda helt eller delvis. Idag är det i princip inte möjligt för allmänheten att nå älvstranden.



Marieholmsgatan och Slakthusgatan utgör viktiga pulsådram i området, både för fordonstrafik och för gång- och cykeltrafik. Kollektivtrafiken är dock relativt begränsad på dessa gator. Expressbussar på E45 har hållplatser vid det framtida Marieholmsmotet. Närliggande finns Gamlestadstorget som är en stor knutpunkt för kollektivtrafiken. Den kommer att öka i betydelse när planerad pendeltågsstation öppnar. I Marieholmsbron finns ett viktigt gång- och cykelstråk för kopplingen till Hisingen.



Sävån är betydelsefull ur naturmiljösynpunkt och bidrar även med välbehövlig grönska till området.

Tingstad - omfattning

På Hisingssidan omfattar programmet områden från Brunnsbotet, utmed bostadsbebyggelsen, upp till Kv 97 Onsön i höjd med Pappersmakaregatan. Utmed älven omfattas områden ner till Kv 18 Brommön. Delar av Kv 17 Bokön samt Ringömotet ingår även i programområdet.



Tingstad - beskrivning

På Hisingssidan är verksamhetsbebyggelsen omfattande och generellt av hög kvalitet. Flertalet stora verkstads- och lagerbyggnader finns inom området. Bostadsbebyggelsen i Tingstad ligger på den bergsslänt som Kungälvsleden och Lundbyleden rundar.

Salsmästaregatan och Exportgatan utgör viktiga pulsådrrer, även med viss kollektivtrafik. På Kungälvsleden och Lundbyleden går expressbussar, dock utan några hållplatser i området. Gång- och cykelstråket över Marieholmsbron leder vidare utmed Salsmästaregatan samt med koppling mot Tingstadsvägen.

Älvstranden är i princip inte tillgänglig för allmänheten. Mindre hamnbassänger finns utmed älven vars kanter huvudsakligen är kajskodda.



Markförhållanden

Nedanstående beskrivning av de geotekniska förutsättningarna grundar sig främst på underlag från arbetsplanen för Marieholmsförbindelsen. Beskrivningen bedöms dock vara allmängiltig för området då förhållandena är likartade. Detaljerade utredningar krävs vid upprättande av respektive detaljplan.

Grundförhållanden

De geologiska förutsättningarna i området karaktäriseras av mycket mäktiga sedimentavlagringar, huvudsakligen bestående av lera. Jorddjupet förutsätts uppgå till uppemot 80-100 meter. Leran är lös och sättningsbenägen med varierande egenskaper både i plan och på djupet. Både stabilitets- och sättningsfrågorna är därför centrala för alla anläggningar. Vid detaljplaneläggning krävs ytterligare utredningar inom området för att klarlägga stabilitetsförhållandena i detalj. Inom området pågår sättningar ner till olika djup. Totalstabiliteten i området för stora långa glidytor som sträcker sig från farleden är enligt utredningar idag tillfredställande. Mer begränsade glidytor i anslutning till älvstranden har dock låga säkerheter varför förstärkningsåtgärder kommer att behöva utföras här.

Området

Vägprojektet

Planerad väganläggning utgörs i huvudsak av skärningar med varierande djup och till största delen med relativt låga tillfartsbankar till broar. Det innebär att sättningsproblematiken till stora delar löses genom avschaktningar som minskar belastningarna. För att stabiliteten ska vara tillfredställande kommer åtgärder att behövas i form av förstärkningar och avlastningsschakter.

I byggskedet kommer en del omläggningar av befintliga anläggningar att behöva göras före utbyggnaden. Byggskedet kan komma att medföra betydande omgivningspåverkan, i första hand i form av vibrationer och buller, men även med risk för markrörelser och sänkningar av grundvattenytan.

Åtgärder för att skydda väganläggningarna vid extrema vattensituationer planeras att utföras som en yttre tätvall eller tätskärm till nivån +12,9. Kommunens planeringsnorm för att översvämnings-säkra området är +12,8.

Tingstad

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

Göta älv

De geotekniska förutsättningarna i området präglas av mycket djupa leravlagringar med upp till 100 meters mäktighet. I områdena kring älvstränderna finns mestadels 1-2 meters fyllning och grundvattenytan är på båda sidor belägen ca en meter under markytan.

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

Marieholm

Marieholm utgjordes ursprungligen av en holme, Säveholmen, som avgränsades i öster av ett biflöde till älven. I området finns överst fyllning med upp till några meters mäktighet, därunder finns sedimentavlagringar som i huvudsak utgörs av lera med upp till 80-100 meters mäktighet. Leran är lös och sättningsbenägen och inom området pågår sättningar med varierande storlek, trots de relativt homogena förhållandena.



Väganläggningen byggs i flera nivåer, som här i Marieholmsmotet. En nedskuren vägbana på väg mot tunnelmynningen. För att klara stabiliteten är emellertid även omgivande mark sänkt jämfört med marknivån i Marieholm.



Även i Tingstad byggs väganläggningen i flera nivåer. Här är vi på väg från Kungälvsleden mot Marieholmstunneln.



På väg ut ur Marieholmstunneln med Partihallsbron högt över marken. Djupa skärningar klädda med färgad betong.



Älvrummet, sett söderut, från Marieholmsbron. Vid en sydlig placering av kompletterande Marieholmsbro uppförs den vid piren's ände, söder därom korsar Marieholmstunneln.



Kraftigt förorenade fastigheter i Marieholm, placerade söder om föreslagna tunnelmynning. Marken är i förslag till ny ÖP markerad som mellanlagringsplats för förorenade massor.

Historiskt utseende för området öster om älven, som delvis utgjordes av Sävholm.

Grundläggning

Samtliga byggnadsverk inom programområdet kommer troligen att grundläggas på mantelburna, i leran, svävande pålar, s k kohe-sionspålar. För broarna beräknas att långa pålar med en längd av 60 till 80 meter behövs. Tunneln planeras att grundläggas med kortare pålar för att främst klara uppflytning. Förstärkningar av tillfartsbankar till broar utförs huvudsakligen med lättfyllning och övergång med bankpålar närmast landfästena.

Grundförstärkning med kalkcementpelare kan även behövas, t ex i anslutning till planerade dammar. Metoden innebär att leran får en ökad hållfasthet genom att en blandning av kalk och cement rörs ner på djupet i jorden med specialutrustning. För att säkerställa stabiliteten kommer även tryckbankar och avlastningsschakter att behöva utföras.

Markföroreningar

Markföroreningar finns från verksamheter inom området, men kan även finnas i de fyllnadsmassor som använts. Programområdet utgörs huvudsakligen av verksamhetsytor som under lång tid använts för skiftande verksamheter. Sådan mark uppvisar oftast förhöjda värden av föroreningar och det är angeläget att markmiljötekniska undersökningar görs för att klarlägga förekomsten av föroreningar i marken. Vid detaljplaneläggning får frågan vidare hanteras. Med delvis låga säkerheter för stabiliteten vid älvstranden är det viktigt att uppmärksamma att förorenad mark inte når älven, t ex under byggskedet.



Området

Natur och kultur

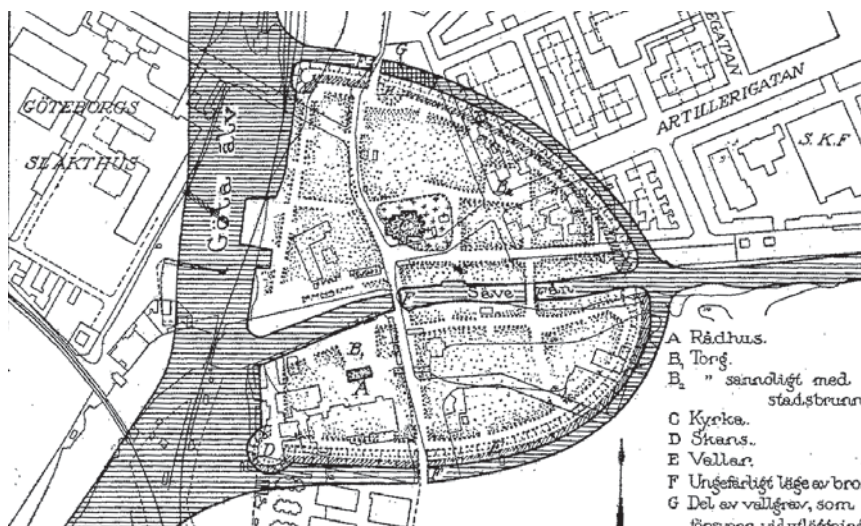
Naturvärdena inom området består av Sävån och den lummiga grönska som omger den. Sävån inhyser ett brett fiskbestånd, där "Säveälaxen" är av stor betydelse och har fört upp ån på EU:s Natura 2000-lista. Sävån har även ett viktigt rekreativt syfte i en för övrigt hård stadsmiljö. Förändringar får inte ske som negativt påverkar Sävåns naturvärden.

Även Göta älv har ett viktigt rekreativt syfte som inte utnyttjas idag. Målsättningen är en framtida levande och tillgänglig älvmiljö, vilket kräver inbjudande stråk som förbinder Gamlestaden respektive Backa med älven.

Söder om Marieholmsbron på Hisingsidan finns ett mindre område med mer naturlig strandzon mot älven. Ett mindre skogsparti med björk och sälg sträcker sig ned till älven.

Utöver bebyggelsen inom Slakthusområdet finns kulturmiljövärden i form av arkeologiska lämningar inom området för den forna staden Nya Lödöse. Staden låg på den plats där den östra älvfåran och Sävån tidigare möttes. Mellan den östra och den västra älvfåran låg Säveholmen som delvis är dagens Marieholm. Lämningar kan finnas från bebyggelse på Säveholmen från tiden före och efter staden Nya Lödöse. Lämningar kan även finnas från stadens hamnområde.

På berget ovanför Ringömotet ligger Stora Postegården, en kulturhistoriskt värdefull byggnad från 1800-talet. Den ingår i kulturmiljön Tingstad, byplats känd från 1388. Lämningar från bebyggelse kan finnas utmed bergskanten. Där finns även en lövskogsdunge med alm, ask och björk, medtagen i länsstyrelsens lövskogsinventering. Berget som avgränsar Brunnsbo från Tingstad har en viktig rumsskapande funktion i landskapet och definerar älvrummet.



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

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 skulle vara uppnådd senast den 1 januari 2006.

Luft

Inom programområdet överskrids miljö kvalitetsnormerna med avseende på kväveoxid. Orsaken är den stora trafikvolym som trafikerar vägarna. Andelen tung trafik är hög, vilket förvärrar situationen. Förhållandena beräknas förbättras genom mindre utsläpp per fordon i framtiden.

Nivån för partikelhalten i luften ligger generellt i området under gränsvärdet men kan utmed vissa gator som inte ventileras tillräckligt vara högre.

Buller

Bullerproblematiken i området är komplex. Vissa av verksamheterna som finns i dagsläget är i sig påtagliga bullerkällor. Den tunga trafik som går genom området på lokalvägnätet är en betydande bullerkälla. Trafiklederna är dock den dominerande källan.

Den järnvägstrafik som sker på industrispåren i Tingstad är relativt ringa till sin omfattning och alstrar förhållandevis lite buller. I Marieholmsbron är trafiken mer intensiv med cirka 120 tågrörelser per vardagsdygn och bullernivåerna därmed högre.

De bostäder som ligger väster om E6 är utsatta för buller. Vissa åtgärder har gjorts för att mildra störningarna, dock inte tillräckliga för att klara gällande riktvärden. För att åstadkomma acceptabla utemiljöer krävs åtgärder för både beläggning och skärmning.

Hälsa och säkerhet

Primärleder för farligt gods är angivna i översiktsplanen. Trafiken styrs till utpekade vägar som fungerar som genomfarts- och huvuddistributionsleder för farligt gods. Kungälvsleden och Lundbyleden samt Marieholmsleden är utpekade primärvägar.

Genom programområdet går Hamn-/Bohusbanan som används för järnvägstransporter till hamnen samt till raffinerierna på Hisingen och petrokemisk industri i Stenungsund. På järnvägen, liksom på Göta älv tillåts transporter av farligt gods utan speciella restriktioner.

En riskanalys har genomförts inom vägprojektet för att precisera det generella krav som anges i översiktsplanen. Riskanalysen anger behov av generellt skyddsavstånd på 35 meter, där byggnader inte får finnas. Med riskreducerande åtgärder kan skyddsavståndet minskas ytterligare.

Stora delar av programområdet ligger låglänt med marknivåer endast någon meter över vattennivån i Göta älv, vilket gör området känsligt för en eventuell höjning av havsyttnivån. Skredrisk kan förekomma inom strandnära områden med korta glidytor.

Aktuella projekt

Programmet fokuserar på trafikens behov i området. Det avslutas emellertid med kapitlet ”staden mellan vägar och spår”, där stadens möjligheter att utvecklas redovisas. De olika trafikslagens behov påverkar varandra och behöver tillsammans med stadens behov avvägas där alla anspråk får utvecklas och där anpassning är en förutsättning. Målet är en hel stadsmiljö med god funktion, för människor, natur, tåg, bilar och båtar.

Marieholmsförbindelsen

Marieholmsförbindelsen består av två delprojekt, Partihallsförbindelsen respektive Marieholmstunneln. Partihallsförbindelsen är redan planlagd och byggnation startade i augusti 2008. De två delprojekten möts i Marieholmshotet där även E45 korsar. Marieholmshotet är huvudsakligen planlagt och byggs delvis ut genom Partihallsförbindelsen. Detta program behandlar sträckningen från tunnelmynningen vid Marieholmsgatan, under älven och till anslutningarna med Kungälvsleden, Lundbyleden och Salsmästaregatan. Huvudsyftet med älvförbindelsen är att komplettera Tingstadstunneln och avlasta de överbelastade moten norr och söder om älven. Marieholmsförbindelsen ger direkta kopplingar mellan E20, E45 och E6/Lundbyleden. Den ger även Marieholm och Tingstad bra kopplingar till trafiklederna. Älvtunneln byggs med sänktunnelar, så som även Tingstadstunneln är byggd. Hamnbassänger tillskapas på båda sidor av älven vid byggnationen.

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

Ur God vägarkitektur, Vägverket 2001.



Översikt av vägprojektet, med påverkan på ett stort område. Mot E20 i öster fortsätter Partihallsförbindelsen.

Aktuella projekt



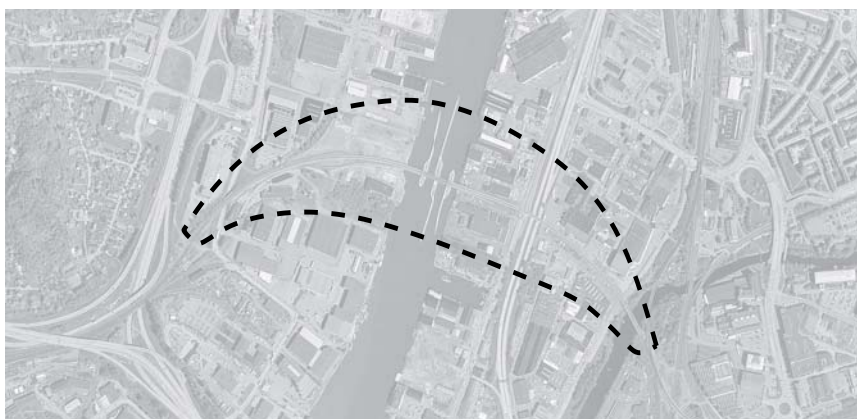
Aktuella projekt

Hamn-/Bohusbanan

Tågtrafiken planeras att öka på både Hamnbanan och Bohusbanan. Kraftigt utökad godstrafik förutspås till hamnen samtidigt som persontrafiken på Bohusbanan ska byggas ut. För den gemensamma sträckan över Marieholmsbron går kapacitetstaket runt 200 tåg/dygn, något som kommer att uppnås inom en inte allt för avlägsen framtid. Den enda järnvägsbron gör dessutom systemet sårbart, där driftstörningar med bron snabbt skulle ge logistikproblem för hamnen, för industrier och raffinerier på Hisingen samt för Sveriges import och export. Banverket vill därför bygga en fristående svängbro, något som även tillgodoser kravet på att trafiken måste fortgå under byggnation. Den kompletterande bron placeras antingen 80 meter uppströms eller 80 meter nedströms befintlig bro. Ytterligare ca 30 meter behövs över älven för bronns svängbara klaff. Broar och bankar ansluter till befintlig järnvägsanläggning på ömse sidor av älven. Mark behövs för 2-4 spår.



Hamn-/Bohusbanan på sträcka söder om Slakthusområdet.



Utredningsområde för kompletterande Marieholmsbro.

Farled i Göta älv

Farleden i Göta älv är av stor betydelse för regionen runt Väneren. Sjötransporter bidrar dessutom till mer energieffektiva och hållbara transporter. Farleden används idag av ca 5000 handelsfartyg samt ca 5000 fritidsbåtar per år. Valet av tunnel för vägprojektet innebär att konflikter mellan väg- och sjöfartsintresset enbart finns under byggnationen. Med kraftigt utökad trafik på järnvägen tillsammans med eventuellt ökande antal sjötransporter kommer konflikten mellan järnvägs- och sjöfartsintresset bli än mer påtagligt. Marieholmsbron har en segelfri höjd på 7 meter, den nya järnvägsbron kan få en segelfri höjd om 9 meter. Högre segelfri höjd är svår att åstadkomma med tanke på järnvägens lutningskrav. Segelfri höjd i Göta älv till fasta objekt är 27 meter.



Fartyg på väg mot västerhavet passerar programområdet.

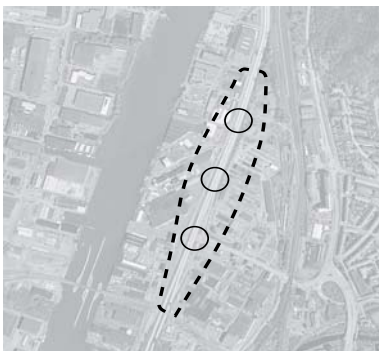
Lundbyleden

Utbyggnad krävs av Lundbyleden för att klara den ökande trafiken. Trafiken ökar framför allt med anledning av omfattande exploateringar på Hisingen. Förstudie är upprättad för sträckan Eriksbergsmotet till Ringömotet. Vid Ringömotet ansluter Marieholmstunneln samt sedan tidigare Kungälvleden och Tingstadstunneln. Brunnsbomotet ligger på kort avstånd från Ringömotet vilket ger vävningsproblem och därmed risk för trafikstockning. Programmet redovisar en anslutning till Lundbyleden som utöver Vägverkets arbetsplan innehåller kompletterande anslutningar till Lundbyleden från Tingstadstunneln respektive Kungälvleden (se bilaga Ringö-/Tingstadsmotet). Tanken är att trafiken ska ledas till rätt körfält och därmed flyta bättre.

Tingstadsmotet

Även till Tingstadsmotet utmed Kungälvleden är det kort sträcka från Ringömotet, med vävningsproblematik som skapar trafikstockningar. Tingstadsmotet byggs om för att ge plats åt kopplingen mellan Kungälvleden och Marieholmstunneln. Programmet redovisar en variant på Tingstadsmotet med motivet att förlänga vävningssträckorna, att separera genomfartstrafiken från trafik till lokalvägnätet samt att ge busstrafiken fri väg (se bilaga Ringö-/Tingstadsmotet). Från Tingstadsmotet kan inte den nya älvtunneln nås, koppling finns istället via Salsmästaregatan.

Slakthusmotet



Utredningsområde för utbyggt Slakthusmot. Ringar visar tre alt lägen för motets placering.

För att trafikförsörja Gamlestaden och Marieholm behövs det ett fullvärdigt mot vid Slakthusgatan för anslutning till E45, Partihallsbron respektive älvtunneln. En närstående stadsutveckling i Gamlestaden förutsätter att den tunga trafiken till Marieholm kan ta Partihallsbron istället för att använda Gamlestadsvägen-Slakthusgatan. Inom vägprojektet för Marieholmsförbindelsen är inte längre en lösning för Slakthusmotet medtagen. Detta skapar stora problem för stadens utveckling och Vägverket samt Staden behöver vidare diskutera hur frågan kan lösas. Detta program redovisar lägen som kan bli aktuella för ett mot, utformning och placering behöver dock ytterligare utredas. Programmet redovisar även ett förslag till lösning på kort sikt som utan att E45 byggs om ger ett fullständigt mot (se bilaga Slakthusmotet).

Staden mellan vägar och spår

Stadens kvarter och strukturer

Trafikprojekten gör stora ingrepp i stadens kvarter och strukturer. Marieholmsförbindelsen med Marieholmsmotet och med anslutningar till trafiksystemet på Hisingen tar stora ytor i anspråk och delar upp stadens kvarter i enklaver där sambanden blir svårare att upprätthålla. Framför allt ger detta svårigheter för att åstadkomma en mänsklig stadsmiljö anpassad för gående och cyklande. Kompletterande Marieholmsbro placeras 80 meter nedströms alt. uppströms befintlig bro, vilket tillsammans med anslutande broar och bankar även det ger stora ingrepp i stadens kvarter och strukturer. Ett område skapas mellan broarna som är svårt att använda samt göra tryggt att passera för gående och cyklande. Ett framtida Slakthusmot kommer även det att medföra ingrepp i stadens kvarter och strukturer.

Buller samt risker med farligt gods medför svårigheter att bygga nära infrastrukturen, vilket innebär att infrastrukturen ofta omges av oanvända ytor. Stora krav ställs både på stadsbyggandet och på infrastrukturprojekten för att staden ska klara att överbrygga barriärerna så att en sammanhängande stad kan åstadkommas.

Ingreppen i kvartersmark medför att ett stort antal befintliga fastigheter och verksamheter berörs. Delvis kan kvartersmark återskapas efter färdigställandet av infrastrukturprojekten, men huvuddelen av kvartersmarken försvinner och måste ersättas på annan plats i staden. Vid tidigare planläggning för Marieholmsmotet försvann även en stor yta för verksamheter.

Infrastrukturprojekten ger samtidigt möjligheter att förbättra stadsmiljön i området. De hamnbassänger som tillskapas vid tunnelns anläggande ger t ex stora kvaliteter för kontakten med älven och kan utvecklas för både båtliv och publika verksamheter. Gång- och cykelstråken byggs ut och förbättras för bättre kontakter mellan stadsdelerna. Ett väl utformat stråk från Gullbergstrand utmed Marieholmsgatan och via Slakthusgatan till Gamlestaden är väsentligt för att i framtiden kunna få en sammanhängande och väl fungerande stadsbygd i denna del Göteborg.

Lokalvägnätet

Med anledning av infrastrukturprojekten får Salsmästaregatan en ny dragning med anslutning till Tingstadsmotet från öster. Risbindaregatan utgår då kvartersmarken i detta område försvinner på grund av infrastrukturens markbehov.

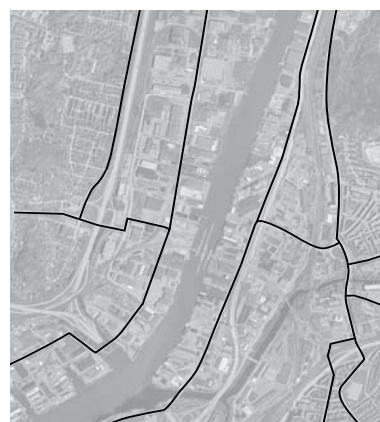
Trafikstockningar vid Tingstadsmotet sprider sig till lokalvägnätet i Tingstad. För att bättre separera primärlederna från det sekundära vägnätet föreslås en ny dragning av Exportgatan med anslutning till ny dragning av Salsmästaregatan (se bilaga).



Dagens gång- och cykelstråk utmed Marieholmsgatan.



Visionsbild om utveckling av miljön kring de hamnbassänger som tillskapas vid tunnelbygget. Nya byggnader, båtbryggor och Marieholmsgatan som utbyggt stråk, även för kollektivtrafik.



Kommunalt huvudvägnät i området efter infrastrukturprojektens genomförande.

Staden mellan vägar och spår



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



Gång- och cykelstråk före resp efter infrastrukturprojektens genomförande. Streckade linjer avser framtida möjliga kopplingar, utan studerade lägen.



Kollektivtrafiken i området.

Industrispår

Industrispårsanslutning finns för verksamhetsområdet utmed Exportgatan. Ny dragning av Exportgatan och dess anslutning till den nya Salsmästaregatan gör att påverkan på spåret liksom utformning av plankorsningar behöver studeras, även anslutning av industrispåret till den ombyggda Hamn-/Bohusbanan.

Översiktsplanen anger älv dalen som utvecklingsområde för logistik och industrispåret kan komma att få en större betydelse framgent. Industrispårsanslutning för verksamheter inom kv 18 Brommön tas bort då stora delar av kvarteret påverkas av infrastrukturprojekten. Industrispårsanslutning till Ringön kan även slopas då den inte längre används. Behovet av industrispårsanslutning till kv 17 Bokön behöver undersökas.

Gång- och cykelstråk

Gång- och cykelstråket i öst-västlig riktning förbättras genom infrastrukturprojekten. Anslutningen till den nya dragningen av Salsmästaregatan ger bättre stråk både mot Ringögatan, Tingstadsvägen och Exportgatan (även den med ny dragning). I Marieholm förlängs gång- och cykelbron över E45 och via ny bro över Sävån med koppling till Gamlestadens fabriker uppnås ett gent stråk till planerad kollektivtrafikknutpunkt samt till omgivande stadsdelar.

Kollektivtrafik

Framtidens kollektivtrafiksystem i området är inte framarbetat. Infrastrukturprojekten ger emellertid bättre framkomlighet både i väg- och järnvägssystemet, till gagn för den regionala kollektivtrafiken med expressbussar och pendel-/regionaltåg. Den minskade sårbarheten och ökade kapaciteten i vägsystemet genom den nya tunneln medger att ett körfält i varje riktning i Tingstadstunneln kan reserveras för kollektivtrafik. En utvecklad kollektivtrafikknutpunkt i Gamlestaden gör Marieholm och även Tingstad väl försörjt med kollektivtrafik. Den utbyggda knutpunkten kan även medföra ett ökat antal busslinjer som angör Gamlestadstorget, bl a kan Marieholmstunneln användas för ny linjetrafik mellan Gamlestaden och Knutpunkt Hjalmar. Slakthusgatan och Marieholmsgatan kommer vid en stadsutveckling av Gullbergsstrand och Marieholm att bli ett nytt kollektivtrafikstråk mot centrum.

Stadsutveckling

Infrastrukturen är ett påtagligt element i Marieholm och Tingstad. Med Marieholmsförbindelsen och kompletterande Marieholmsbro blir Marieholm och Tingstad än mer uppdelat av infrastrukturen. Viktiga stråk med kopplingar mellan stadsdelar passerar området och behöver en trygg och ombonad miljö. På sikt önskas även en

Staden mellan vägar och spår

stadsutveckling i Marieholm för att binda samman en stadsutveckling på Gullbergsstrand med Gamlestaden. Visioner på hur Marieholm ska kunna utvecklas mellan vägar och spår har tidigare tagits fram i planeringsprocessen. Hur en stadsutveckling enligt översiktsplanens ambitioner om blandstad ska kunna förverligas behöver dock prövas i ett eget programarbete.

Gestaltning

Gestaltningen ska utgå från de två anspråken på området. Den storskaliga infrastrukturen kontra staden med sitt behov av mänsklig skala. Gestaltningens program finns framtaget för Marieholmsförbindelsen. Utformningen ska ge trafikanter en tydlig och estetiskt tilltalande miljö samtidigt som infrastrukturen måste anpassas till stadsmiljön och dess skala.

Gestaltningen av den kompletterande Marieholmsbron är inte studerad. Med tanke på den föreslagna högre segelfria höjden behöver bron med dess anslutande ramper få en gestaltning som fungerar tillsammans med dagens Marieholmsbro. Partihallsbron och Marieholmsmotet kommer även utgöra en stark struktur, nödvändig att relatera till. Om den nya Marieholmsbron placeras nedströms befintlig bro kommer den dessutom att ingå som en del i gestaltningen av Marieholmsmotet. Gamlestadens fabriker samt Slakthusområdet utgör kulturhistoriskt värdefulla miljöer att anpassa sig till.

Stadens rum måste gestaltas för tydligt avgränsade enheter, en levande och stadsmässig miljö krävs för inbjudande stråk genom området. Gatumiljöernas utformning är extra väsentligt där Slakthusgatan och Marieholmsgatan utgör huvudstråken tillsammans med gång- och cykelstråket i öst-västlig riktning över Marieholmsbron. Gestaltningen av Marieholmsmotet är föreslagen med en parkkaraktär, en trafikpark som ger tydliga gränser mot omgivande stadsrum. En avgränsning som är föreslagen att artikuleras med mur eller liknande.

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en visionsbild av en stadsutveckling i Marieholm som illustrerar en fortsättning av kvartersstrukturen i Slakthusområdet och Gamlestaden. En struktur som överbryggas väg E45 och följer älven ned till Gullbergsstrand. Hamnbassänger ger goda inre kvaliteter i det smala bebyggelsestråket mellan älven och trafiklederna. Kontorsbyggnader skyddar bostadsbebyggelsen. Visionsbilden ska fungera som diskussionsunderlag för vilken stadsmiljö som är möjlig att åstadkomma och ska inte ses som ett programförslag till ny bebyggelse.

”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.

Staden mellan vägar och spår



”ÖSTRA ÄLVSTRANDEN”

Framtida stadsstruktur för ett omvandlat Marieholm. 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 överbryggas motorvägen som kan lyftas för bättre kontakt. En omvandling av älvstranden ligger utanför programmet och är på lång sikt.



Genomförande

Genomförandefrågor

Infrastrukturprojekten genomförs av respektive trafikverk, Banverket och Vägverket, vilket även innefattar de åtgärder i stadsstrukturen som behövs för projektens genomförande, inkluderar rivningar, flyttningar och ändringar av byggnader, lasttor, lokalgator, gång- och cykelvägar samt inlösen av allmän plats och järnvägsmark. För ombyggnad av gator, gång- och cykelvägar samt grönstråk för att utveckla stadsdelen och stadsbilden ansvarar kommunen. För åtgärder som direkt syftar till att förädla verksamhetsområdena ligger ansvaret på respektive fastighetsägare.

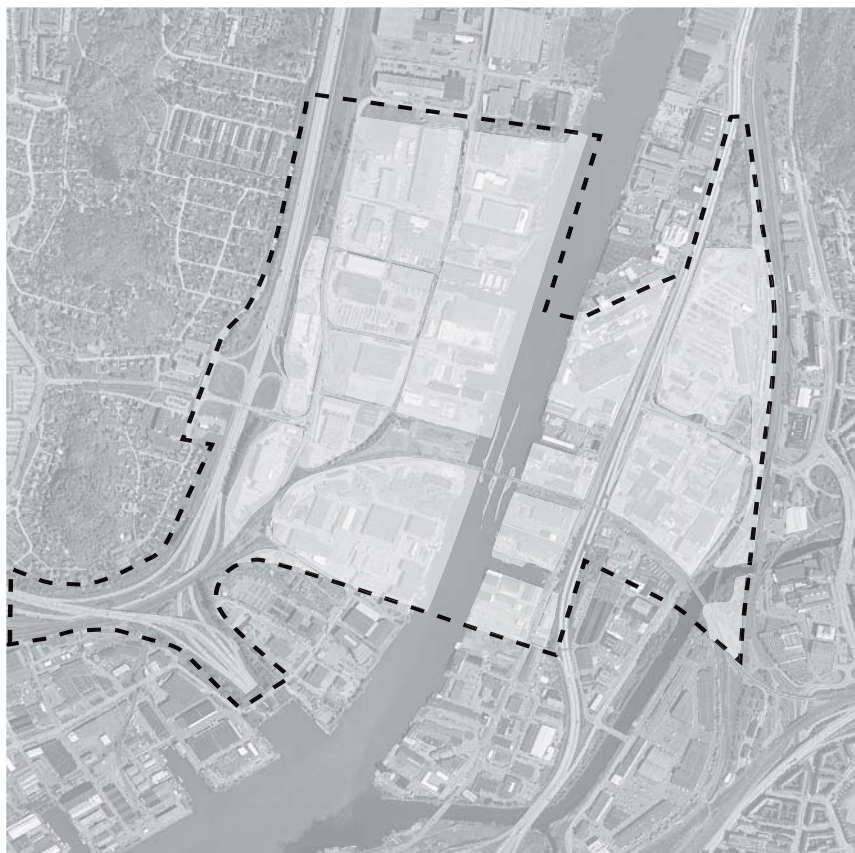
Ett genomförande förutsätter ett samarbete mellan Banverket, Vägverket och kommunen där en samsyn krävs för att nå goda helhetslösningar. Parterna har tillsammans ett stort ansvar att verka för ett genomförande av de förändringar av området som föreslås i programmet. Dessa frågor kommer att regleras mer i detalj i de genomförandeaftal som ska tecknas mellan kommunen och Banverket respektive Vägverket.

Marken i större delen av programområdet är i privat ägo, både friköpta fastigheter och fastigheter upplåtna med tomträtter. För att genomföra intentionerna i planprogrammet krävs att vissa fastigheter justeras och att förändringar sker i gatunätet. Ett flertal fastigheter är berörda av de olika projekten och kommer att vara föremål för inlösen. När det gäller markåtkomst för järnvägsanläggningen svarar Banverket, med stöd av sin järnvägsplan, för att avtal tecknas med berörda privata fastighetsägare. När det gäller väganläggningen svarar kommunen för markåtkomsten för Vägverkets räkning, med stöd av detaljplanen.

En organisation med stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, Banverket och Vägverket behöver skapas för att få ett så effektivt genomförande som möjligt. Tidiga kontakter och förhandlingar med berörda fastighetsägare är också en förutsättning för ett bra genomförande. För att kvaliteten i projekten ska säkerställas måste således genomförandefrågor, det ekonomiska ansvaret och ansvaret för utförandet av föreslagna åtgärder klarläggas i det fortsatta detaljplanearbetet. Även kostnader och ansvar för framtida drift och skötsel av anläggningarna är viktiga att reda ut. Konsekvenserna för befintliga fastigheter behöver studeras och förslag på ny kvartersbildning tas fram. Vidare är fastighetsägarnas intresse till förändringarna en avgörande förutsättning.

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats i kommande detaljplaner. Kommunen ansvarar således för utbyggnad och framtida drift och underhåll av denna.

Privatägda fastigheter och fastigheter upplåtna med tomträtt inom programområdet.



Marieholmstunneln

Vägverkets nya vägtunnel under Göta älv innebär att förändringar sker i det lokala gatunätet, där Salsmästaregatan får ett nytt läge samt en ny anslutning till Exportgatan föreslås.

Vägprojektet medför ett flertal intrång på privata fastigheter, vilket innebär att mark behöver lösas in och byggnader behöver rivas. En ny kvartersstruktur skapas i området söder om nuvarande järnvägsbro på Hisingssidan och i Marieholm påverkas fastigheterna kring tunnelmynningen. En tydlig bild av intrången på Hisingssidan ges i *Program för ny förbindelse över älven – fördjupning Tingstad*.

För att genomföra vägprojektet kommer ett detaljplanearbete att påbörjas under våren 2009, vilket kommer att konkretisera hur olika fastigheter och verksamheter påverkas i området.

Tingstadsmotet

I programmet redovisas ett förslag till hur Tingstadsmotet skulle kunna byggas om för att klara vävningsproblematiken. Förslaget innebär nya av-/påfartsramper i ett nordligare läge vilket kan föra med sig att fastigheter på båda sidor om E6 påverkas av intrång (se bilaga Ringö-/Tingstadsmotet). I fortsatt planarbete ska det klargöras hur fastigheter och verksamheter runt motet påverkas.

Genomförande

Exportgatan

I programmet föreslås en förlängning av Exportgatan närmare Göta älv för att ansluta till den förlängda Salsmästaregatan. Åtgärden som är en kommunal angelägenhet medför att ett antal fastigheter och verksamheter kommer att påverkas. Vid utbyggnaden av ny gata är avsikten att befintligt industrispår ska ligga kvar. I det fortsatta planarbetet ska det konkretiseras hur olika fastigheter och verksamheter utmed den föreslagna sträckan påverkas.

Hamn-/Bohusbanan

Den nya järnvägsbron innebär att vissa förändringar sker i kvartersstrukturen både på Hisingsidan och i Marieholm. Intrång krävs på ett antal fastigheter på båda sidor om älven och innebär att vissa byggnader måste rivas.

För att genomföra järnvägsprojektet behöver en ny detaljplan tas fram. I samband med detaljplanen kommer konsekvenserna för de olika fastigheter som berörs att tydliggöras.

Slakthusmotet

I programmet påtalas trafikproblematiken kring Gamlestaden och Marieholm och att det krävs ett fullvärdigt mot vid Slakthusgatan för att klara trafiken i området, bl a för önskad utveckling av Gamlestaden. Tidpunkt för ombyggnaden av E45 är idag mycket osäkert. Programmet redovisar därför ett förslag som innebär en möjlighet att lösa problemen vid Slakthusgatan/Marieholmsgatan utan att E45 byggs om (se bilaga Slakthusmotet).

Ett genomförande av projektet medför intrång på ett antal privata fastigheter utmed Marieholmsleden, vilket innebär att mark behöver lösas in och att byggnader kan behöva rivas. I dagsläget finns ingen finansiering av projektet och avsikten är inte att gå vidare med framtagande av detaljplan i denna del om inte ett genomförande kan säkras. Slakthusmotets exakta placering är inte bestämt, utan endast schematiskt redovisat i programmet. I samband med att detaljplan upprättas kommer konsekvenserna för de fastigheter som berörs att tydliggöras.

Genomförandekonomi

Kostnader för genomförandet belastar i huvudsak Vägverket och Banverket till följd av deras infrastrukturprojekt, samt till viss del kommunen när det handlar om åtgärder som syftar till att direkt utveckla stadsdelen och stadsstrukturen. Kostnader för åtgärder som direkt syftar till att förädla verksamhetsområdena belastar respektive fastighetsägare. I efterföljande detaljplaner kommer genomförandekonomin att beskrivas mer ingående, där konsekvenserna för kommunen samt enskilda fastighetsägare på ett tydligt sätt redovisas.

Behovsbedömning

Upprättande av detaljplaner för infrastrukturprojekten kommer att innebära risk för betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningar upprättas för trafikprojekten och deras påverkan på omgivningen. Mindre detaljplaner för justeringar av lokalvägnätet bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Konsekvensbeskrivning

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

Trafikprojekten och deras påverkan och konsekvenser belyses i projektens utredningar och miljökonsekvensbeskrivningar.

Markföroreningar

Markföroreningar kan finnas från tidigare och befintliga verksamheter i området. Fyllnadsmassornas innehåll är av varierande ursprung. Markundersökningar och troligen 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 samt utformning av gatustrukturen 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 miljökvalitetsnormer. Med nya vägprojekt ökar trafiken ytterligare i området och åter delvis upp de vinster en förbättrad rening av bilarna medför.

Vibrationer

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

Miljökonsekvenser

Hälsa och säkerhet

Farligt gods transporteras på vägar och järnvägar i området. Efter som infrastrukturen passerar en stadsmiljö kan inte erforderliga skyddsavstånd uppnås till fullo, vilket medför att infrastrukturen och bebyggelsen måste utformas för att hantera riskerna. Kraven utreds genom riskanalyser, där situationen analyseras och konkreta åtgärder anges. När Partihallsförbindelsen öppnas kommer Gamlestadsvägen/Slakthusgatan att utgå som primärled för farligt gods, vilket öppnar för en stadsutveckling i Gamlestaden.

Kulturmiljö

De kulturhistoriskt intressanta byggnaderna påverkas inte direkt av infrastrukturprojekten, men upplevelsen av miljön förändras. Kompletterande Marieholmsbro kommer vid ett nordligt läge att passera nära den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen samt ytterligare åderlåta området. Ur kulturmiljösynpunkt är det värdefullt att Slakthusområdet fortsatt kan vara ett fungerande verksamhetsområde, som även kan utvecklas.

Stadsbild

Infrastrukturen påverkar med sin storskalighet stadsbilden i området och bidrar till en fragmentisering av stadsbygden. 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. Bebyggelse och gator inom området 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 generell betydelse inom programområdet 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 mer tillgängligt. Två hamnbassänger tillskapas genom tunnelprojektet.

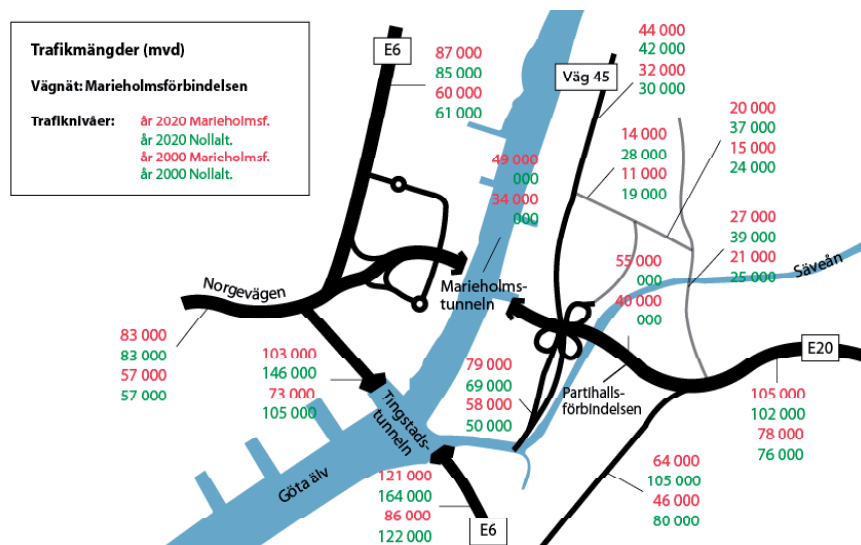
Naturresurser

En utformning av infrastrukturprojekten som medger byggnation av bostäder och personalintensiva arbetsplatser medverkar till en god hushållning med naturresurser. Ett effektivt utnyttjande av marken stärker planerad knutpunkt vid Gamlestadstorget och medger central byggnation i staden.

Miljökonsekvenser



För bostäderna i Tingstad kan bullerskärningen förbättras. Samtidigt tillkommer ytterligare väganläggningar i utsikten mot öster. Bullerskärming kommer även att behövas på den nya bron. Ljuddämpande beläggning planeras som ytterligare reducerande åtgärd.



Vägverkets uppdaterade trafikprognos från tillåtlighetsansökan med år 2000 som basår samt år 2020 som prognosår för trafikmängder med eller utan Marieholmsförbindelsen. Trafikprognosen har uppdaterats (tidigare var prognosåret 2010) med tanke på projektets tidsfördröjning. Med de uppdaterade trafiksiffrorna kommer även beräkningar av trafikbuller samt luftföroreningar att justeras inför upprättande av detaljplan. Trafikprognosen baseras på utbyggnaden av hela Marieholmsförbindelsen (Partihallsförbindelsen plus Marieholmstunneln).

Fortsatt process

Sammanfattning av programsamråd

Viktigaste synpunkterna som inkom under programsamrådet är från trafiknämnden, som anser att trafikkontorets förslag till förbättringar måste ingå i den fortsatta planeringen. Här avses främst ett kompletterat Slakthusmot samt vissa kompletteringar av stor vikt för att minska sårbarheten i de anslutande moten på Hisingen. Invändningar finns från Sjöfartsverket, som förordar tunnel eller högbro i stället för lågbro för Hamn-/Bohusbanan. Det finns även starka invändningar mot vägprojektet från ett stort antal närboende i Tingstad samt från organisationerna Miljöförbundet Jordens Vänner och Klimax Göteborg.

Kommunens översiktsplan redovisar förändrad markanvändning, markreservat för väg respektive järnväg samt pågående markanvändning, verksamhetsområde. Marieholm redovisas också som utredningsområde för framtida bebyggelseområden. Hamn-/Bohusbanan, Europavägarna och farleden i Göta älv redovisas som riksintressen. Stadsbyggnadskontoret anser att konflikten mellan riksintressena, järnväg och sjöfart, rörande Marieholmsbron måste avgöras av länsstyrelsen, vars uppgift i planeringen bland annat är att samordna olika statliga intressen. Olika lokaliseringalternativ för ny älvförbindelse har prövats i Vägverkets vägutredning och i kommunens övergripande programarbete under år 2003. Marieholmstunneln anses som det ur allmän synpunkt mest lämpliga utbyggnadsförslaget. Bostadsområden i närheten av vägprojektet är idag hårt belastade av trafikbuller. Vägverket kommer att utföra bullerskyddsåtgärder som totalt sett innebär en viss förbättring av bullersituationen. Luftföroreningarna i området blir bättre med åren genom förbättringar av bilparken. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i programmet inför godkännande.

Kommande arbete

Miljökonsekvenserna samt de samhällsekonomiska aspekterna av vägprojektet prövas genom regeringens tillåtlighetsprövning av vägutredningen enligt Miljöbalken. Med ett beslut om tillåtlighet har vägens läge bestämts och i fortsatt planeringsprocess diskuteras utformningsfrågorna. Vägverket lämnar in vägutredningen för tillåtlighetsprövning under våren 2009. Detaljplanearbete för Marieholmstunneln har påbörjats, innan en utställning av detaljplaneförslaget sker förutsätts regeringens prövning vara gjord. Tillåtlighetsbeslutet kan innehålla direktiv om projektets detaljutformning med påverkan på detaljplanen.

Fortsatt planarbete föreslås uppdelat i olika detaljplaner för Marieholmstunneln, Marieholmsbron, Slakthusmotet respektive Exportgatan. Detaljplanearbete för Marieholmstunneln har påbörjats. Planförslaget ska medge trafikkontorets förslag till förbättringar, även om de inte kan tas med i tunnelprojektet. Vägverkets projektering måste emellertid möjliggöra ett senare genomförande av de föreslagna förbättringarna. Detaljplan för Marieholmsbron kan påbörjas när Banverket utrett klart bronns läge, detaljplan för Slakthusmotet behöver tidsmässigt samordnas med byggandet av Marieholmstunneln (för att klara en stadsutveckling i Marieholm och Gamlestaden) medan detaljplan för Exportgatan förutsätter att trafiknämnden kan finansiera projektet.

Visionsbilder av en framtida stadsutveckling i Marieholm, som redovisades i programmet och kommenterades av flera remissinstanser, visar på viktiga planeringsfrågor för en fungerande stadsmiljö på lokal nivå och för en sammanhängande stadsbygd mellan Gullbergsstrand och Gamlestaden. Programförslaget omfattar inte en stadsutveckling utmed Östra älvstranden utan detta måste prövas med ett nytt programsamråd där förutsättningar och konsekvenser av ett genomförande belyses. För en stadsutveckling i nordöstra Marieholm, d.v.s kvartersmark norr och söder om Slakthusgatan, finns det redan ett godkänt program från år 2003. Placering och genomförande av Slakthusmotet måste dock beaktas. Motet är avgörande för en stadsutveckling utmed Östra älvstranden samt i nordöstra Marieholm, liksom inom Gamlestaden som helhet.

Tidplaner

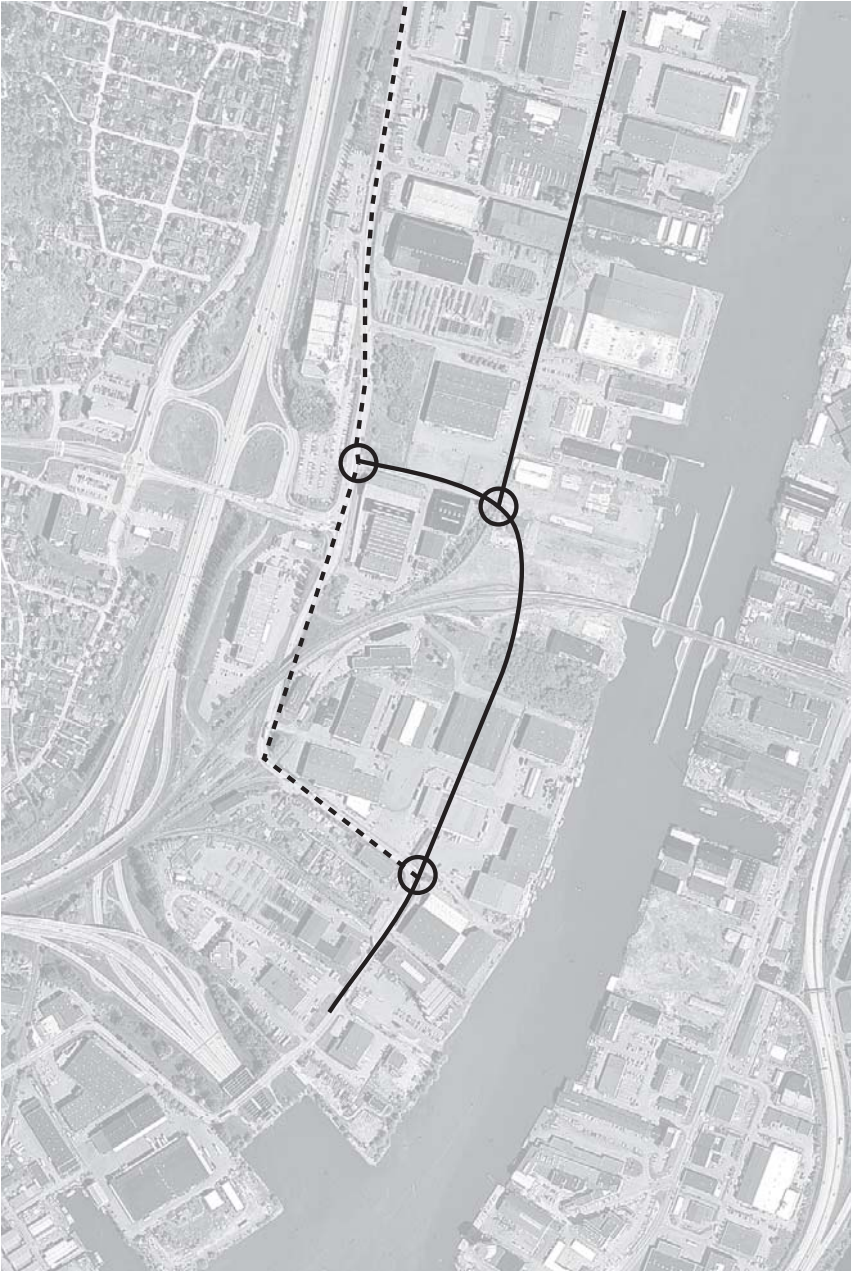
Vägverket planerar att påbörja byggandet av Marieholmstunneln hösten 2010. Denna tidplan kräver att detaljplan upprättas under 2009. Arbetsplan är framtagen för vägprojektet och därmed även konkreta ritningar och underlag för projektets utformning. Under 2009 upprättas bygghandlingar där detaljprojekteringen sker. Parthallsförbindelsen som är byggstartad hösten 2008 planeras att öppnas för trafik hösten 2011. Marieholmstaket byggs delvis ut för att förbereda anslutningen av älv-tunneln. Med en byggstart för älv-tunneln 2010 kan hela Marieholmsförbindelsen stå klar 2016.

Utformningen av den kompletterande Marieholmsbron är inte konkretiserad. Banverket kommer under 2009 att påbörja arbetet med en utredning där placeringen av bron ska klarläggas. Detaljerade studier utförs därefter inom arbetet med järnvägsplan, då det även blir aktuellt att upprätta detaljplan för projektet. Efter att bygghandling tagits fram kan byggstart tidigast ske 2012.

Bilagor

Bilagor

Bilagorna visar trafikkontorets kompletterande trafiklösningar till Vägverkets trafikförslag i arbetsplanen.



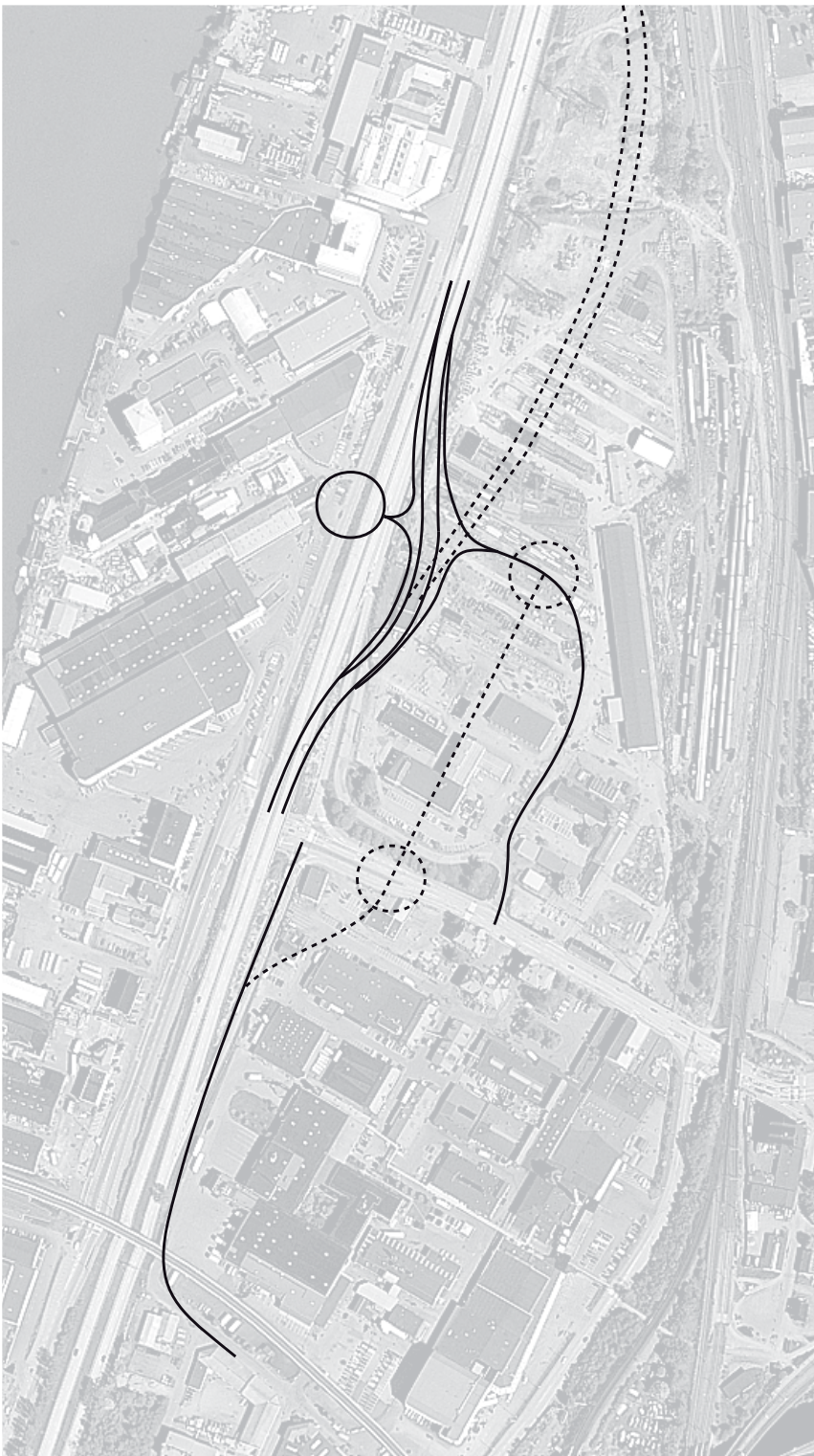
BILAGA EXPORTGATAN (principskiss av trafikkontoret)

Salsmästaregatan får genom vägprojektet en ny dragning. Förslag finns även till ny dragning av Exportgatan utmed dagens industrispår, för att skapa ett genomgående sekundärt vägnät som inte påverkas av trafikrörelser vid Tingstadsmotet. Sträckad linje visar dagens gatudragningar.



*BILAGA RINGÖ-/TINGSTADSMOTET (principskiss av trafikkontoret)
Förslag till kompletteringar av Ringömotet för att "försortera" trafiken
till Lundbyleden resp. Brunnsbomotet/Tuveleden/Backaplan. Förslag
till av- och påfarter i Tingstadsmotet för att förlänga vävsträckor samt
"försortering" till Lundbyleden, lokalvägnätet resp. Tingstadstunneln.*

Bilagor



*BILAGA SLAKTHUSMOTET (principskiss av trafikkontoret)
Heldragna linjer visar förslag till lösning av ett fullständigt Slakthusmot utan att stora ombyggnader krävs av Marieholmsleden eller att intrång krävs på industrimark väster om Marieholmsleden. Streckade linjer visar möjliga utbyggnadsvarianter av förslaget.*

Detaljplan för Triangelspåret. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. November 2004.

Detaljplan för Partihallsförbindelsen. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. Maj 2007.

Detaljplan för Norge-/Vänernbanan, delen Marieholm-Olskroken. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. November 2008.

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. Maj 2006.

Förstudie för Lundbyleden, delen Eriksbergsmotet-Ringömotet. Vägverket. Juni 2008.

Förstudie för ny hamnbana. Banverket. Mars 2006.

Gestaltningssprogram för Marieholmsförbindelsen. Koncept. Vägverket. November 2004.

Göteborgs infarter. Designprogram. Vägverket. 2002.

K2020, Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet. Göteborgs Stad, GR, Banverket, Vägverket, Västtrafik, VGR. 2008.

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

Miljökonsekvensbeskrivning för Marieholmsförbindelsen. Vägverket. September 2004.

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

Program för ny förbindelse över älven. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. Januari 2003.

Program för stråk längs Säveån. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. April 2004.

ÖP99. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg. December 2001.



Program för detaljplan

Programmet har varit föremål för samråd under tiden 2008-12-17 till 2009-02-17. Under denna tid har materialet funnits tillgängligt på stadsbyggnadskontoret, på Backa bibliotek och på Gamlestadens bibliotek. Flygblad har delats ut till 1590 hushåll och företag i området.

Information om innehållet i detta program lämnas av Stadsbyggnadskontoret, distrikt norr:
Christer Persson, tfn 031-368 18 56
Birgitta Alm, tfn 031-368 16 70

Information om respektive infrastrukturprojekt lämnas av:
Inger Molander Ranheim, Banverket, tfn 031-10 32 66
Bengt Johansson, Vägverket, tfn 031-63 51 56

Inkomna synpunkter har sammanställts och kommenteras i en samrådsredogörelse. Programmet kommer efter godkännande att följas av olika detaljplaner för Marieholmstunneln, Marieholmsbron, Slakthusgatan respektive Exportgatan.



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Köpmansgatan 20
Box 2554, 403 17 Göteborg
Telefon: vx 031-368 00 00.
www.goteborg.se
e-post: sbk@stadsbyggnad.goteborg.se