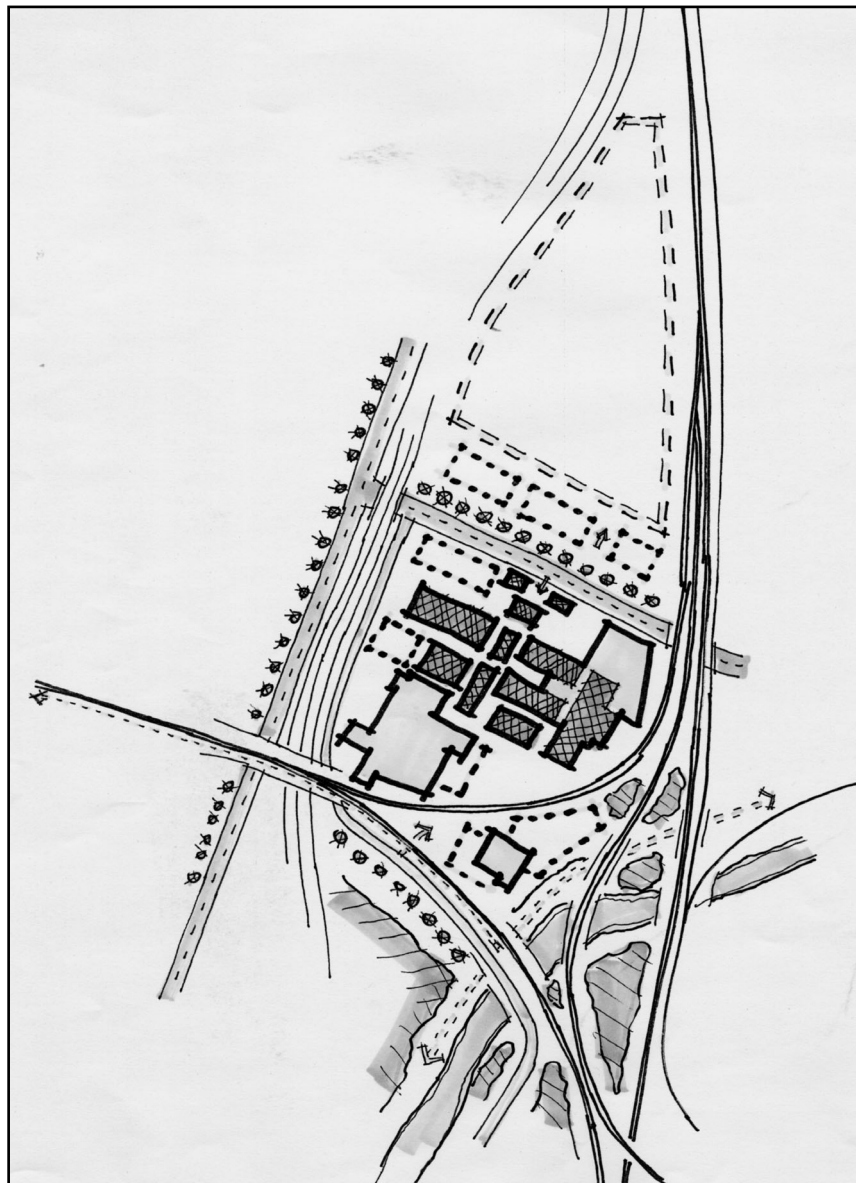
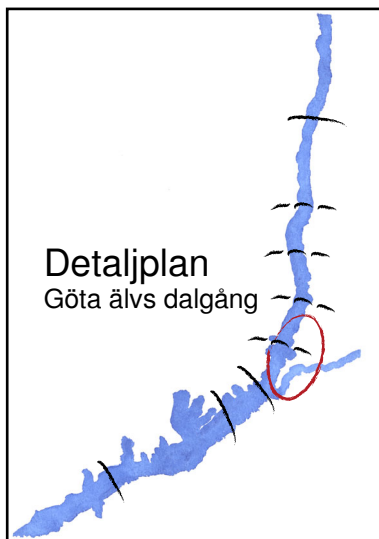
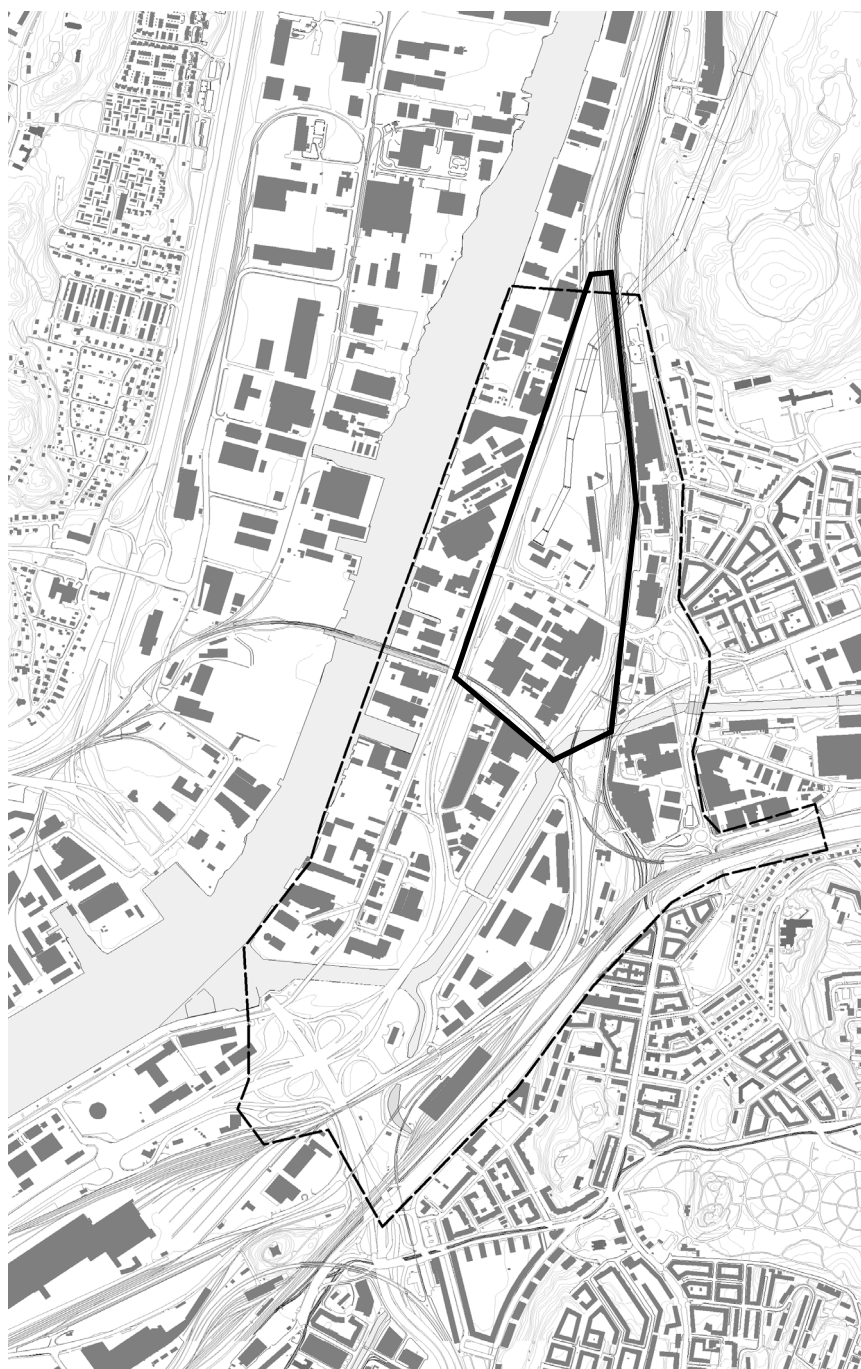




# PROGRAM

## Nordöstra Marieholm inkl Slakthusområdet



*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 stadsbyggnadskontorets 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 personintensiv verksamhet och helst även bostäder.

Programmet ska ligga till underlag för fortsatt detaljplanearbete och leder till en eller flera detaljplaner inom planområdet. Planläggningens syfte är att förverkliga infrastrukturprojekten, samtidigt 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 Marieholm som omges av Göta älv och Säveån.*

## 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 |

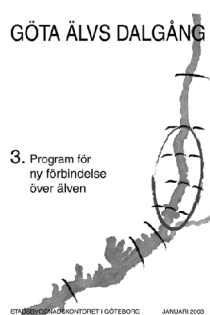
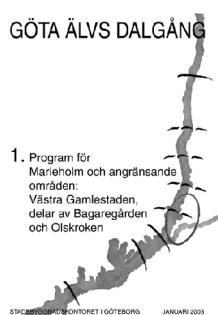


*Triangelsspåret på bro genom Slakthusområdet.*

## 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 älvdalen 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 älvdalen samt möjligheterna att utveckla omgivande stad.*

### **Infrastrukturprojekten**

Utöver Triangelsspår 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 Triangelspårets 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 stadskaraktär. 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**

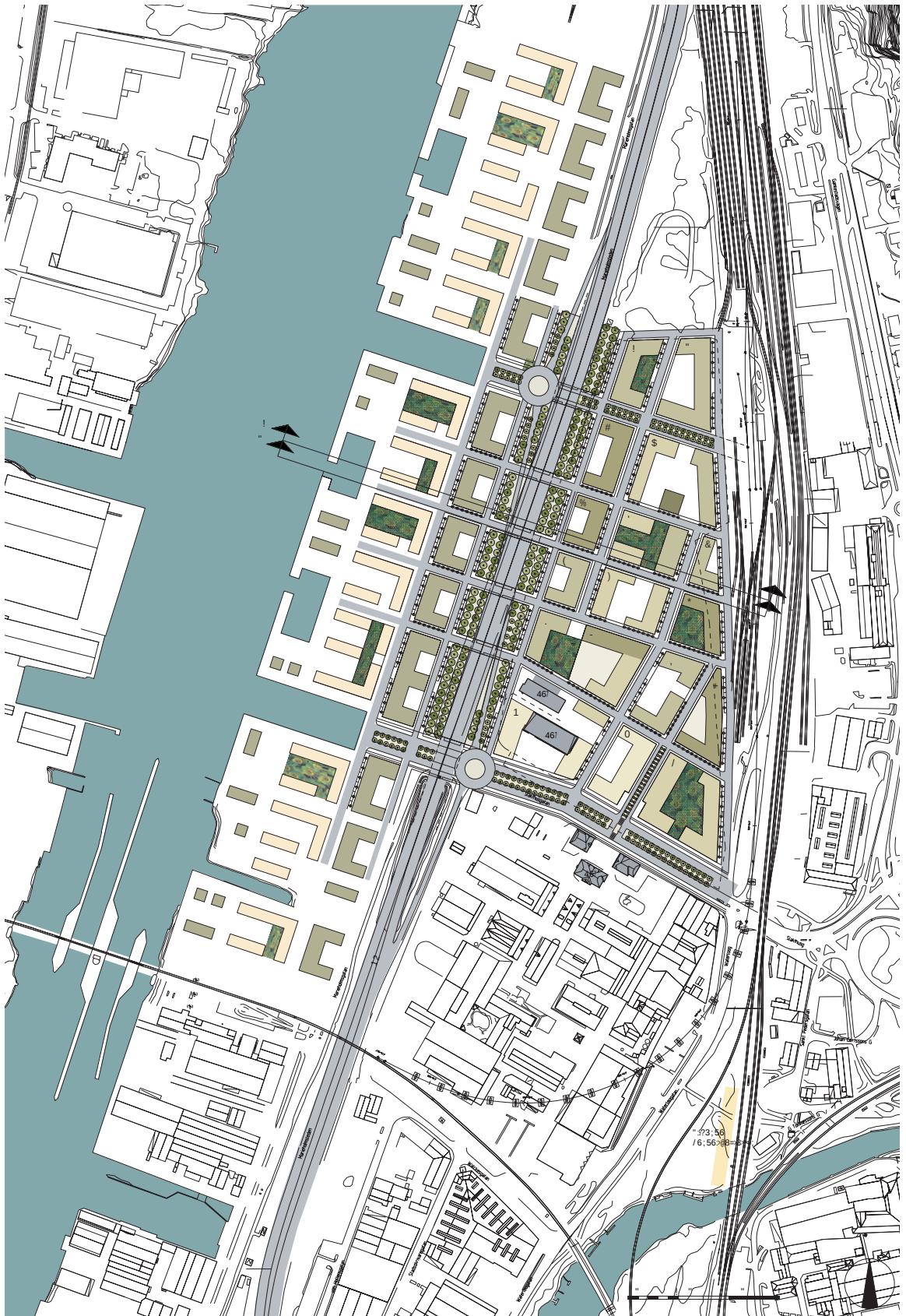
I programskedet lyfts de frågeställningar som planarbetet ger upphov till. Planprogrammet belyser möjligheter och konflikter. För den fortsatta inriktningen på planarbetet är synpunkter och fullödiga remissvar av stor betydelse.

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 Mariestad. 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 älvsidan ligger utanför planområdet och är på lång sikt.*

# Bakgrund

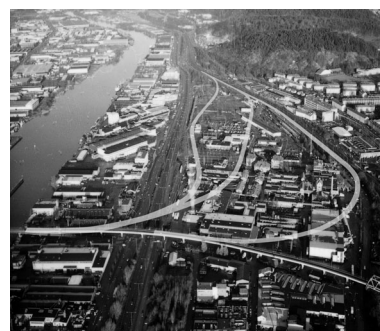
## Syfte

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

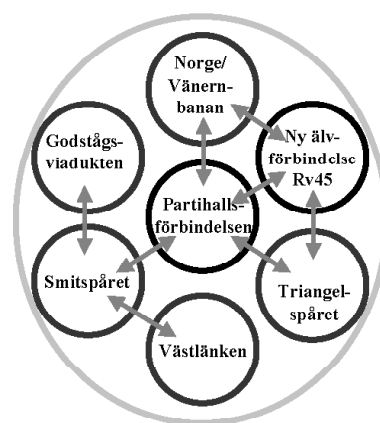
Utöver Triangelspår Marieholm berörs planområdet direkt eller indirekt av följande infrastrukturprojekt i Göta älvdalen:

*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.

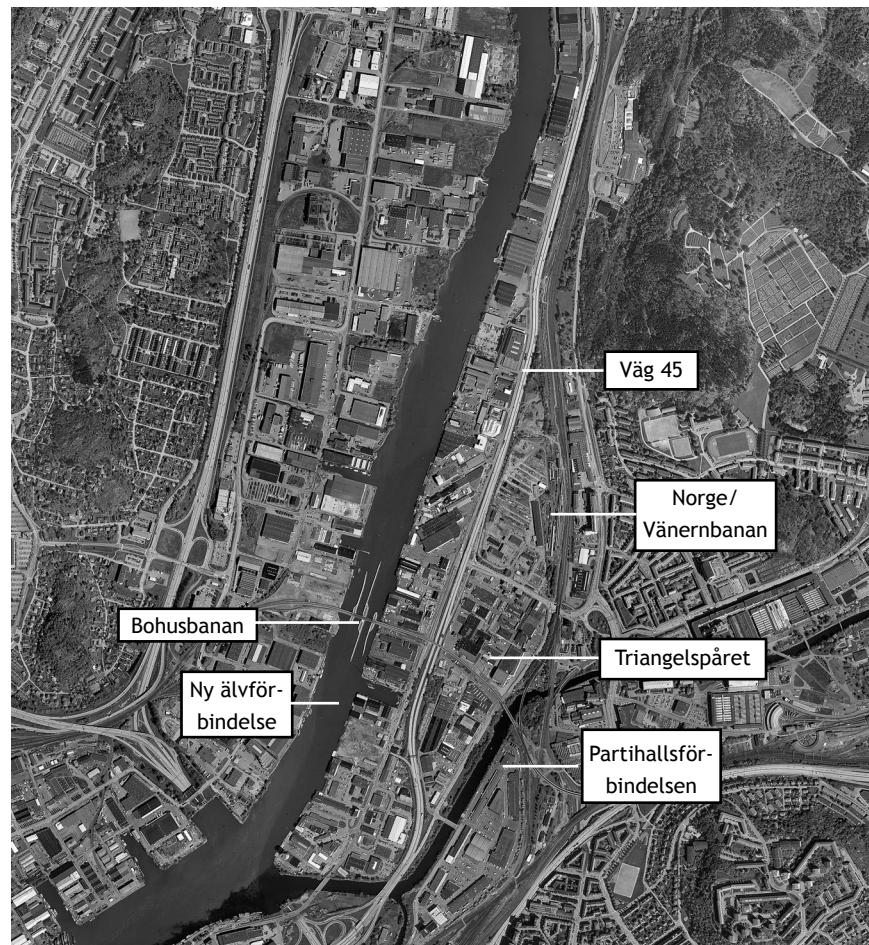
*En ny älvförbindelse* planeras till ett läge mellan Tingstadstunneln och Angeredsbron. Vägverkets huvudförslag är en tunnel som förlängning av Partihallsförbindelsen. Detta förslag medför behov av ett mot inom planområdet för kopplingar till lokalnätet. Andra val av brolägen medför andra behov av mot.

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 broläge 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<br>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 grundades 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 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.

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*

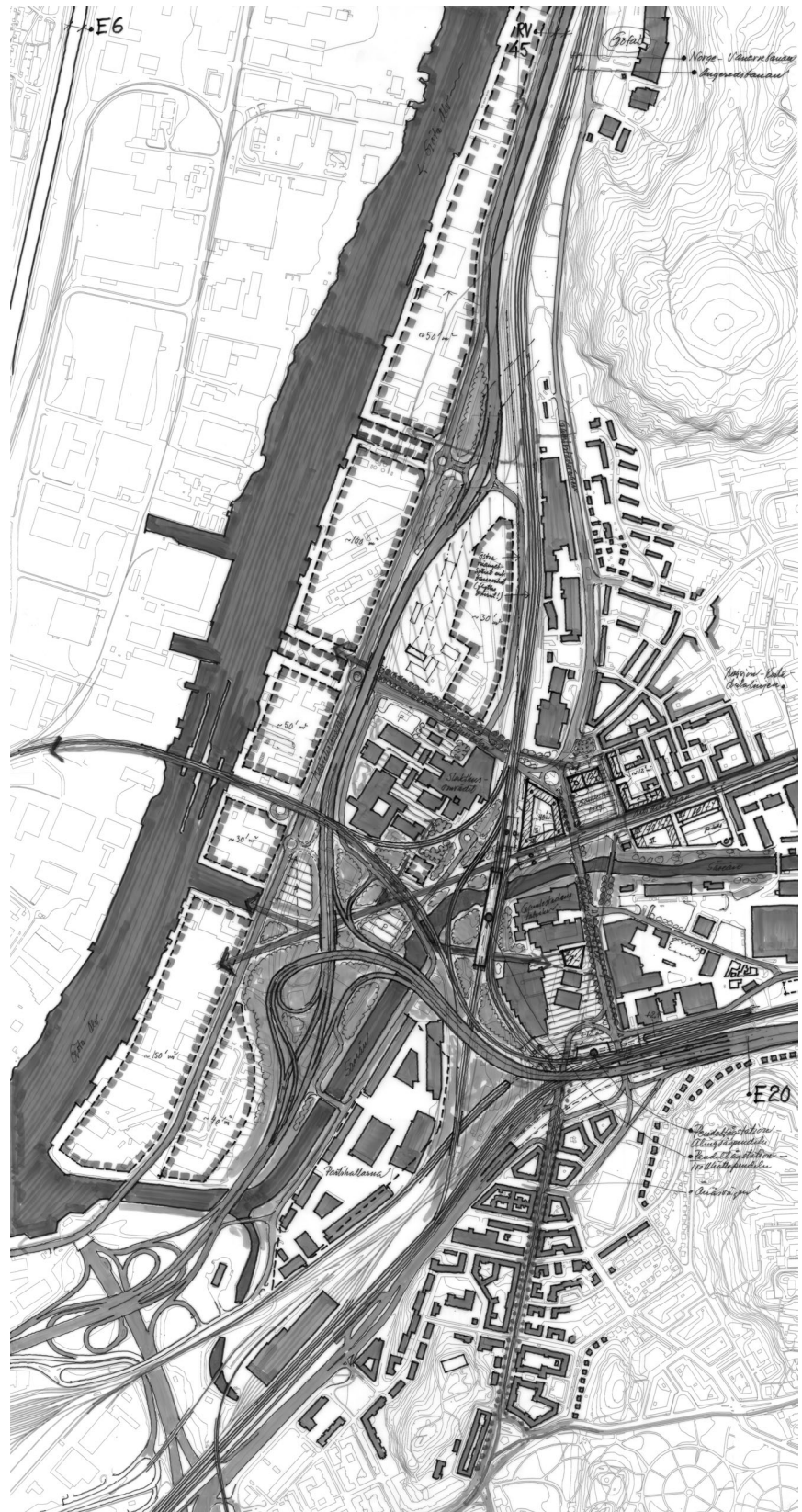
Kraftledning med tillhörande transformatorstation är av riksintresse. Funktionen får inte påverkas, men trafikprojekten kan medföra ändrad dragning, alt nedgrävning av ledningarna.

## *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.*



*Programskissen till "staden mellan vägar och spår" från det övergripande programmet. Bilden visar infrastrukturprojekten, stadsutvecklingen, stråken och grön(blå)strukturen.*

# Området

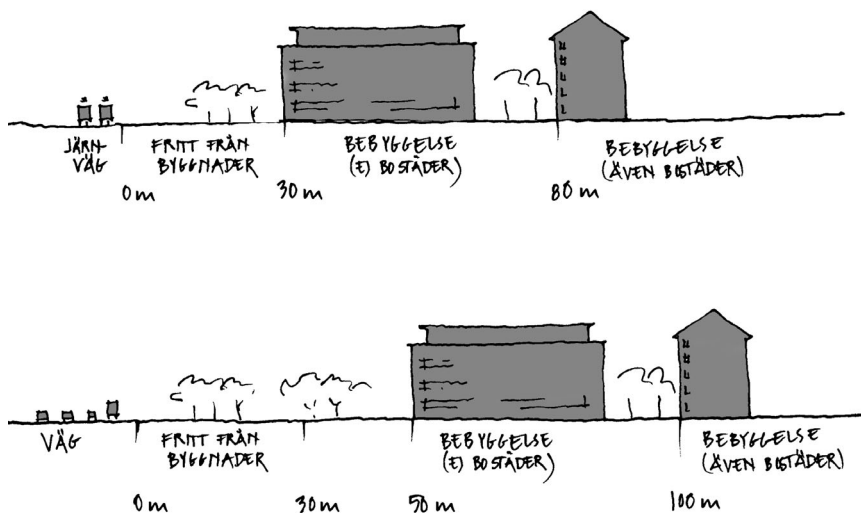
## Gällande planer

### 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. Sävåns är av riksintresse för naturvärden och avsatt som Natura 2000-område.

Göta älvs dalgång är utpekad som utredningsområde i översiktsplanen. Göta älvdalen 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 ÄLVIS DALGÅNG

1. Program för  
Marieholm och angränsande  
områden:  
Västra Gamlestaden,  
delar av Bagaregården  
och Olskroken

STADSBEYGGNADSKONTORET I GÖTEBORG JANUARI 2003

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

### 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 gc-stråken med kopplingar mellan stadsdelar och mot älven.



### 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 utpekad som kulturhistoriskt bevarandevärd. 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 Säveån 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 Säveån, 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 ödslig 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 stadskaraktär 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.



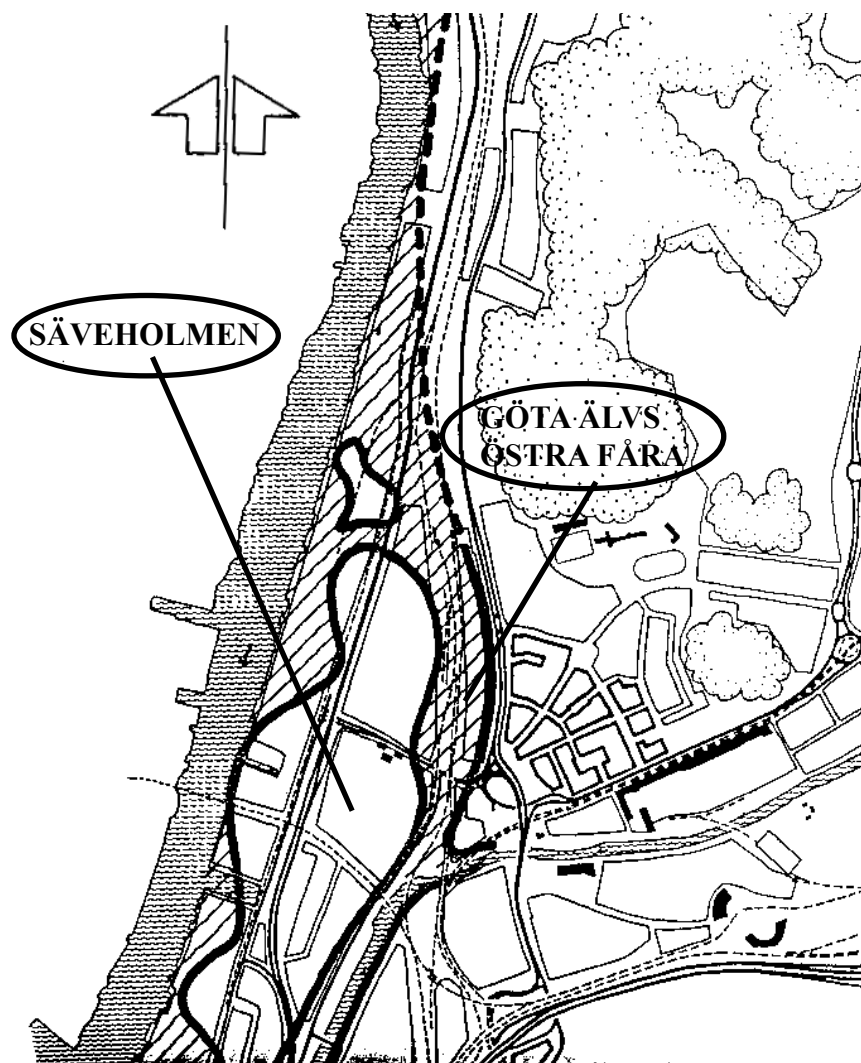
*Slakthusgatan vid passagen av järnvägen.*



*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 sandlins 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.



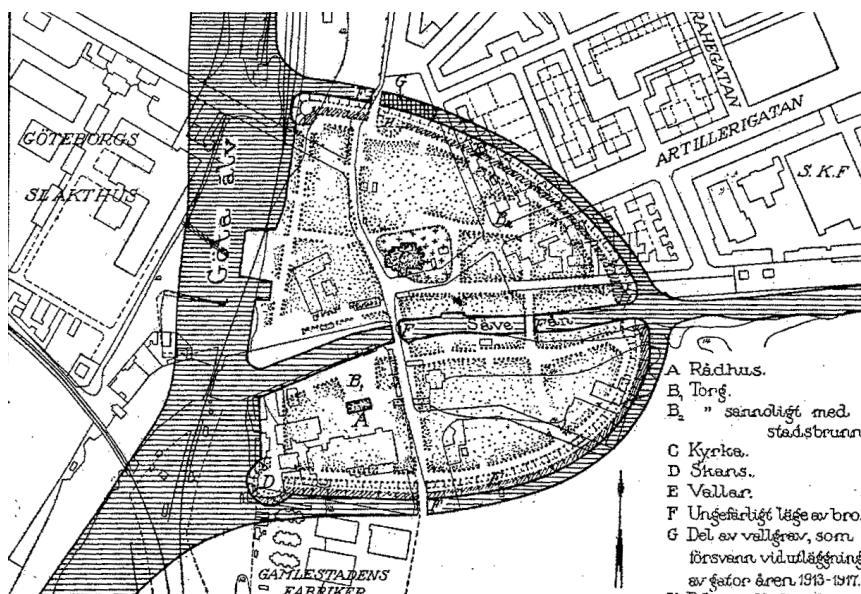
*Historiskt utseende för planområdet, som delvis ligger på Sävholmén och delvis på Göta älvs östra älvfåra.*

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 lum-miga 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 kvaliteten 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.

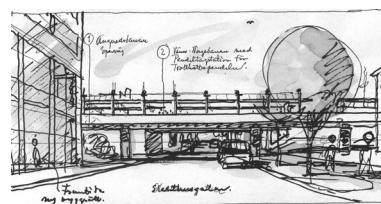
Älvdalen, inkl Sävån, är känd för hög skredrisk. Inom planområdet finns lera som kan medföra sättningar, dock inte skred. Marknivån i planområdet är endast 1-2 m över högvattennivån för Göta älv, vilket gör området känsligt för en eventuell höjning av havsnivån.

# 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.

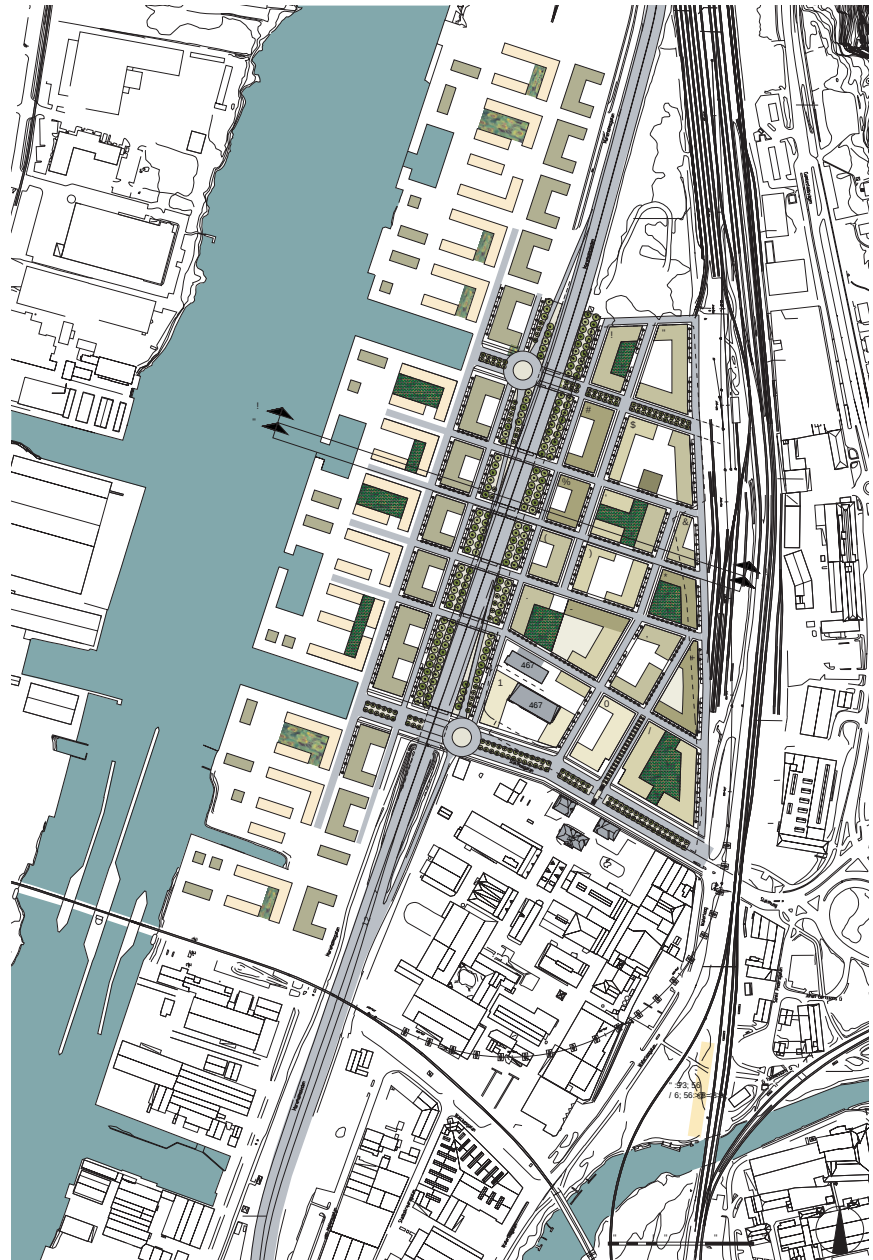
**”Mått, hastigheter, utformning och material måste anpassas till den omgivande stadsbygdens förutsättningar. Vägbyggaren är också stadsbyggare.”**

*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.*

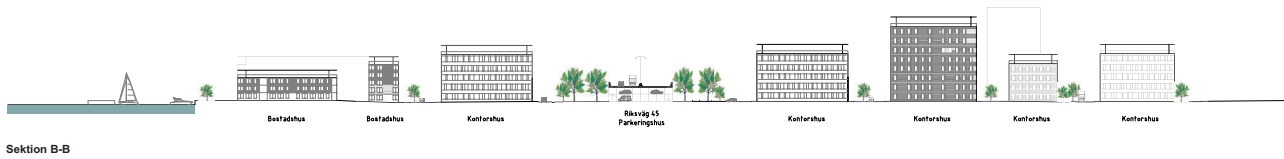
Slakthusgatan, Waterloogatan och Marieholmsgatan är för stadsdelen viktiga trafikleder. Behov finns av framkomlighet samtidigt som stadsdelen får en mänsklig och gripbar skala. Förstärkta kopplingar behövs mellan delområden för att överbrygga barriärer, föra Gamlestaden mot älven samt motverka en fragmentering 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.*

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 järnvägsclubbens verksamhet flyttas.

Programförslaget ger bl a upphov till följande frågeställningar:



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

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 Säveån 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 Marieholm.



*Med spårvagn tar resan mellan Gamlestads torg och Brunnsparken 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.*

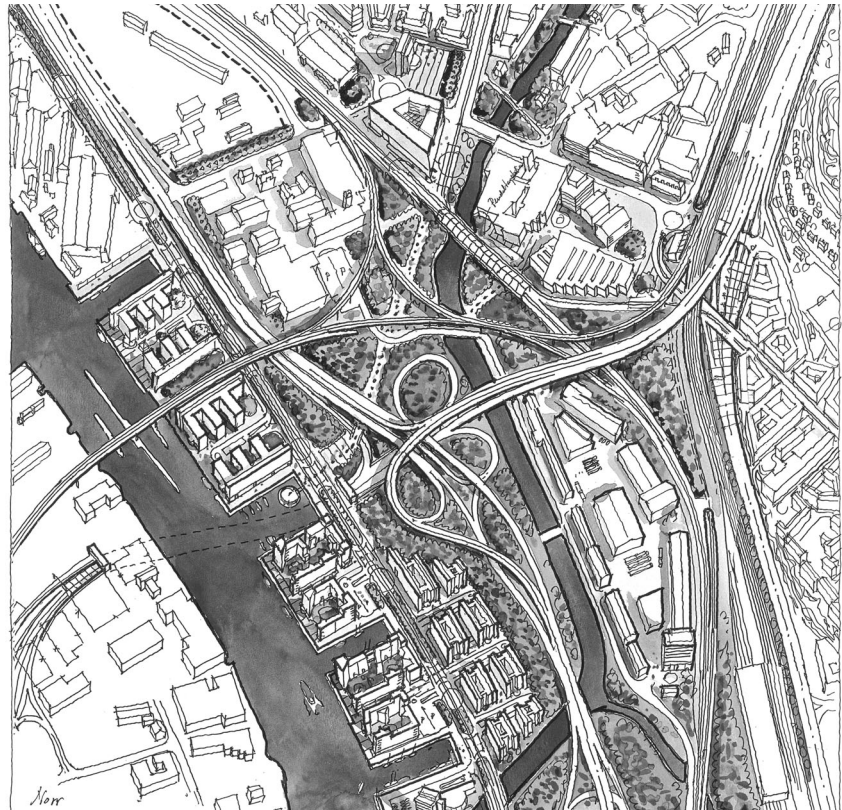
Möjlighet till kontakter förbi infrastrukturen är av stor betydelse för att skapa en fungerande stadsdel och för att närma de nordöstra stadsdelarna mot älven, Hisingen och centrum. Viktigt är ett förstärkt gång- och cykelnät med trygga och inbjudande stråk som möjliggör passage av infrastrukturen på 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 Waterloo gatan 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. Gestaltningsprogram finns framtagna för trafikprojekten. 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 Mariefeld. 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.

***”Gestaltningsprogram 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 Gestaltningsprogram. En vägledning. Vägverket 2001.*

## Genomförande

Infrastrukturprojekten genomförs av respektive trafikverk, vilket även innefattar de åtgärder i stadsstrukturen som behövs för projektens genomförande. Byggnader, lastytor, 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 ytterliggare 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.

# Miljökonsekvenser

---

## **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 dagvatten, 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 ytterliggare 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 ytterliggare 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](http://www.stadsbyggnad.goteborg.se)  
e-post: [sbk@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:sbk@stadsbyggnad.goteborg.se)