Detaljplan för
Västlänken, Station Centralen med omgivning, inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Normalt planförfarande

Vy mot Station Centralens östra entré. Varpunen 2016

Granskningshandling

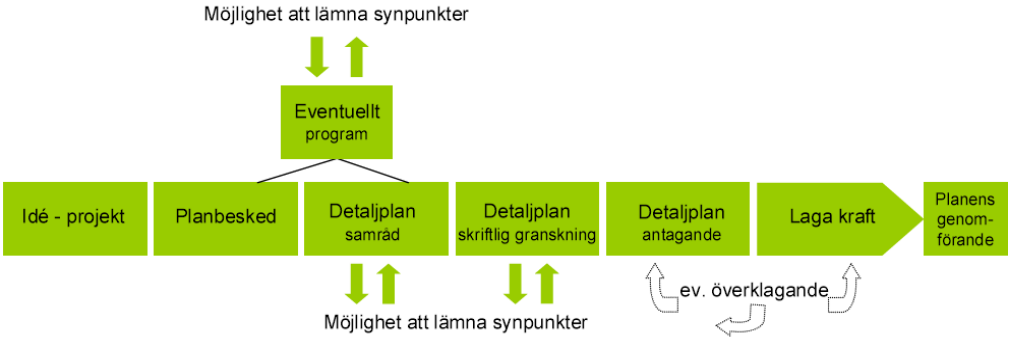
Juni 2016

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

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

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



Information

Planarbetet startade 2012-10-30. Detaljplanen är upprättad med normalt planförfarande.

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Filip Siewertz, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 15 01

Anders Alm, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 63

Viveca Karlsson, Trafikkontoret, tfn 031-368 26 91

Granskningstid: 31 augusti – 4 oktober 2016

Göteborgs Stad

Planhandling
Datum: 2016-06-21
Aktbeteckning: 2-5368

Diarienummer SBK: 0636/11
Handläggare SBK
Filip Siewertz
tel: 031-368 15 01
filip.siewertz@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 6468/12
Handläggare FK
Anders Alm
Tel: 031-368 10 63
anders.alm@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Västlänken, Station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enlig PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser (skala 1:1000 i A1)
- Illustrationskarta (skala 1:1000 i A1)
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på internet)
- Grundkarta (skala 1:1000 i A1)
- Behovsbedömning av miljöbedömning, 2012-11-23
- Samrådsredogörelse

Övriga handlingar:

- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Ramböll 2016-04-11
- Program för detaljplaner ”VÄSTLÄNKEN - en tågtunnel under Göteborg” med samrådsredogörelse, 2006-06-13
- Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, White Arkitekter, 2014-02-25
- Kvalitetsprogram för Station Centralen analys samt förslag, Stadsbyggnadskontoret, 2015-12-10
- Gestaltningsprogram för Detaljplan för Västlänken, Station Centralen med omgivning, 2015-12-02
- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret och Norconsult, 2014-09-26

Utredningar:

Buller
- Bullerutredning Västlänken Station Centralen, Sweco, 2015-09-18

- Alternativutformning av Västlänken Station Centralen, Sweco, 2015-09-18

Dagvatten

- Dagvattenutredning för Västlänkens detaljplan Station Centralen, Ramböll, 2016-02-29

Geoteknik

- PM Geoteknik, Västlänken, Station Centralen, Sweco, 2014-05-05

Klimat

- PM – Översvämningsrisker – framkomlighet inom detaljplan Centralstationen, SBK, 2015-08-06
- PM – Delområdesbeskrivning Klimatrisker Gullbergsvass, SBK, 2015-08-07

Kombiterminalen

- Funktionsanalys av Kombiterminalen, WSP, 2014-09-03

Kulturmiljö

- Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för detaljplaner för Västlänken; Station Centralen, Tyréns 2016-02-26
- Kulturmiljöunderlag för detaljplaner inför Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Centralen med hamnstråket, Antiquum/Tyréns, 2014-09-18

Luftmiljö

- Luftmiljöutredning Beräkningar av halterna av PM10 och NO2 i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid, Göteborgs Stad Miljöförvaltningen, Utredningsrapport 2013:8, 2014-02-24 (med bilaga 1,4,5)
- Nulägesbeskrivning (år 2011) av luftkvaliteten i Göteborgsområdet inför byggande av Västlänken, Miljöförvaltningen Göteborg stad, 2013-06-28.

Naturmiljö

- Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, underlag för detaljplaner och miljökonsekvensbeskrivningar, Calluna, 2013-12-13 rev. 2014-05-16

Miljömedicin

- Miljömedicinsk bedömning av hälsoeffekter av Västlänken i Göteborg, Västra Götalandsregionens Miljömedicinska centrum, 2014-04-11, rev 2014-05-26

Parkering

- Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035, Trivector 2015-11-11.
- PM Parkering Stationsnära handel, WSP, 2016-05-23

Radon

- Utdrag ur Radonriskkarta Göteborg, SGU 2000

Stadslivsanalys

- Stadslivsanalys, Spacescape, Trivector, White arkitekter, 2014-02-21

Trafik

- PM Trafik Detaljplan Västlänken Station Centralen, Göteborgs Stad Trafikkontoret och WSP, 2016-04-19

Träd

- Träd och Trädmiljöer i Västlänkens korridor, WSP, 2014-07-04

Upplevelsevärden

- Analys av upplevelsevärden kring Västlänkens stationslägen, Ramböll, 2014-06-18

Innehåll

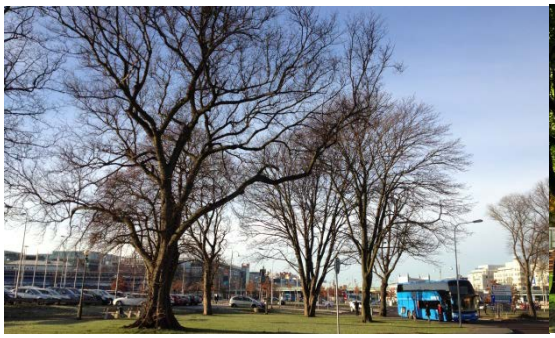
DETALJPLAN FÖR VÄSTLÄNKEN, STATION CENTRALEN MED OMGIVNING, INOM STADSDELEN GULLBERGSVASS I GÖTEBORG 1

Normalt planförfarande 1
GRANSKNINGSHANDLING 1
JUNI 200 1
Planprocessen 2
Information 2
Detaljplan för Västlänken, Station Centralen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg 3

PLANBESKRIVNING 3

Detaljplanen omfattar följande handlingar: 3
INNEHÅLL 5
SAMMANFATTNING 6
Planens syfte och förutsättningar 6
Planens innebörd och genomförande 7
Överväganden och konsekvenser 8
Avvikelser från översiktsplanen 9
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR 10
Syfte 10
Läge, areal och markägoförhållanden 11
Planförhållanden 13
Gällande detalj- och fastighetsplaner 13
Övriga ställningstaganden, styrdokument och övergripande planeringsfrågor 14
Pågående projekt i området 17
Mark, vegetation och fauna 21
Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse 23
Rekreation, stadsmiljö och sociala aspekter 25
Trafik, parkering och tillgänglighet 26
Teknik 27
Störningar 27
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE 30
Detaljplanens innehåll 31
Planbestämmelser 37
Trafik och parkering 38
Tillgänglighet och service 44
Friytor 45
Sociala aspekter 47
Teknisk försörjning 47
Övriga åtgärder 50
Kompensationsåtgärder 53
Fastighetsrättsliga frågor 54
Avtal 57
Dispenser och tillstånd 60
Tidplan 60
Genomförandetid 60
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER 60
Nollalternativet 61
Sociala konsekvenser och barnperspektiv 62
Miljökonsekvenser 67
Ekonomiska konsekvenser 71
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN 74

Sammanfattning

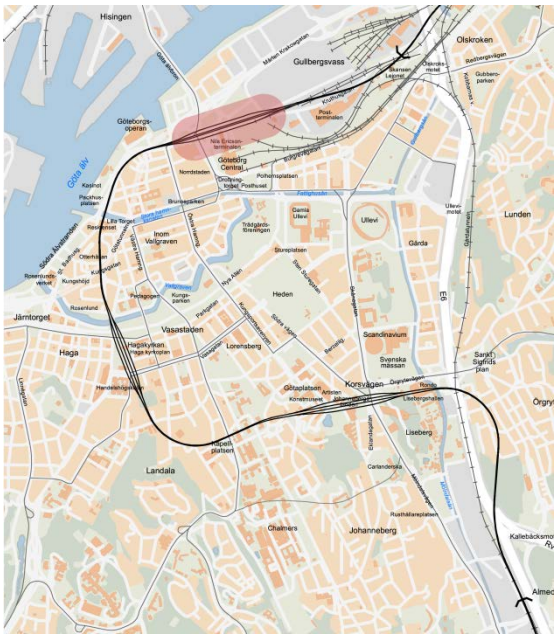


Planområdet sett ifrån mitten av Bergslagsparken idag och med illustration av utbyggt planområde. Foto WSP, illustration Varpunen.

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att:

- Medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter, väg- och järnvägsanslutningar.
- Möjliggöra utveckling av stationsläget Station Centralen.
- Säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden.



Översiktsbild av Västlänkens sträckning genom Göteborg med stationer vid centralstationen, Haga och Korsvägen. Elipsen i röd skuggad färg visar Station Centralens placering. Bild WSP

Planområdet är beläget norr om Göteborgs centralstation, i anslutning till Nils Ericson Terminalen, inom stadsdelen Gullbergsvass i centrala Göteborg. Öster om planområdet finns Gullbergsvass, ett område för stadsutveckling, och väster om planområdet ligger stadskärnan som är av riksintresse. Inom planområdet gäller riksintresse för kommunikation järnväg för befintliga uppställningsspår och Kombiterminal. Angränsande E45/Götaleden samt Stadstjänaregatan – Kruthusgatan är också riksintresse för kommunikation.

Planens innebörd och genomförande

Illustration över planområdet samt planområdet för DP Norr om Centralstationen.

Detaljplanen innebär att Västlänkens Station Centralen med tillhörande byggrätter kan byggas ut. För byggandet av själva järnvägstunneln tas en separat detaljplan fram, se diarienummer 0635/11 samt 0486/13. Denna detaljplan kommer att ersätta detaljplanen för Järnvägstunneln inom planområdet.

Denna plan gör det möjligt att bygga två av tre planerade uppgångar för Västlänkens Station Centralen i nya byggnader för centrumändamål. Bebyggelse inom planområdet medges också för både kontor och bostäder. Inom planen ryms allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator, och ytor för torg. Den befintliga parkmiljön vid Bergslagsbanans stationshus planläggs och bevaras i enlighet med intentionerna i de övergripande strukturplanerna för området. De äldre träden i parkens östra del skyddas.

Längst västerut i planområdet föreslås in- och utfart mellan Bergslagsgatan och Nils Ericson Terminalen för bussar. Väster om mittuppgången vid terminalens in- och utfarter föreslås byggnader som på grund av belastningsbegränsningar på Västlänkens järnvägstunnel tillåts bli högst tre våningar höga.

Bergslagsgatan föreslås i stort sett behålla sitt nuvarande läge men breddas för att hantera en utökad framtida användning där den blir en viktig koppling mot Hisingsbron, Gullbergsvass och en eventuell Bangårdsviadukt. Gatan kommer att inrymma främst kollektivtrafik med hållplatser men även biltrafik i vissa sektioner, och tydliga, breda gång- och cykelstråk med korsningspunkter mellan söder och norr.

Mittuppgången föreslås ligga direkt norr om Nils Ericson Terminalen vilket möjliggör ett tydligt och direkt stråk för fotgängare mellan Västlänken, bussterminalen och centralstationens fjärrtåg. Öster om mittuppgången skapas ett torg med plats för exempelvis cykelparkering, mindre planteringar och sittplatser. I kanten finns även plats för bilangöring för personer med särskilda behov samt möjlig uppställningsyta för räddningstjänstens fordon.

Den östra uppgången föreslås ligga så långt österut som är möjligt med hänsyn till den underjordiska stationens utformning för att sprida flödet utmed plattformen och skapa bra stråk mot Gullbergsvass och Bangårdsviadukten. Direkt utanför uppgången finns plats för cykelparkering och cykelstråk öster- och söderut via den framtida Bangårdsviadukten. Även bil- och taxiangöring samt dedikerade platser för att hämta och lämna passagerare ryms vid den östra uppgången.

Planförslaget syftar till att lyfta fram Bergslagsparken och planlägga parkområdet framför Bergslagsbanans stationshus. Biltrafiken mellan kvarteren i detaljplanens östra del och parken ska enligt förslaget minimeras och parken ramas in mot öster med en mindre byggrätt. Illustrationen visar en utformning där parkens västra respektive östra del har något olika karaktär, där den östra delen blir mer grön, och den västra delen mer hårdgjord. I den västra delen innehåller planen också en möjlig yta för ett rökgasschakt från Västlänkens tunnel. Marken kommer att slutta från stationsentréerna i öster ner mot Bergslagsgatan som är lågpunkten i området. Den låga marknivån i parken är en viktig förutsättning för parkens utformning och att kunna bevara befintliga träd, vilket kräver beaktning.

Avtal om genomförande av järnvägsplanen och detaljplanerna för Västlänken kommer att tecknas med Trafikverket. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. Eftersom delar av den allmänna platsmarken är belägen ovanpå tunneln för Västlänken så ingår Göteborgs Stad och Trafikverket avtal kring återställande och utveckling av berörd allmän plats. Återställning av ytor som påverkas under byggnationen av järnvägstunnel regleras i genomförandeavtal. Jernhusen ska bidra med ett exploateringsbidrag till kommunen för utbyggnad av allmän plats i förhållande till den erhållna byggrätten inom planen. samt i angränsande detaljplan, Norr om Centralstationen, som också är beroende av allmän platsutbyggnad inom planen. Detta regleras i kommande genomförandeavtal.

Innan detaljplanen antas ska avtal ha tecknats mellan Göteborgs Stad, Västtrafik, Jernhusen och Trafikverket angående ansvar för och ägande av olika delar av den blivande stationen.

Överväganden och konsekvenser

I denna detaljplan är det framförallt allmänna intressen som vägs emot varandra. Planens genomförande påverkar utpekade riksintressen för kommunikation och kulturmiljö. Riksintresse för kulturmiljö ligger inte inom planområdet, men kan påverkas av de åtgärder som ett genomförande av planen innebär.

Centralstationen och Bergslagsbanans stationshus samt dess miljöer är byggnadsminnen och väster om planområdet ligger Göteborgs innerstad, staden inom vallgraven med parkbältet, och dess befästningsverk vilka är av riksintresse för kulturmiljövården.

Riksintresset för kommunikation omfattar dels den planerade sträckningen för Västlänken, dels befintlig järnväg och dels befintlig Kombiterminal.

Planen möjliggör en utveckling av tågtrafiken, att centralstationen i Göteborg får ytterligare en framsida mot norr som passar väl in i framtidsvisioner med en utveckling över älven samt en tydligare stadsstruktur norr om dagens stationsområde. Bergslagsparken lyfts fram från sin undanskymda plats, vilket är värdefullt ur såväl rekreations- som kulturhistoriskt perspektiv. Genom att planen genomförs i samklang med andra infrastruktursatsningar i området finns dock möjlighet till ännu större vinster som ligger i det allmänna intresset.

För att inte skada kulturmiljövårdens intressen är det viktigt att utformningen i området tar hänsyn till det befintliga berättarinnehållet hos de rester som finns kvar av den gröna resenärsmiljön i anslutning till Bergslagsbanans stationshus.

Avvikelser från översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att:

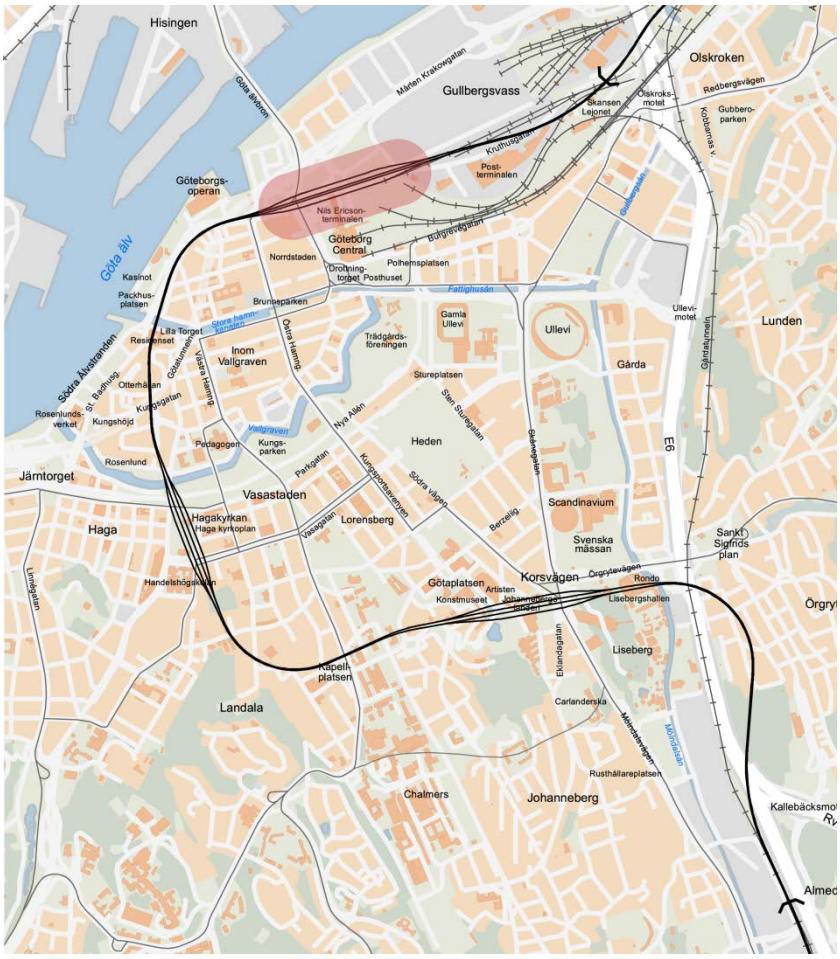
- Medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter, väg- och järnvägsanslutningar.
- Möjliggöra utveckling av stationsläget Station Centralen.
- Säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Station Centralen, en av de tre stationerna i järnvägstunneln Västlänken, med tillhörande byggrätter. Inom detaljplanen medges byggnation av två av tre uppgångar för Västlänkens Station Centralen i nya byggnader för centrumändamål. Bebyggelse inom planområdet medges också för både kontor och bostäder. Inom planen ryms allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator, angöring och ytor för torg. Den befintliga parkmiljön vid Bergslagsbanans stationshus planläggs och bevaras i enlighet med intentionerna i de övergripande strukturplanerna för området.

Planuppdrag

Vid byggnadsnämnden den 30 oktober 2012 fick Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram detaljplaner för järnvägstunneln och för stationerna Centralen, Haga och Korsvägen.

Läge, areal och markägoförhållanden



Översiktsbild av Västlänkens tunnelsträckning genom Göteborg med stationer vid centralstationen, Haga och Korsvägen. Ellipsen i röd skuggad färg visar Station Centralens placering. Bild WSP

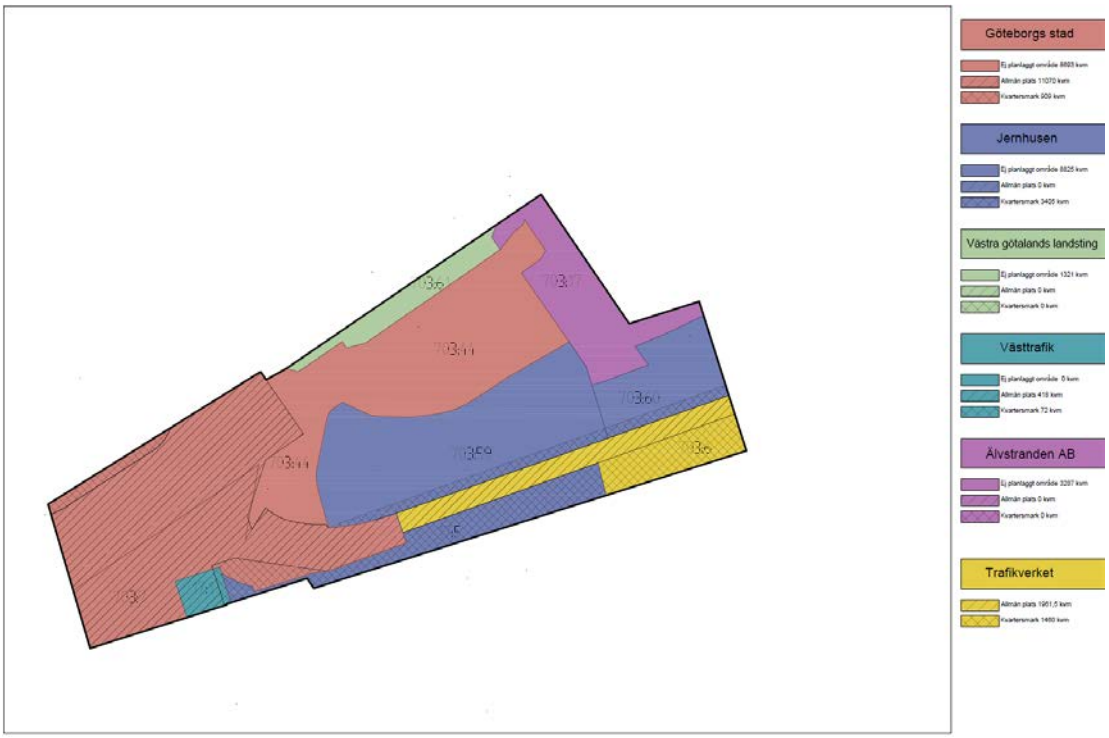
Planområdet är beläget norr om Göteborgs centralstation, i anslutning till Nils Ericson Terminalen, inom stadsdelen Gullbergsvass i centrala Göteborg. Öster om planområdet ligger Gullbergsvass, ett område för stadsutveckling och väster om planområdet ligger stadskärnan som är av riksintresse. Nära den föreslagna stationen finns flera utpekade utvecklingsområden där ny attraktiv stad med ett rikt innehåll av bland annat handel, kontor, arbetsplatser och bostäder planeras.

Flygfoto med planområdet markerat med röd linje.

Planområdet omfattar cirka 4 hektar. Göteborgs Stad äger merparten av marken inom planområdet. Jernhusen AB är markägare i östra delen av planområdet.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen. Nedan illustreras de olika fastighetsägarnas delområden inom detaljplanens område.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.



Fastighetsägare inom planområdet. Rödbrun färg indikerar Göteborgs Stad, blålila färg Jernhusen, lila färg Älvstranden utveckling AB, grön färg Västra Götalandsregionen, blågrön färg Västtrafik, gul färg är Trafikverket.

Planförhållanden

Översiktsplan

I översiktsplanen markeras Västlänken som ett markreservat för kommunikation, järnväg. Det är ett nationellt och regionalt utpekat stråk och en sträcka av riksintresse. Översiktsplanen återger att syftet med Västlänken som är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige kan underlättas.

Översiktsplanen anger en tydlig inriktning för stadens utbyggnad med utgångspunkt i göteborgsregionens tillväxtstrategi ”Uthållig tillväxt” (GR 2006). Genom att bygga staden inifrån och ut kan Göteborgs Stad stärka regionen. En tät och intressant regionkärna där alla kan mötas och känna tillhörighet är betydelsefullt för näringslivets utveckling och för människors livskvalitet.

Området kring Göteborgs centralstation spelar en viktig roll för att utveckla regionkärnan och området anges i översiktsplanen som en strategisk knutpunkt.

Kartan till vänster visar Översiktsplan för Göteborg samt dess områdesvisa inriktningar. Innerstaden (rött) och förnyelseområden i centrala Göteborg (brunt). Bilden till höger illustrerar utbyggnadsordning för Vision Älvstaden, med dess utbyggnadsordning – ju mörkare färg desto tidigare. ● visar läget för Station Centralen.

Gällande detalj- och fastighetsplaner

Inom planområdet finns inga gällande fastighetsplaner.

För planområdet gäller följande detaljplaner:

Aktbeteckning	Detaljplanens innehåll
1480K-II-4112	(Nils Ericson Terminalen)
1480K-II-3174	(Del av Gullbergsvass inom vallgraven och Nordstaden)
1480K-II-3497	(Postterminalen)
1480K-II-121	(Göteborgs utvidgning från 1864).

Genomförandetiden har gått ut för samtliga listade planer.

Ändring av detaljplaner (ÄDP) för järnvägstunneln Västlänken

Samtliga detaljplaner ovan berörs av ändring av detaljplaner för järnvägstunneln, Västlänken som har antagits. Syftet med detaljplanen är att ändra gällande planer genom att tilläggsbestämmelser upprättas, vilket gör det möjligt att bygga Västlänken. Gällande detaljplaner kommer att gälla jämsides denna ändring. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut men ändringsplanen för Västlänken har fem års genomförande tid från det att den vinner laga kraft. Föreslagen detaljplan för Station Centralen kommer att ersätta en del av denna ändring av detaljplaner samt delar av övriga detaljplaner inom planområdet.

Planprogram

Samtidigt med järnvägsutredningen tog Göteborgs Stad fram ett program och diskussionsunderlag för detaljplaner för Västlänkens olika alternativ. Programsamråd för planområdet (med förordande av alternativet Haga-Korsvägen via Älvstranden) antecknades av byggnadsnämnden 13 juni 2006.

Riksintressen och övriga bestämmelser

Inom planområdet gäller riksintresse för kommunikation järnväg. Detta riksintresse omfattar dels den planerade dragningen av Västlänken, dels befintlig järnväg och dels Kombiterminalen.
Väster om planområdet finns Stadskärnan som är av riksintresse för Kulturmiljö, och angränsande E45/Götaleden är av riksintresse för kommunikation väg.

Bergslagsbanans stationshus är ett privat byggnadsminne, och omfattas av skydd enligt Kulturmiljölagen kap 3. Tillstånd krävs av Länsstyrelsen för ändringar.

Fornlämningar inom planområdet skyddas enligt 2 kap. KML.

Övriga ställningstaganden, styrdokument och övergripande planeringsfrågor

Den 15 juni 2015 antogs budget för Göteborgs Stad 2016 av Kommunfullmäktige. Ett av de prioriterade målen är att det hållbara resandet ska öka. I enlighet med detta mål läggs starkt fokus på minskning av biltrafik till förmån för gående, cyklister och kollektivtrafik. Ytterligare ett prioriterat mål är att stadsrummet ska användas effektivt utifrån ett rättvise- och hälsoskäl. Trafikens negativa påverkan på hälsa, klimat och miljö ska minska.

Göteborg stadsplanerar med år 2035 i sikte

För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en samordnad markplanering. Därför har staden tagit fram fyra strategiska dokument som tillsammans anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad.

Strategiernas gemensamma tidshorisont är cirka år 2035. Då beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion med 1,75 miljoner invånare. Översiktsplanen som antogs år 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning är den gemensamma

utgångspunkten. Därmed är även Västlänken en av förutsättningarna för att staden ska kunna utvecklas enligt inriktningen.

Strategi för utbyggnadsplanering, godkändes i byggnadsnämnden 11 februari 2014. Strategin visar vilka platser som har särskilt goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling där fler invånare har nära till bland annat mataffär, skola och busshållplats. Detta ska åstadkommas genom att förtäta den redan byggda staden.

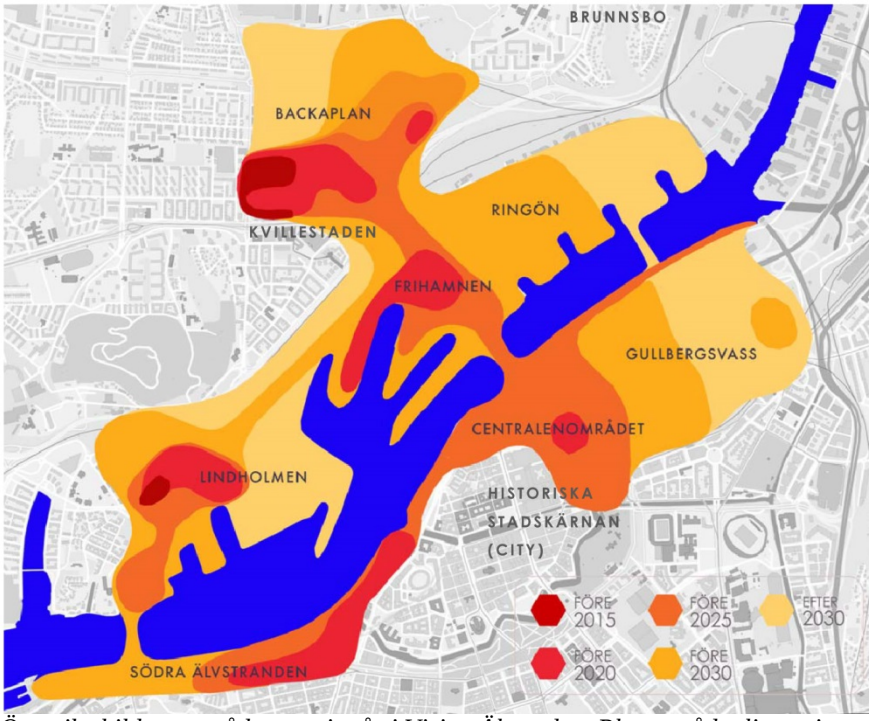
Vision Älvstaden, antagen av kommunfullmäktige den 11 oktober 2012, anger på vilket sätt och med vilka kvaliteter de centrala utvecklingsområdena i Göteborg ska växa fram. Älvstaden ska vara öppen för världen, den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan.

Trafikstrategi för en nära storstad, antagen i trafiknämnden 6 februari 2014, visar hur trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Det ska vara lätt att ta sig fram i Göteborg, stadsmiljöerna ska upplevas attraktiva samt bidra till ett rikt stadsliv och Göteborg ska vara världsledande i effektiv och klimatsmart godshantering.

Grönstrategin för en tät och grön stad, antagen i park- och naturnämnden 10 februari 2014, visar hur Göteborg kan förbli samt utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, ur såväl ett socialt som ekologiskt perspektiv, samtidigt som staden byggs tätare. Den visar vilka kvaliteter som ska finnas i det framtida täta gröna Göteborg och hur vi ska arbeta för att nå dessa.

Vision Älvstaden

Älvstaden omfattar centrala Göteborg utmed älven. Här kan en modern innerstad växa fram med ett blandat innehåll och ett rikt stadsliv.



Översiktsbild av området som ingår i Vision Älvstaden. Planområdet ligger inom det område som betecknas som Centralenområdet på bilden. Bild från ÄLVSTADEN, FÄRDPLAN 2016, 2015-11-25

Centralenområdet i Älvstaden

Enligt Vision Älvstaden ska Centralenområdet

- Öppna utvecklingen av Gullbergsvass och knyta an området mot vattnet.
- Vara ett attraktivt kommunikationsnav och regionalt centrum.
- Ha en tät och blandad stadsbebyggelse som utvecklas med mötesplatser och grönska.
- Vara en del av det stadsmässiga stråk som ska skapas över älven till Wieselgrensplatsen via Backaplan.

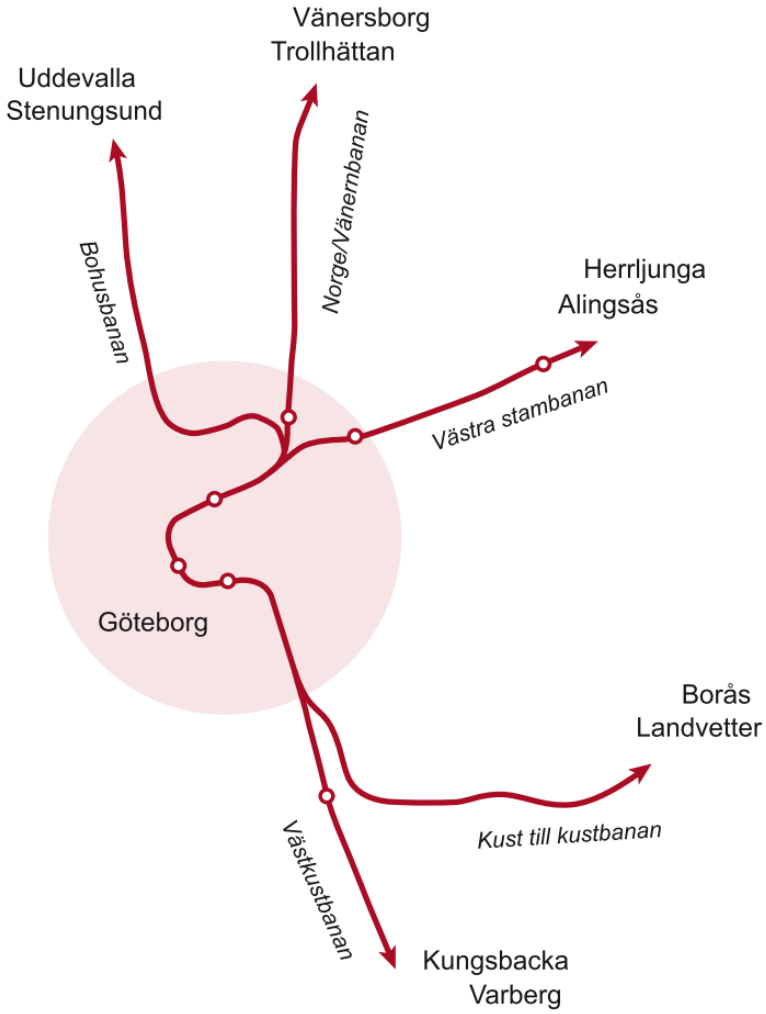
Det anknytande området Gullbergsvass ska

- Stärkas med ett blandat innehåll och lokala kvalitéer, samt en ny större park.
- Närma sig vattnet med promenadstråk utefter älven.

Västsvenska paketet och Västlänken

Västsvenska paketet är ett antal olika trafiksatsningar som görs ungefär fram till 2028. Tillsammans ska dessa satsningar på väg, järnväg, tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt.

Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige underlättas. Västlänken är en järnvägstunnel under Göteborg som möjliggör genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal. Genom att pendeltåg och regionaltåg inte behöver angöra säckstationen vid Göteborgs central kan tågtrafiken effektiviseras.



Illustrationen visar Västlänkens sammanhang i det regionala järnvägsnätet. Illustration WSP.

Pendeltågssystemen knyts ihop till ett genomgående tågsystem med Västlänkens nya stationer vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen vilket gör att fler områden i Göteborg kan nås utan byten. Vid stationerna skapas nya bytespunkter vilket gör att det blir gång- och cykelavstånd till pendeltåg från stora delar av centrala Göteborg.

Järnvägsutredning

En förstudie av Västlänken presenterades av Banverket, nuvarande Trafikverket, år 2002. En järnvägsutredning togs sedan fram med de tre alternativa sträckningar som valts i förstudien: Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers och Korsvägen. Dessutom studerades Förstärkningsalternativet, en utbyggnad av befintlig säckbangård med nya spår i en tunnel parallellt med befintlig tunnel mellan Olskroken och Almedal. Banverket beslutade 2007 att Västlänken skulle drivas vidare och att alternativ Haga - Korsvägen via Älvstranden ska ligga till grund för fortsatt planering.

Pågående projekt i området

Järnvägsplan

För att Västlänken ska kunna byggas krävs en järnvägsplan samt regeringens tillåtlighet. Det är Trafikverket som tar fram järnvägsplan för Västlänken. Trafikverket har sökt tillåtlighet enligt 17 kap MB, under 2012, hos regeringen för att bygga tunneln.

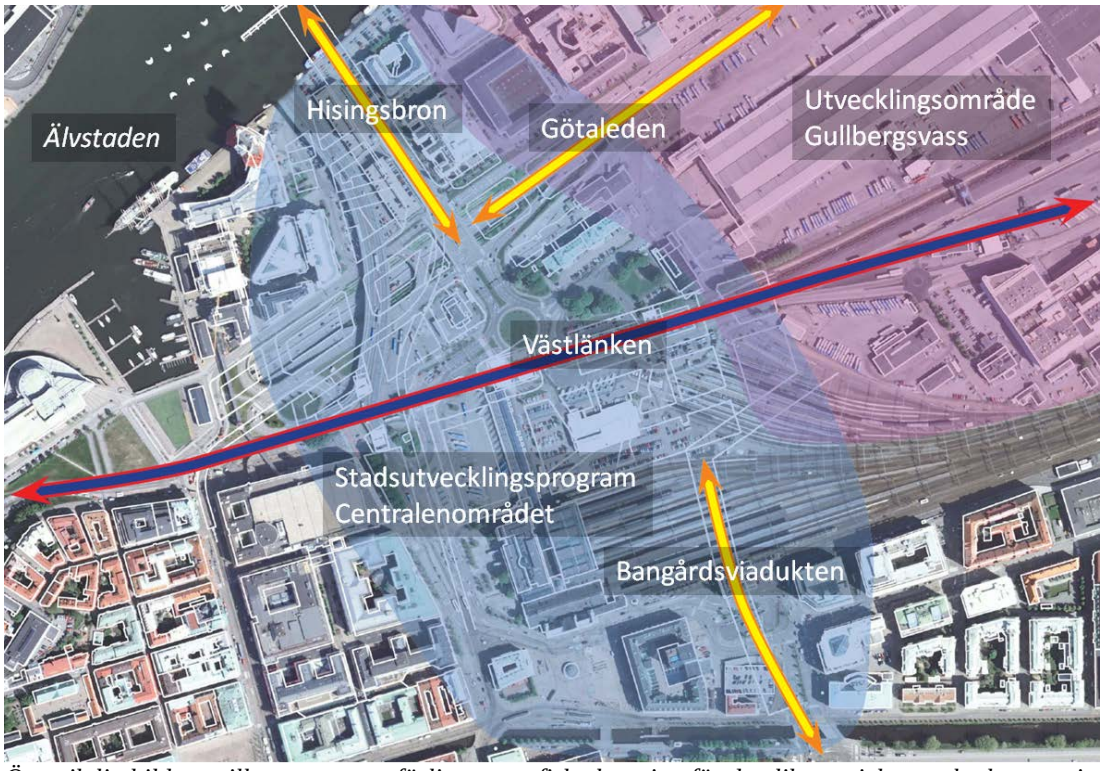
Tillåtlighetsbeslut erhölls 2014-06-26. Då järnvägsplanen berör mark som omfattas av detaljplan med annan användning, har ändring av detaljplaner (diarienummer 0635/11) samt en ny detaljplan för tunnelmynningar, schakt med mera (diarienummer 0486/13) tagits fram för att järnvägsanläggningen ska överensstämma med gällande planer. Dessa detaljplaner hanterar all infrastruktur som krävs för att tunneln ska kunna fungera för tågtrafik. Förutom själva tunneln omfattas alla platser där markytan bryts, till exempel uppgångar vid stationerna och schakt som behövs för att underhålla, ventilera och utrymma tunneln. När dessa detaljplaner har vunnit laga kraft kan järnvägsplanen genomföras och Västlänken kan byggas. Detaljplanerna antogs den 28 januari 2016. Den 28 april 2016 fastställdes järnvägsplanen.

Förutom dessa planer tas även detaljplaner för stationerna vid Göteborgs centralstation (aktuell detaljplan), Haga samt Korsvägen fram. Detaljplanerna behandlar Västlänken i dess sammanhang i staden vid de tre stationslägena och möjliggör utbyggnaden av stationslägen med bland annat ny bebyggelse, trafiklösningar samt nya allmänna platser.

När de tre stationsplanerna har vunnit laga kraft kommer de även att ersätta den ovan nämnda ändringen av detaljplanerna för järnvägstunnel inom plangränserna.

Närliggande detaljplaner och program

Bilden nedan visar översiktligt vilka infrastrukturprojekt som planeras eller pågår inom Centralenområdet. Delprojekten har olika tidsperspektiv men många är beroende av varandra då de fysiskt ”går omlott”. Samordning för en god helhet och en attraktiv stad sker mellan de olika intressenterna och inom ramen för Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet.



Översiktlig bild som illustrerar ungefärlig geografisk placering för de olika projekten och planerna i Centralenområdet. Stadsbyggnadskontoret.

Hisingsbron planeras för att ersätta den befintliga Götaälvbron. *Bangårdsviadukten* planeras som en förbindelse över järnvägsspåren för att avlasta Nils Ericsongatan. *Omarbetning av väg E45/Götaleden* planeras för att skapa förbindelser över leden och minska störningarna från genomfartstrafiken. Jernhusen planerar ett nytt stadsdelsområde öster om centralstationen med handel, kontor och bostäder. Västtrafik planerar utveckling av *Nils Ericson Terminalen*, som är navet för busstrafik i området. Detaljplan har tagits fram för *Regionens hus*. Ny bebyggelse med blandat innehåll, utformning av platser, parker och stråk, cykelgarage, utveckling av Nordstan med mera är andra projekt som kommer att starta eller pågår i Centralenområdet.

Visionsbild som illustrerar möjlig framtida stadsutveckling i Gullbergsvass: Stadsdelspark Kruthusparken. Kruthusparken är en samlande, grön rekreationsyta med plats för lek, vila, picknick och promenader och som stärker den visuella kopplingen mellan innerstaden och Skansen Lejonet. Kruthusparken kan bli en stadsdelspark, vilket innebär att den tillgodoser behovet av en större rekreationsyta i området. Bild från parallella idéstudier Stadsutvecklingsprogrammet, team West 8, White och Spacescape.

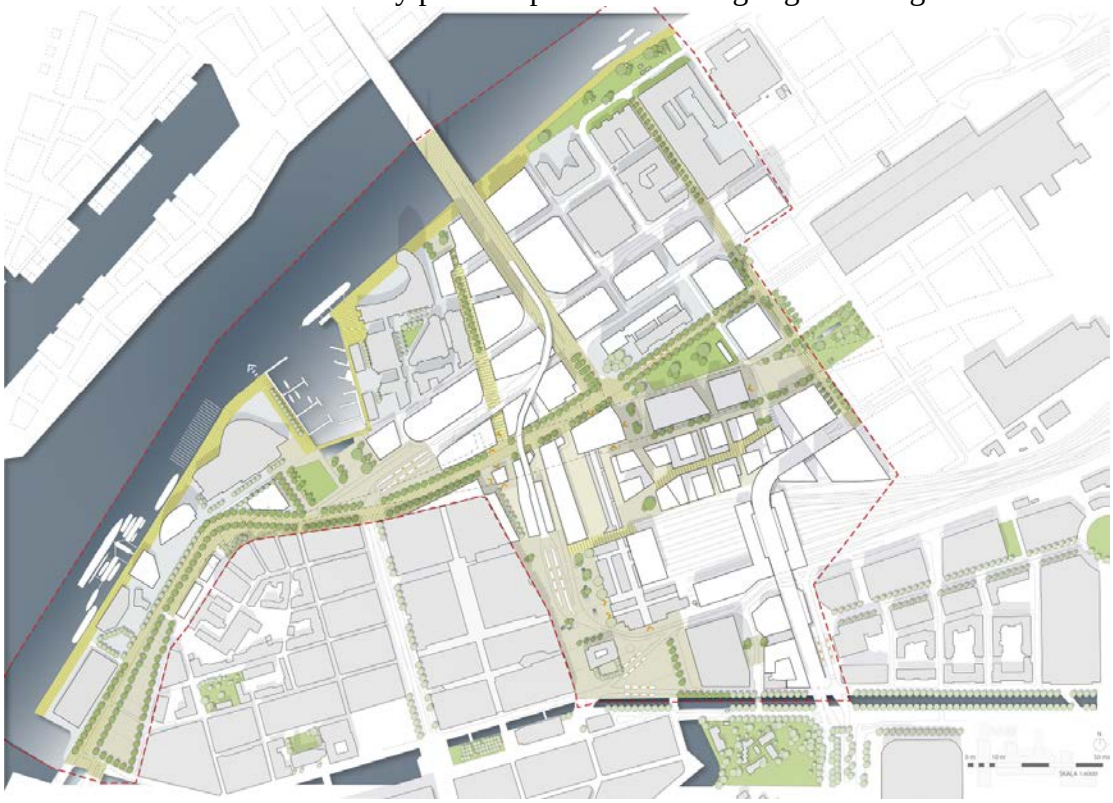
Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet

Samtidigt som arbetet med att ta fram detaljplaner för Västlänken pågår, arbetar Göteborgs Stad med ett Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet.
Det:

- Belyser stadsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet för Centralenområdet med de planerade infrastrukturprojekten som förutsättningar.
- Innehåller en strukturplan som stöd för detaljplaner.
- Är en levande handling som kan utvecklas och aktualiseras under den långa utbyggnadstiden (15-20 år) under processen med omvandlingen av det mest centrala området i Göteborgs stadskärna.
- Är ett politiskt förankrat dokument som uttrycker kommunens vilja (men inte reglerat enligt Plan- och Bygglagen (PBL) och som kan kommuniceras och förankras i dialog med göteborgarna, verksamma, fastighetsägare och övriga intressenter i området.

Aktuellt koncept för strukturplan visas nedan.
Strukturplanens övergripande idéer och innehåll:

- Kopplingar skapas till älven och till nya stadsdelen Gullbergsvass och kajstråket lyfts fram.
- Målbilden är ett finmaskigt nät för fotgängare, en tät stad och en stad i ögonhöjd.
- Nils Ericssonplatsen, Drottningtorget och Kanaltorget utvecklas som platser och en till stora delar ny plats skapas framför Bergslagsbanans gamla station.



Planstruktur för Centralenområdet. Stadsutvecklingsprogram, Stadsbyggnadskontoret, 2016.

Kvalitetsprogram

Bebyggelseprojekt och infrastruktur kommer att byggas ut under lång tid samtidigt som många människor rör sig i området och verksamheter bedrivs. Samordning av genomförandet krävs för att området ska vara tryggt och fungera väl under tiden.
Ett *kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, järnvägstunnel och stationerna Centralen, Haga, Korsvägen* har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret tillsammans med White arkitekter AB, daterad 2014-02-25. Kvalitetsprogrammet syftar till att vägleda arbetet med såväl detaljplaner som gestaltning och genomförande för de stadsrum där järnvägen möter staden.

Kvalitetsprogrammet presenterar ett utvärderingsverktyg för att bedöma hur kvaliteterna uppfylls i nuläget och efter planernas genomförande. Utifrån resultatet av värderingarna justeras planförslaget så att befintliga kvaliteter ska bevaras och saknade kvaliteter tillförs.

Därefter har Stadsbyggnadskontoret tagit fram Kvalitetsprogram för vart och ett av stationsområdena inom Västlänken. Kvalitetsprogrammet som behandlar Station Centralen biläggs detaljplanen. Kriterierna och beskrivningarna har också legat till grund för beskrivningen av detaljplanens innehåll.
Stadslivsanalys, Upplevelseanalys och Social konsekvensanalys/ Barnkonsekvensanalys har också legat till grund för beskrivningarna. Framförallt återfinns det i planförslagets delområdesbeskrivningar, och i avsnitt om gång- och cykeltrafik, tillgänglig-

het och service samt sociala aspekter, men även i de delar som beskriver konsekvenserna av planförslaget.

Gestaltningsprogram

Efter samrådstiden har Kvalitetsprogrammets mer övergripande kriterier för gestaltning utvecklats vidare genom framtagandet av ett Gestaltningsprogram.

Gestaltningsprogrammet redogör för intentionerna avseende gestaltning i området. I programmet presenteras visionsbilder, idéer, tankar och resonemang rörande gestaltning med motiveringar och förklaringar som fungerar vägledande i genomförandeskedet.

Utifrån de prioriterade kvaliteterna som lyfts i Kvalitetsprogrammet presenterar Gestaltningsprogrammet sex nyckelbegrepp. Koppla samman, Grönska och vatten, Järnvägshistoria, Tre trafikrörelser, Ett golv för alla samt Mångfald av stadsrum. Dessa förklaras närmare i Gestaltningsprogrammet, och är de grundläggande gestaltningsprinciperna för området.

Mark, vegetation och fauna

Geotekniska förhållanden

Planområdet består av relativt plan mark, marknivåerna varierar mellan cirka +1,2 framför Regionens Hus till cirka +2,5 omkring Nils Ericson Terminalen. Området ingår i ett utfyllnadsområde där landvinning genomfördes under tidigare sekel. Jordlagren inom planområdet utgörs därför överst av fyllning från 1800-talet (sand, silt, lera) och däröver sten, grus och sand som fylldes under 1900-talet. Nedanför lagret med fyllning, som är omkring 2,5-3 meter djupt, följer homogen lera utan vattenförande skikt ner till 85-100 meters djup. Därefter finns ett lager friktionsjord som vilar på berg.

Göteborgs Stads geotekniska utredning, *Sweco 2014*, klargör de geotekniska förutsättningarna för den föreslagna markanvändningen och byggnationen ovan mark inom planområdet. Utredningen visar att stabiliteten är tillfredställande men att marken i området är sättningsbenägen och att grundvattenytan ligger nära marknivå. Utredningen innehåller rekommendationer för hur belastningar och sättningar i området ska hanteras under byggtiden.

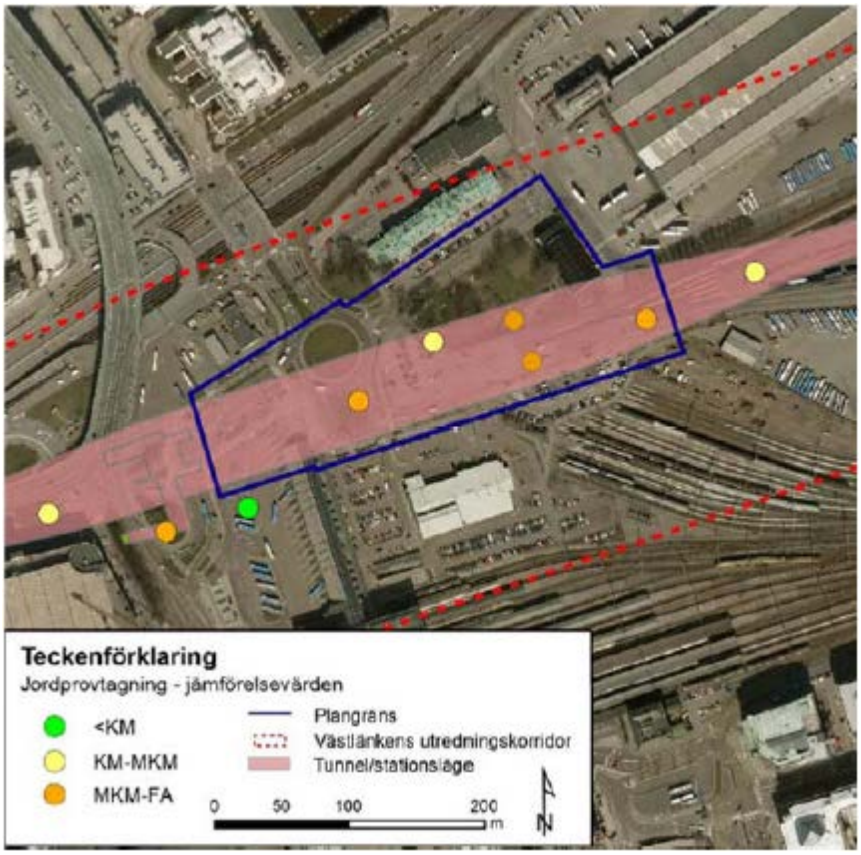
Ett nära samarbete mellan Göteborgs Stad och Trafikverket pågår för att säkerställa att tunneln utformas och anpassas till den framtida bebyggelsen ovan mark.

Grundvatten

Tunnelanläggningar utformas för att begränsa grundvattenpåverkan så att grundvattenkänsliga skyddsobjekt inte drabbas av betydande skada eller att förutsättningarna för framtida markanvändning inte avsevärt påverkas av verksamheten. Specifika krav och villkor för omgivningspåverkan fastställs i miljöprövningsprocess enligt MB 11 kap.

Förorenad mark

Jordprovtagning inom Västlänkens korridor utfördes av Trafikverket under 2012-2013. Bildutsnittet nedan visar provtagningspunkterna i och kring planområdet. Färgerna indikerar resultatet av provtagningen som utgår ifrån generella riktvärden för markanvändning som tagits fram av Naturvårdsverket. Inom planområdet finns tre provtagningspunkter där bl.a. föroreningar av metaller har hittats, dock inte i så höga halter att schaktat material klassas som farligt avfall.



Prover tagna inom Västlänkens utredningskorridor, inom samt i närområdet till planområdet (blå linje). Västlänkens utredningskorridor har markerats med röd streckad linje. (Detaljplan för Västlänkens Station Centralen – Bedömd förekomst av markföroreningar och dess påverkan på detaljplanens genomförande, Sweco 2015-06-10).

En plan tas fram för hur massorna ska hanteras i samband med schaktarbeten, behandling, deponering och eventuell återfyllnad i samråd med tillsynsmyndigheten. Detta är frågor som rör hela Västlänken och främst hanteras i Järnvägsplanens process.

Radon

Hela planområdet ligger inom normalriskområde. Nybyggnation av byggnader som medger stadigvarande vistelse inom detaljplanen ska utföras radonskyddade.

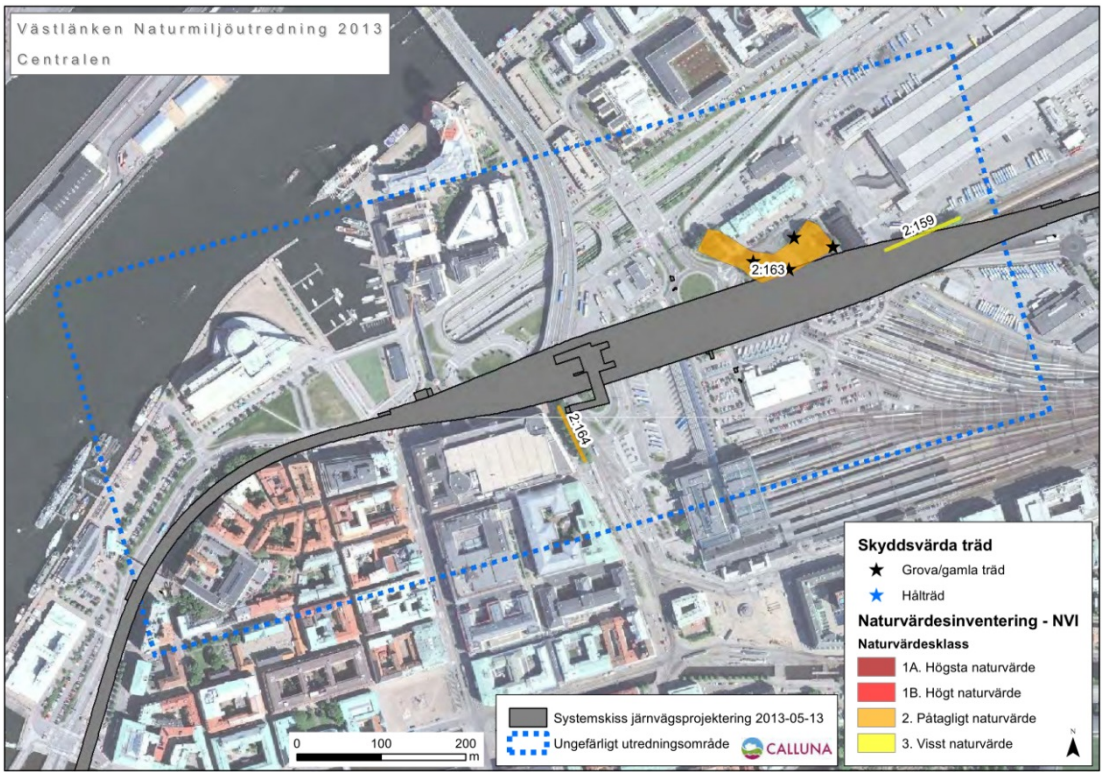
Vegetation och fauna

Området ligger i det flacka älvdalsrummet i anslutning till Göta Älv. Det domineras av infrastrukturen i området och det fåtal landmärken, såsom Skansen Lejonet och Kungshöjd, som reser sig över det långsträckta rummet.

Göteborgs Stads Naturmiljöutredning påpekar att området kring Station Centralen präglas av den intensiva trafiksituationen och hårdgjorda ytor med begränsad tillgång till platser för rekreation och grönska. Det utredda området är ytmässigt större än planområdet och illustreras med en blå rektangel på bilden nedan. Bilden nedan visar identifierade biotoper med påtagligt naturvärde (i orange färg) och visst naturvärde (i gul färg).

Inom planområdet finns ett område som har ett påtagligt naturvärde; Bergslagsparken, som klassats på grund av förekomsten av äldre ädellövträd. Värdet består dels i själva träden (alm, lönn, lind, oxel och hästkastanj) och dels i att de innehåller insektsfrämjande håligheter samt har påväxt av bl.a. kyrkogårdslav och dvärgkranslav. För fåglar och fladdermöss uppvisar området inga värdefulla kvaliteter, och inga vattenmiljöer påverkas av planen.

Utanför planområdet finns en lindallé och en almallé med påtagligt naturvärde. Alléerna omfattas av biotopskydd enligt förordningen om områdesskydd (1998:1252) 5§.



Utdrag ur Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, Calluna.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Kulturmiljö

Göteborgs Stads kulturmiljöutredning fokuserar främst på värdefulla miljöer ovan mark och ger förslag på hänsyn som behöver tas i den fortsatta planeringsprocessen. Trafikverket behandlar de kulturhistoriska värdena under mark i utredning kopplad till järnvägsplanen.

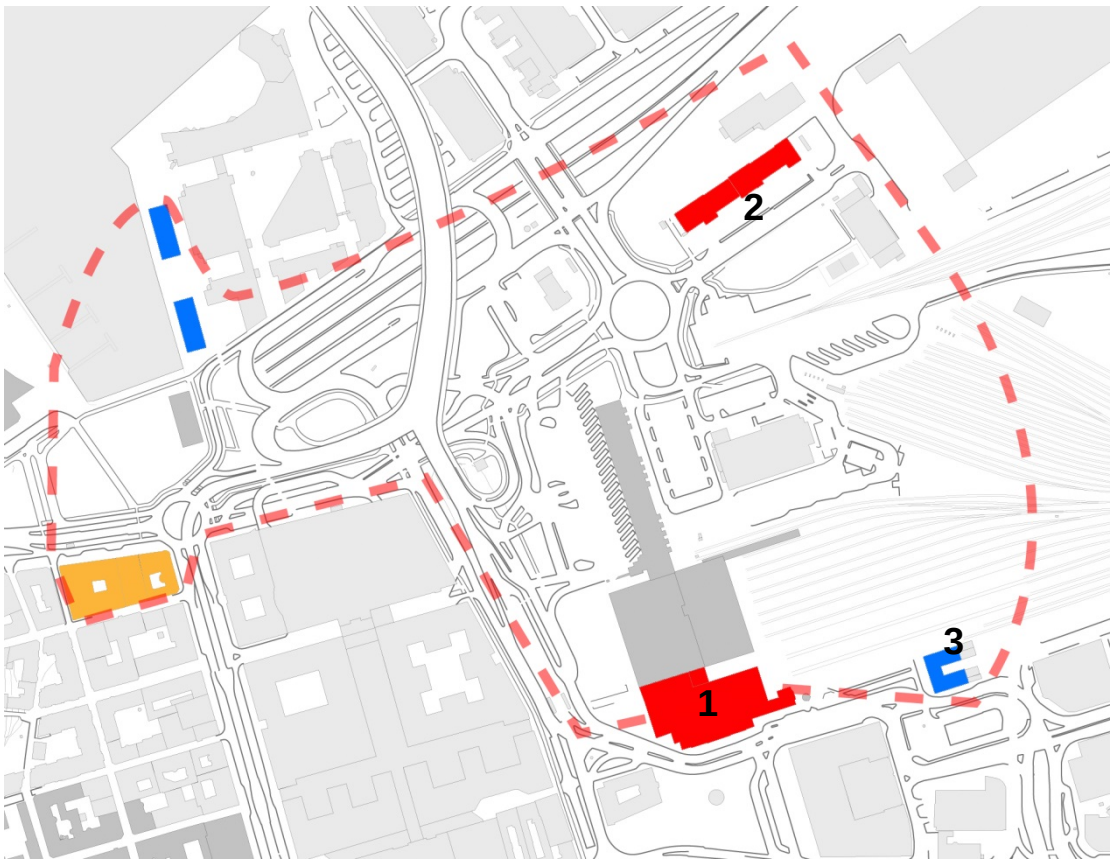


Bild från Göteborgs Stads Kulturmiljöutredning som visar skyddade byggnader i närheten av planområdet.

Kulturmiljön i området har utretts och beskrivits ingående i bilaga till MKB, i bilagan anges rekommendationer för planarbetet.

I kulturmiljöutredningen betonas värdet av den sammanhållna stationsmiljön, som visar på utvecklingen av järnvägen under 150 år. Denna historia går idag bäst att utläsa genom de bevarade stationsbyggnaderna, Centralstationen (1), Bergslagsbanans stationsbyggnad (2) och Fd Västgötabanans stationshus (3).

I planområdets direkta närhet ligger den byggnadsminnesförklarade Bergslagsbanans stationshus. Även det angränsande Centralstationshuset är ett statligt byggnadsminne och bussterminalen Nils Ericson Terminalen belönades 1996 med Kasper Salin-priset för sin arkitektur.

Bergslagsbanans stationshus var utgångspunkten för Sveriges största privata järnväg som tillkom dels tack vare landets järn- och skogsråvaruexport och dels tack vare Göteborgs specifika samförståndsanda mellan näringsliv och stad. Byggnadens representativitet förstärks av resterna efter en tidigare järnvägspark framför västra gaveln. Längs Nils Ericsonsgatan finns rester av en trädrad som tidigare sträckte sig ut mot Gullbergskajen och kopplades samman med en allé längs Bergslagsgatan.

Delar av parkytorna vid stationshuset omfattas av byggnadsminnet och dess karaktär och utseende får inte förvanskas enligt byggnadsminnesförklaring Gullbergsvass 703:58. Parken utgör en viktig del för förståelsen och upplevelsen av byggnadsminnet men har successivt minskats i omfattning.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar (*Fornsök, 2014-01-30*). Flera arkeologiska undersökningar har tidigare utförts i området i samband med andra byggnationer, exempelvis Götatunneln. Mot bakgrund av resultaten av tidigare arkeologiska undersökningar på platsen är det möjligt att träkonstruktioner i form av rustbäddar, sänkverk eller träpålar och kanske även fartygslämningar kommer att påträffas.

Undersökningar och utgrävningar av lämningar under mark kommer att göras i samarbete mellan Trafikverket och Göteborgs Stad med hänsyn till alla planerade projekt i området. Enligt kulturmiljölagen (1988:950) 2 kap §6 Lag (2013:548) erfordras tillstånd av Länsstyrelsen om man i samband med en markexploatering påträffar en fornlämning och avser rubba, förändra eller borttaga densamma. En upplysning på plankartan införs.

Rekreation, stadsmiljö och sociala aspekter

Göteborgs Stad har tagit fram ett material som undersöker sociala konsekvenser och konsekvenser för barn av Västlänken. Materialet fokuserar på den direkta påverkan på platser där de tre nya stationerna byggs eller där schakt för exempelvis ventilation eller utrymning placeras.

Nulägesanalysen påpekar att det norra stationsområdet, där denna plan ingår, i stort domineras av trafik och parkeringsplatser. Avsaknaden av bostäder och övrig bebyggelse innebär att platsen kan upplevas som ödslig och otrygg på kvällen. Utöver den verksamhet som finns inne i centralstationens byggnader råder här en allmän brist på sociala funktioner och vistelseytor. Ett av undantagen är Bergslagsparken, framför gamla Bergslagsbanans stationsbyggnad, men den har en låg användningsgrad. Nyligen drogs en väg genom parken som delade den i två. I ena delen finns en boulebana som fortfarande används, samt en idrottshall. Idrottshallen används av skolor i området, men också av föreningsliv och för diverse evenemang.

Bilder från Bergslagsparken. Den vänstra bilden är en vy från parken mot centralstationen och visar vägen som delat parken i två delar. Den högra bilden är en vy från Nils Ericson Terminalen mot parken och Bergslagsbanans stationshus.

Vägarna, trafiklederna (i synnerhet väg E45, Götaleden) och spårvägarna skapar barriärer i området och försvårar framkomligheten för fotgängare och cyklister och situationen är särskilt ogynnsam för människor med funktionsnedsättningar. Dessa barriärer bidrar också till att man trots närheten till Göta älv inte upplever någon kontakt med älvstrandsområdet och vattnet.

Samtidigt uppehåller sig många i området i väntan på kollektivtrafik eller på väg till och från den service och handel som finns både inom stationsbyggnaderna och i närområdet. Många gång- och cykeltrafikanter upplever att det är svårt att orientera sig mellan dessa olika målpunkter.

Trafik, parkering och tillgänglighet

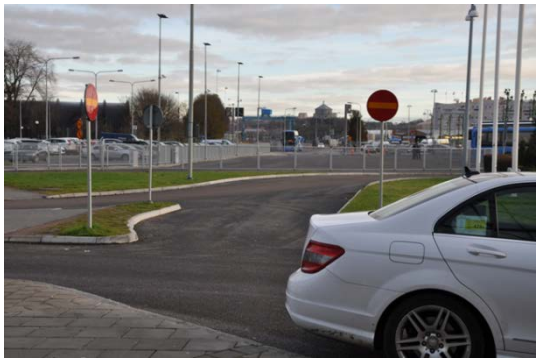
Centrala Göteborg är en viktig målpunkt i regionen med handel, kontor, utbildning och service. Samtidigt utgör området runt Göteborgs centralstation en viktig bytespunkt mellan olika trafikslag. Området är utpekat som en strategisk knutpunkt i Göteborgs översiktsplan.

Bil- och kollektivtrafik sammanstrålar i en cirkulationsplats som utgör korsningen Stadstjänaregatan, Bergslagsgatan och infart/utfart för angöringstrafiken till Centralstationen och Nils Ericson Terminalen. Tidigare anslöts även Kruthusgatan till korsningen, men är sedan några år flyttad så den ansluter till Bergslagsgatan en bit längre österut genom den gamla järnvägsparken.

Tillgängligheten för fotgängare och cyklister begränsas idag av att trafikledernа för bil- och kollektivtrafik skapar barriärer, ofta med nivåskillnader, som försvårar orienteringen och hindrar fria siktlinjer. Det finns flera cykelstråk som leder till och igenom området.

I flera lägen korsas cykelbanorna av fotgängare vilket skapar konfliktytor mellan gång- och cykeltrafikanter. Generellt kan orienterbarheten runt Centralstationen förbättras genom tydligare stråk och övergångar. Kopplingen mot Brunnsparken och övriga city bör stärkas för att ge bättre förutsättningar för fotgängare och cyklister.

Miljön i området är idag inte anpassad för personer med rörelse- eller funktionshinder, eller för barn, på grund av höga trafikhastigheter och omfattande barriärer i området med få tydliga stråk.



Två bilder från området idag. Den vänstra bilden visar en vy från Nils Ericson Terminalens norra gavel österut och den högra bilden visar en vy från ungefär samma plats med blick västerut mot Götaälvbron och köpcentret Nordstan.

Bilparkering i området finns bland annat vid Göteborgs centralstation och i köpcentret Nordstan. Cykelparkering finns på flera platser kring centralstationen men kapaciteten är otillräcklig.

Hela Centralenområdet, som är större än planområdet, är ett komplext trafikalt system som passeras av totalt närmare 60 miljoner resenärer årligen när alla resor med alla

trafikslag räknas in. Det finns riksintressen för kommunikation i angränsning till detaljplanens område; bland annat riksintresse väg med E45 – Götaleden.

Området kring centralstationen är mycket viktigt som startpunkt för resor, bytespunkt mellan olika trafikslag och slutdestination då det innehåller målpunkter i form av arbetsplatser, service och handel. Som tabellen nedan visar passerar idag totalt cirka 220 000 resenärer området per vargdagsdygn:

Trafikslag	Antal fordon	Antal resenärer idag
Gång och cykel	-	50 000
Buss och spårvagn	4000	94 000
Bil	62 000	74 000
Totalt antal resenärer:		Ca 220 000

Funktionsanalys Centralen – Nulägesbeskrivning, WSP 2014.

Teknik

I området runt centralstationen förekommer omfattande ledningsstråk. Trafikverket ansvarar för att utreda vad som finns i marken inom järnvägsplansområdet, till exempel VA, fjärrvärme och tele. Samordning sker mellan Trafikverkets projekt Västlänken och övriga intressenters projekt och planer i området så att omläggningar av ledningsstråk och andra tekniska aspekter genomförs så effektivt som möjligt i området, trots projektens olika tidsramar.

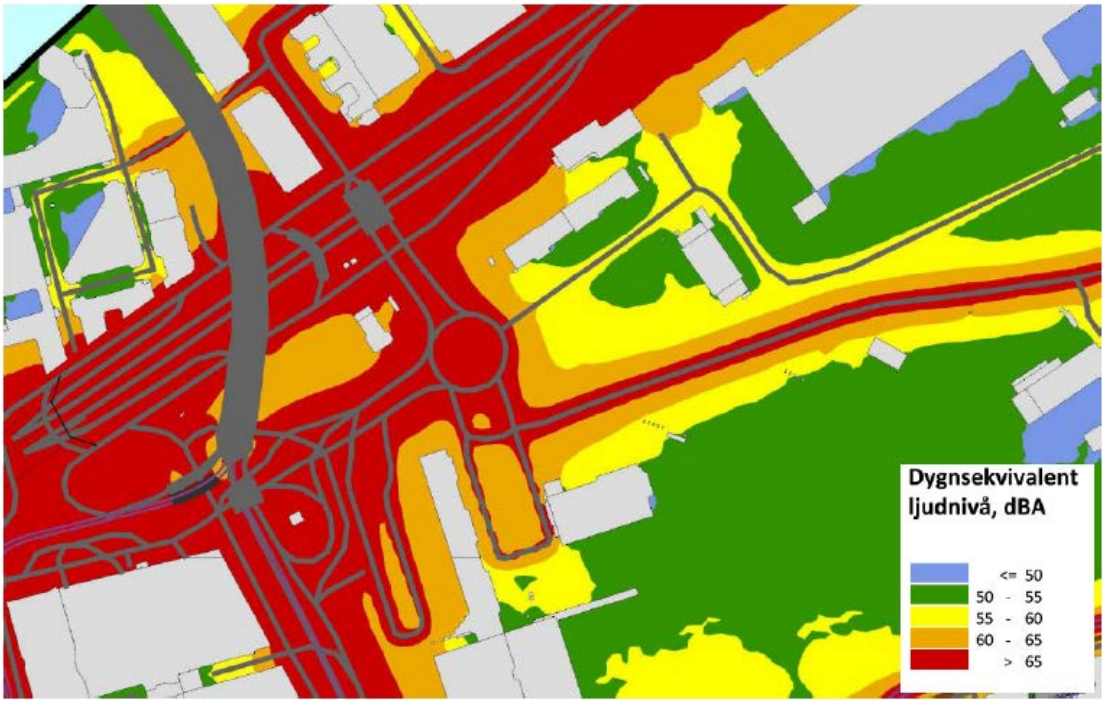
I detaljplanen finns yta avsatt för förflyttad infrastruktur, exempelvis dagvattenledningar.

Störningar

Buller

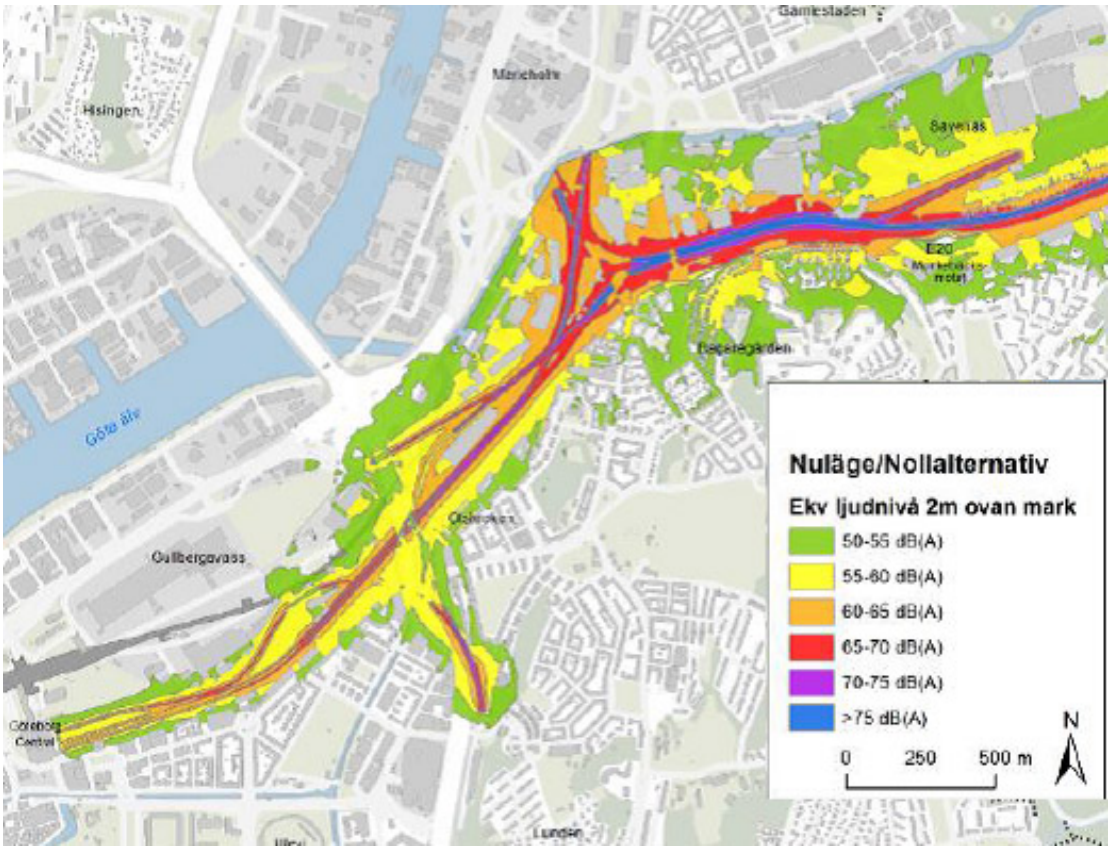
Göteborgs Stad har tagit fram en trafikbullerutredning och Trafikverket har utrett järnvägsbuller; båda utredningarna analyserar ett större geografiskt område än planområdet. Verksamhetsbuller i området är mycket begränsat och har därför inte utretts vidare. Trafikbullerutredningens framtidsanalys diskuteras i kapitlet Detaljplanens innebörd och genomförande i detta dokument.

Nulägesanalysen utgår ifrån Göteborg stads bullerkartläggning från år 2015. Utredningen visar att planområdet i nuläget är relativt bullerutsatt med ekvivalenta nivåer över 65 dBA på grund av de stora flödena med trafik och kollektivtrafik i området.



Figur över bullerutbredning från väg- och spårvagnstrafik, Göteborgs Stads bullerkartläggning 2015. (Sweco 2015-09-18).

Nulägesanalysen från Trafikverkets järnvägsbullerutredning visar att järnvägen ger upphov till relativt låga bullernivåer.



Utsnitt för centralenområdet ur bild från Trafikverkets underlagsrapport till Järnvägsplanens MKB ”Ljud, Stomljud och Vibrationer”.

Stomljud och vibrationer

Inom planområdet finns risk för att stomljud och vibrationer uppkommer till följd av passerande trafik. Det gäller såväl kollektivtrafik i markplan som i tunnel. Åtgärder kommer att göras på tunnelns utformning i de delar där byggnation föreslås i denna detaljplan.

Luftmiljö

I nuläget finns en nedåtgående trend för halten av luftföroreningar i centrala Göteborg. Trots det överskrids gränsvärdena för miljökvalitetsnormerna i området. Framförallt är det mängden partiklar och kvävedioxid, som till stor del härrör från vägtrafik och sjöfart, som är svår att sänka (Miljöförvaltningen 2011).

Farligt gods/Risk

För farligt gods har Göteborgs stad tagit fram en Fördjupad Översiktsplan. För bebyggelse som anpassas till den anvisade fysiska ramen skall någon ytterligare riskanalys inte behöva utföras. Enligt denna ska kontor inte placeras närmare än 30 meter och bostäder inte närmare än 80 meter från järnväg. Minsta avstånd till vägar anges till 50 meter för kontor respektive 100 meter för bostäder. På kombiterminalens område direkt öster om planområdet förekommer idag farligt gods. Avståndet till kvartersmark är 40 meter från kombiterminalen och 20 meter från uppställningsspåren.

Elektromagnetiska fält

Världshälsoorganisationens expertorgan för cancerforskning (IARC, 2002) har klassificerat lågfrekventa elektromagnetiska fält som möjligen cancerframkallande. Klassificeringen baseras på en metaanalys, det vill säga en sammanvägning av tidigare genomförda studier. Metaanalysen visar att det finns en dubblerad leukemirisk hos barn vid en dygnsmedelexeponering över 0,4 µT som inte kan förklaras av slumpmässiga variationer, men som delvis kan bero på så kallat selektionsfel i vissa studier. Klassningen föranleder misstanke om att lågfrekventa magnetfält ökar risken för leukemi hos barn. Någon riskökning under 0,4 µT har inte kunnat konstateras, och medelexponeringen i bostäder inom Göteborg är 0,12 µT (Miljömedicinsk bedömning, 2014).

Höga vattennivåer

Byggnader och samhällsviktiga anläggningar (sådant som garanterar stadens tekniska försörjning) förläggs på nivåer i överensstämmelse med gällande Översiktsplan, Färdigt golv på byggnader ska vara minst +2,8 meter och samhällsviktiga anläggningar ska säkras till +3,8 meter i rikets höjdskala.

Utgångsnivåer för fortsatt arbete med att säkra områdets tillgänglighet vid en översvämningssituation ska vara att byggnader ska kunna nås av Räddningstjänst vilket innebär att dessa vägar ska kunna säkras till ett vattendjup om max 0,5 meter.

Tillgänglighet till byggnader ska även säkras för gående vilket innebär att planområdet vid vidare planläggning bör förses med nätverk av gång- och cykelvägar som kan garantera max 0,2 meters vattendjup. Angivna nivåer i planen utgör även riktlinjer för att säkra funktioner vid översvämning orsakad av kraftig nederbörd. Utgångspunkten är att dessa nivåer ska gälla för att säkra nämnda funktioner vid ett 100års regn år 2100 det vill säga 175-180 millimeter på två timmar.

För att hantera de översvämningsrisker som i och med klimatförändringarna kan uppstå på lång sikt (efter år 2070) planerar staden för ett storskaligt översvämningsskydd.

Dagens planering ska beakta behov av framtida skydd och att föreslagen markanvändning inte hamnar i konflikt med behov av framtida åtgärder utifrån dagens kunskap.

Ett högvatten motsvarande dagens 200års händelse (+2,0 m) kan förväntas påverka framkomligheten i området öster om rondellen på Bergslagsgatan och Gullbergsvassgatan. Översvämningsdjup varierar i storleksordning 0,3-0,8 m. Tillgängligheten till och från området påverkas av att nedfarten till Götatunneln/E45 är översvämmade men alternativ väg finns via Nils Ericsonsgatan. Orsaken till översvämningseffekten i området behöver studeras vidare men sannolikt beror den på baktryck i dagvattennätet.

Planområdet löper risk att påverkas av översvämning i sådan omfattning att framkomligheten påverkas i området. Vid planering av framtida markvändning krävs därför åtgärder för att säkerställa framkomlighet och genomföra skadebegränsande åtgärder. Läs mer under rubriken Klimatförändringar och översvämning.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Övergripande – hela Västlänken

Västlänken utgörs av cirka 8 kilometer ny järnväg, varav ca 6 kilometer i tunnel, genom Göteborg som binder samman befintliga järnvägsspår mellan Sävenäs och Almedal. I Trafikverkets järnvägsutredning (2007) valdes en korridor, där Västlänken skulle dras, för vilken Trafikverket nu beviljats tillåtlighet hos regeringen.

Trafikverkets järnvägsplan som reglerar anläggningens funktion kan inte genomföras om den strider mot gällande detaljplaner. Det säkerställs genom detaljplaner för tunneln och dess anläggningar. Vid varje station tas nya detaljplaner fram. Dessa planer reglerar främst markanvändningen i staden ovan mark men även stationsutrymmet och tekniska utrymmen under mark. Stationernas och järnvägstunnelns detaljplaner överlappar varandra på vissa geografiska platser. Där detta sker ersätter stationsplanerna järnvägstunnelns detaljplaner.

I denna detaljplan prövas en markanvändning för Station Centralen och anslutande byggnader.

Angränsande beslutade projekt och planer

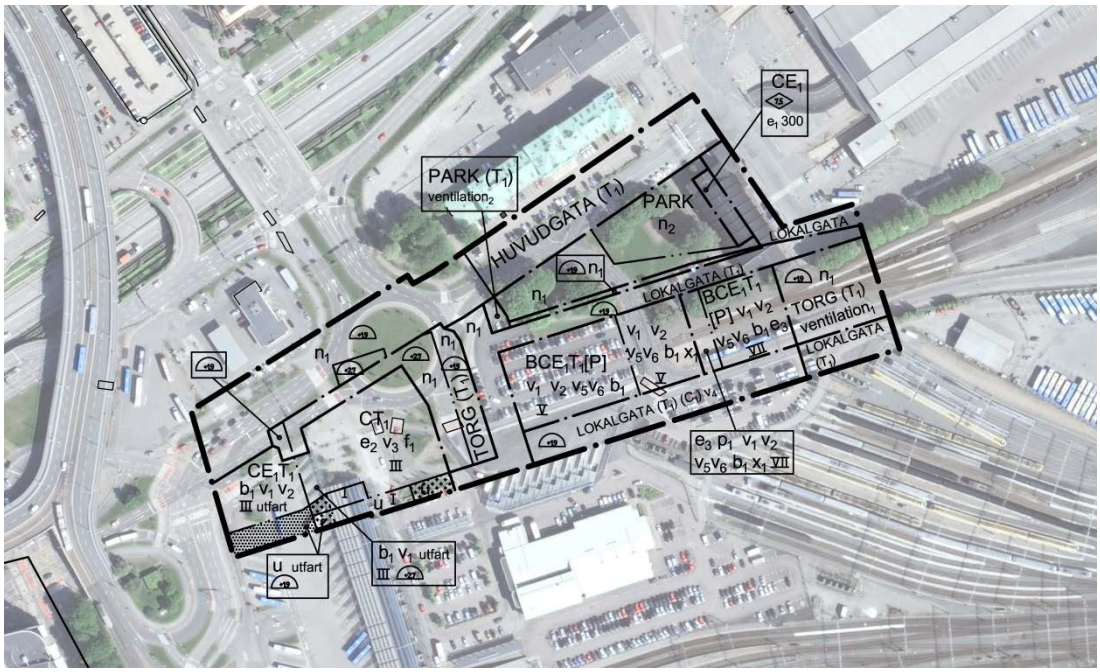
Detaljplanen för Station Centralen är en del i ett betydligt större stadsutvecklings- och omvandlingsprojekt i staden, delvis kopplat till Västlänken. Nästan all, till detaljplanen anslutande mark, ingår i detta omvandlingsprojekt och berörs därmed av omvandlingsplaner som har beskrivits i tidigare delar av detta dokument.

Nya Hisingsbron, som planeras för att ersätta nuvarande Götaälvbron, förändrar vägnätet och kollektivtrafikens sträckning. Söder om denna pågår planarbete för att sänka och, med byggnation, överdäcka en del av väg E45, Götaleden. Söder om denna detaljplan pågår planarbete för Bangårdsförbindelsen, vilken avses bli en länk mellan norra och södra sidan av nuvarande bangård och öppna upp för en tätare stad. Öster om stationsområdet, i Gullbergsvass, förväntas omfattande stadsutveckling över kommande decennier vilket kommer att öka antalet boende och arbetande i närområdet. Dessutom har flera intressenter, såsom Jernhusen, Nordstan och Västtrafik utvecklingsplaner som påverkar området.

Detaljplanen för Station Centralen tar hänsyn till dessa projekt och planer med målsättningen att projekten gemensamt ska skapa en välfungerande, sammanhängande och intressant regional kärna.

Detaljplanens innehåll

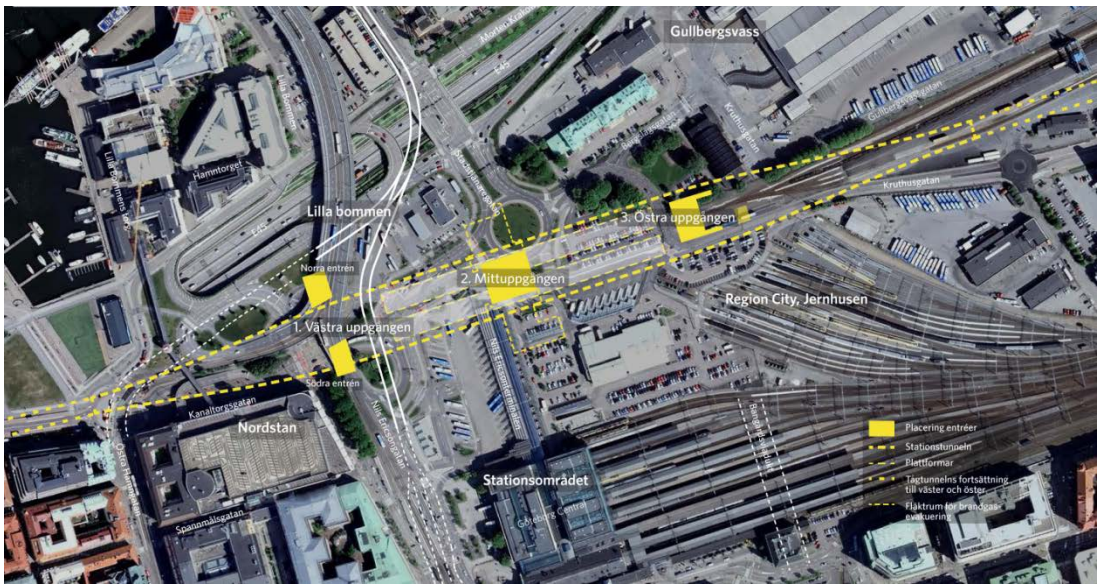
Aktuell detaljplan medger byggnation av en ny tunneldel samt uppförande av nya byggnader för centrumändamål med huvudsyfte att inrymma två uppgångar för Västlänkens Station Centralen. Planen tillåter även kontor och bostäder i delar av bebyggelse, samt ytor för uppförande av transformatorstationer. Inom planen ryms även allmänplatsmark i form av huvudgata, lokalgator och ytor för angöring, torg och park. Plankartan som redovisar den föreslagna markanvändningen inom planområdet är del av planhandlingarna. För att visa hur markanvändningen i området föreslås förändras har plankartan i nedanstående bild lagts ovanpå ett flygfoto som visar befintliga förhållanden i området. Några av huvuddragen i detaljplaneförslaget framgår av bilden, exempelvis att ytor som idag används för trafik och parkering i framtiden föreslås bebyggas med kvarter, samt att Bergslagsparken framför Bergslagsbanans stationshus föreslås planläggas som park. De olika geografiska områdena i detaljplanen beskrivs närmare nedan.



Detaljplanens plankarta visas i denna bild ovanpå ett flygfoto över området som det ser ut idag och ger en bild av de föreslagna förändringarna i markanvändning. Bild Stadsbyggnadskontoret.

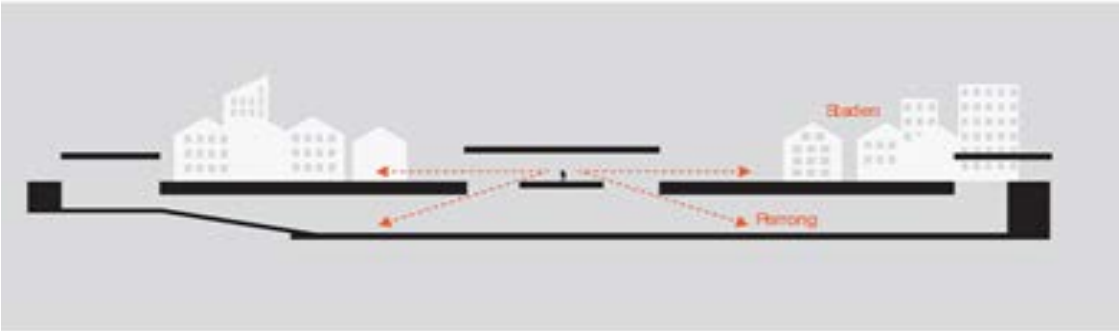
Stationen under mark

Station Centralen ligger ytligt norr om nuvarande centralstation och Nils Ericson Terminalen.



Gul markering visar uppgångslägen för Station Centralen, streckade linjer visar järnvägstunnelns yttre gränser, fläktrum och plattformar. Bild Metro arkitekter för Trafikverket, juli 2014.

De fyra plattformarna är cirka 250 meter långa med uppgångar i väster, i mitten och i öster. Denna detaljplan innehåller uppgångarna i öster och i mitten; de västra uppgångslägena möjliggörs genom detaljplanen för järnvägstunneln. Eftersom stationen ligger relativt grunt under mark finns goda möjligheter till dagsljus på perrongerna, detta prioriteras särskilt vid mittuppgången som en viktig aspekt för orienterbarheten. Vid de västra uppgångarna finns ett mellanplan vilket ger möjlighet för resenärer att välja redan under mark om de vill komma upp på den norra sidan om huvudgatan för att komma vidare mot exempelvis Lilla Bommen, eller om de vill komma upp på södra sidan som ligger bra till för exempelvis köpcentret Nordstan eller byten till kollektivtrafik i Nils Ericsongatan. Vid den östra uppgången blir kopplingen mot det framtida bebyggelseområdet i Gullbergsvass och det planerade området norr om befintlig säckstation närmast söderut viktiga. Vid mittuppgången och den östra uppgången kommer resenärerna direkt upp till mark.



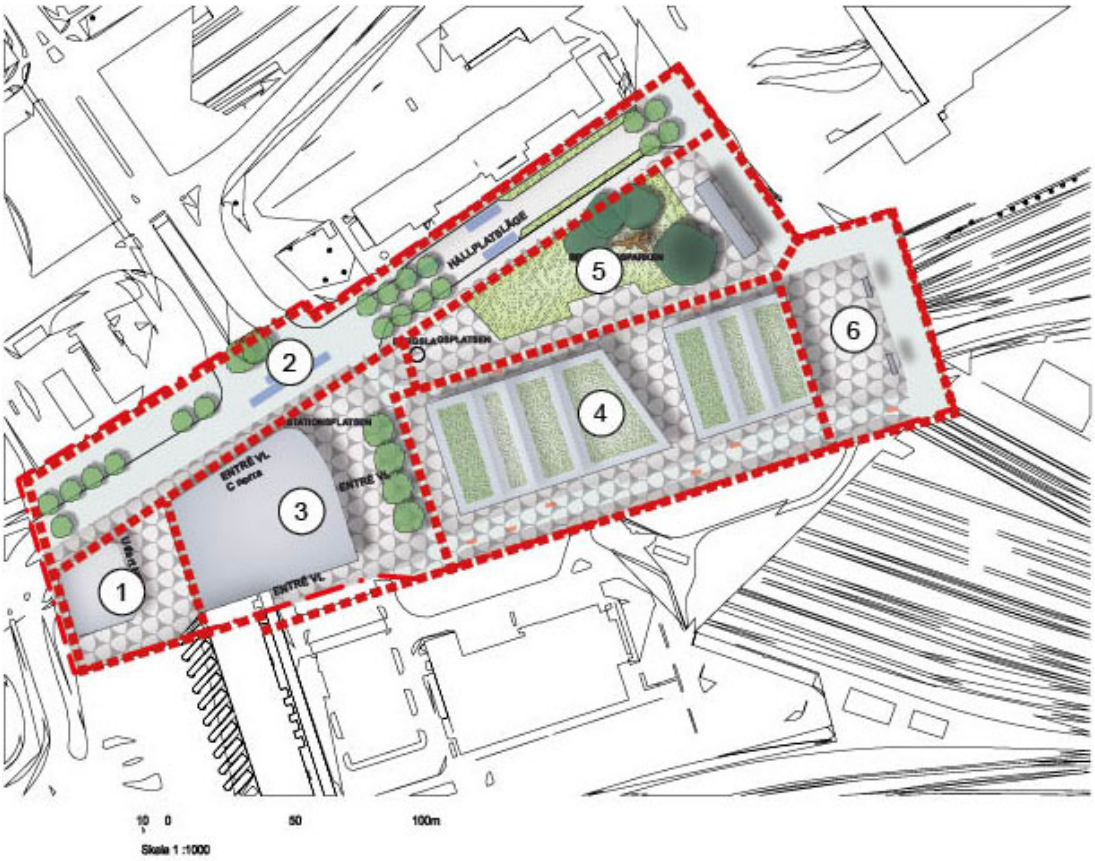
Schematisk bild som visar mellanplanet i väster (till vänster i bild) samt uppgångarna direkt till marknivå i mitten och öster av plattformarna. Pilarna illustrerar dagsljusnedsläpp vid mittuppgången. Bild Metro Arkitekter.

Förutom stationens plattformar och uppgångar så behövs många tekniska anläggningar för att järnvägsanläggningen ska fungera, exempelvis ventilation. Vissa av dessa anläggningar är viktiga för säkerheten och finns till för att möjliggöra exempelvis

utrymning eller snabb ventilering i händelse av brand-, gas- eller rökutveckling i stationsrummet.

Stationsområdet ovan mark

Läget och utformningen på stationsrummet under mark är nära sammankopplat med stadens struktur och funktion ovan mark. För att skapa en välfungerande regional knutpunkt och en god stadsmiljö väger detaljplanen samman olika aspekter av funktion och innehåll för att skapa en samlad bild. Arbetet redovisas i en illustrationsplan, som visar hur markytan inom planområdet är tänkt att användas med hänsyn till omkringliggande befintliga och framtida byggnader och vistelseytor.



Översikt över de beskrivna delområdena nedan.

1 Området väster om Mittuppgången

Längst västerut i planområdet föreslås in- och utfart från Bergslagsgatan till Nils Ericson Terminalen för bussar. Separata in- och utfarter är i detta läge både mer yteffektiva och möjliggör en bättre operativ hantering av bussarna än en samlad in- och utfart. Flödet av bussar förväntas bli jämförbart med dagens flöde, det vill säga cirka två bussar per minut i högtrafik. I detta område är orienterbarhet och tydlighet för fotgängare och cyklister av största vikt och detaljerade studier krävs för att utforma det väst- östliga huvudgångstråket. Vid stråken för bussar föreslås byggnader som på grund av belastningsbegränsningar på Västlänkens tunnel kan bli högst tre våningar höga.

2 Huvudgata Bergslagsgatan

Bergslagsgatan föreslås i stort sett behålla sitt nuvarande läge men breddas för att hantera en utökad framtida användning där den blir en viktig koppling mot Hisingsbron, Gullbergsvass och Bangårdsviadukten. Gatan kommer att inrymma främst kollektivtrafik med hållplatser men även biltrafik i vissa sektioner, och tydliga, breda gång- och cykelstråk med korsningspunkter mellan söder och norr. Den framtida trafikhanteringen i området beskrivs närmare under rubriken trafik och parkering nedan.

3 Mittuppgången, Centralstationens norra huvudentré

Mittuppgången föreslås ligga direkt norr om Nils Ericson Terminalen vilket möjliggör ett tydligt och direkt stråk för fotgängare mellan Västlänken, bussterminalen och centralstationens fjärrtåg. Denna uppgång kommer främst att användas av de som ska byta mellan något trafikslag vid dessa platser eller söder om centralstationen. Ytmässigt dimensioneras byggnaden för att hantera flöden från de underjordiska plattformarna via hissar och trappor, samt ett genomgående diagonalt gångflöde genom byggnaden.

Utanför, runt mittuppgången, skapas en plats där exempelvis cykelparkering, mindre planteringar och sittplatser kan placeras. Placeringen av dessa funktioner ska avgöras av väderstreck, sol-, skugg- och vindförhållanden samt siktlinjer till exempelvis närliggande hållplatser. Direkt öster om mittuppgången finns även plats för bilangöring för särskilda behov.

Mittuppgångens byggnad är viktig för att annonsera centralstationen mot norr, den kommer att synas tydligt från den nya Hisingsbron. Byggnaden kommer att utgöra en ny entré till centralstationen norrifrån, och blir därmed en viktig komponent för att skapa en ny norrsida till centralstationen, likt hur centralstationen idag har en tydlig södersida mot Drottningtorget. På grund av byggnadens funktion och dignitet föreslås dess slutliga utformning avgöras i en arkitekttävling.

4 Nya bebyggelsekvarter

De kvarter som föreslås i området kan innehålla såväl bostäder som kontor och andra centrumfunktioner. Illustrationsplanen visar Jernhusens vision i dagsläget för områdets utformning, med hus som trappar i mellan 5 och 7 våningar. Planen reglerar också att minst hälften av takytorna, eller fasadytor med motsvarande fördröjningskapacitet ska användas för fördröjning av dagvatten, exempelvis genom att anlägga gröna tak.

Genom att höja entréplanets nivå något finns möjlighet till en våning under mark för bilparkering och tekniska anläggningar mellan tågtunneln och markplanet. Kvarteren är en del av Jernhusens utvecklingsområde som berör området norr om Centralstationen, och kan kopplas ihop med dessa via gångbroar från tredje våningen ovan mark.

5 Bergslagsparken

Parken framför Bergslagsbanans stationshus är idag relativt outnyttjad och är avsides belägen utan någon enkel koppling till stationsområdet. Avsikten med planförslaget är att lyfta fram parken. Trots att den omges av gator och byggnader så har den god potential att bli en plats med ett lugnare tempo och grönska. En minimering av biltrafiken mellan parken och kvarteren söder om, samt en inramning genom en mindre byggrätt i parkens östra del, förstärker denna potential.

Målsättningen är att bevara parkens grönska så mycket som möjligt. I den västra delen av parken kommer marknivåerna att behöva justeras, i samband med detta kommer sannolikt några av träden i den delen behöva fällas. En del av träden som finns i den södra delen av parken idag kommer också att behöva tas ner i samband med tunnelbygget. Bevaransvärda träd skyddas genom bestämmelse i plankarta, och fällning föregås av lovprövning. Planbestämmelse införs.

Planen föreslår att parkens västra och östra del ges olika karaktär. I väster kan en mer hårdgjord yta skapas. Platsen får en viktig funktion som rörelseyta mellan kommande busshållplatser vid Bergslagsgatan och Stationsentréer. Här kan funktioner såsom cykelparkering, synlig dagvattenhantering samt sittplatser med god överblick mot stationsbyggnaderna och närliggande hållplatser inrymmas. Planen tillåter även att ett brandgasschakt från tunneln placeras i parken, ett sådant schakt används endast vid en nödsituation och kan därför med fördel integreras med ytor att sitta på. Målsättningen är att detta schakt ska placeras i anslutning till trafikytor vid Stadstjänaregatan, men ett utrymme säkras även i denna detaljplan.

I öster får parken stöd av en mindre byggrätt. Denna relativt låga byggnad kan till exempel innehålla café med uteservering, kommunala publika funktioner relaterade till kultur eller information, eller uthyrningsbar yta med flexibel användning. Den skulle också kunna innehålla ungdomsverksamhet. Det är viktigt att innehållet i byggnaden attraherar besökare vid olika tider på året och helst även större delar av dygnet så att funktionen bidrar till att platsen upplevs levande och trygg. Parken kan i den östra delen vara mindre hårdgjord än i den västra delen; gräs- och grusytor, äldre träd, sittplatser och konstverk som även fungerar som lekredskap kan skapa en intressant miljö.

En viktig förutsättning som behöver beaktas i Bergslagsparkens utformning är den låga marknivån. De nya byggnaderna ovanpå Västlänksstationen kommer att ha fär-

digt golv cirka 1,5-2 meter högre än parken och Bergslagsbanans stationshus vid Bergslagsgatan. I den östra delen av parken föreslås den låga marknivån behållas för att det ska bli lättare att bevara de äldre träden. Möjlighet finns då att skapa en lugn oas där anslutande mark kan trappas ner mot den lägre parkytan. Som skyddsåtgärd vid översvämning görs hela parken översvämningsbar, med detta i åtanke vid planering och anläggning kan skadeförebyggande åtgärder vidtas för att skador på parken vid sådan översvämning ska minimeras.

Vy mot Bergslagsparken sedd från öster. Illustration Varpunen 2014.

6 Den östra uppgången

Den östra uppgången föreslås ligga så långt österut som möjligt med hänsyn till den underjordiska stationens utformning. Detta för att sprida flödet utmed plattformen och skapa bra stråk mot Gullbergsvass och Bangårdsviadukten. Den östra uppgången är tänkt som huvudsaklig angöringspunkt för bilburna resenärer. Direkt utanför uppgången finns plats för cykelparkering och cykelstråk öster- och söderut via den framtida Bangårdsviadukten. Det ska vara möjligt för passagerare att vänta både utomhus och inomhus med goda siktlinjer mot angöringsplatsen.

Utformningsmässigt kan den östra uppgången bli en del av Jernhusens utvecklingsområde som berör området norr om Centralstationen. Det behöver vara möjligt att komma in i byggnaden genom flera ingångar i markplan och dessa ingångar till Västlänken och angöringsfunktionerna ska annonseras tydligt mot omgivningen.

Vy mot Station Centralens östra entré, Varpunen 2016 .

Gatumiljöer

Gestaltningen av de gatumiljöer som skapas i området kommer att ha stor betydelse. Genom val av markbeläggning och utformning kan man signalera att biltrafiken mellan torgytor, park och de nya bebyggelsekvarteren rör sig på fotgängarnas villkor. Det kan till exempel handla om att skapa breda trottoarytor och en slätare markbeläggning vid passage mot Bergslagsparken. Se vidare under beskrivningar Tillgänglighet och Service samt Friytor.

Planbestämmelser

Plankartan redovisar de planbestämmelser som reglerar markens användning i området. Detta avsnitt beskriver hur vissa mer preciserade planbestämmelser relaterar till planens intentioner och vad syftet med respektive bestämmelse är. Planbestämmelser utan närmare precisering tillåter ofta en större flexibilitet, för fullständig redogörelse för vad som tillåts inom respektive användning hänvisas till Boverket.

$x_{1:}$ Bestämmelsen innebär att en allmänt tillgänglig passage skall anordnas på kvartersmark inom utpekat område. Passagen ska vara minst sju meter bred och 4,5 meter hög och vara i nord-sydlig riktning. Detta eftersom allmänheten ska ha möjlighet att passera genom kvarteret för att nå Bergslagsparken söderifrån och nå söderut från parken. Servitutet ska bestämmas, och lov sedan kunna lämnas för att bebygga övriga delar. Servitutet kan i framtiden omprövas, och passagen flyttas inom angivet område. En sådan omprövning ska i så fall ske på fastighetsägarens initiativ.

ventilation$_1$/ventilation$_{2:}$ Bestämmelserna tillåter byggnation av de ventilationsanläggningar som krävs för att järnvägstunneln ska fungera. Begränsningarna i höjd och storlek möjliggör anläggningarnas integration i miljön och stadsrummet.

n_1: Bestämmelsen avser träd som inte med säkerhet kan bevaras på sin plats under järnvägsanläggningens byggtid. Träden har dock ett sådant värde att en generell prövning ska göras om de påverkas.

n_2: Denna bestämmelse avser träd som bedöms bevaransvärda och möjliga att bevara på sin nuvarande plats under byggtid, även om det kräver extra åtgärder. Bestämmel-

sen säkerställer att de nödvändiga åtgärder som krävs för att träden ska kunna bevaras vidtas.

e_2 och e_3: Bestämmelsen innebär att angiven yta i entréplan ska vara tillgänglig för de som rör sig till och från järnvägsanläggningen. Yta som krävs för utrymning ska vara fri från fasta föremål. Den kan innehålla funktioner som behövs för en fungerande järnvägsanläggning, såsom sittplatser, informationsskyltar, biljettautomater etc.

b_1: Bestämmelsen kräver att minst 50% av takyta eller fasadyta med motsvarande fördröjningseffekt ska verka dagvattenfördröjande. Enligt stadens gällande riktlinjer innebär det att 10 mm per kvadratmeter tak ska kunna fördröjas. Detta kan exempelvis göras genom så kallade gröna tak eller fasader.

v_1,v_2,v_3: Dessa utformningsbestämmelser ställer krav på utformning av bottenvåningar för att skapa levande och öppna bottenvåningar som samspelar med utemiljön och kan bidra till ökad trygghet i området.

v_4: Gångförbindelser i denna bestämmelse avser gångbroar mellan huskroppar. Dessa får anordnas från våning tre och uppåt, med en största bredd om fyra meter, största höjd av en våning och med minst en vånings mellanrum i höjd eller 22 meter i plan. Med största höjd en våning menas våningshöjd i den byggnad gångbron ansluter till i aktuell plan, dvs. höjden på spången får max vara lika hög som våningen i byggnaden.

f_1: Bestämmelsen ger stöd åt intentionerna avseende huvudentrén vid mittuppgången. Avsikten är att upplevelsen av entrén ska vara ljus och rymlig och att ljuset även når perrongerna.

Trafik och parkering

Göteborgs Stads trafikstrategi fastställer målsättningarna för framtidens trafik. Några grundläggande principer i strategin är att till år 2035 (jämfört med år 2011) ska antalet bilresor minskas med 25 % medan antalet gång- och cykelresor ska ökas markant och resor med kollektivtrafik fördubblas. En vidareutveckling av trafikstrategin är Göteborgs Stads Cykelprogram. Cykelprogrammet sätter målbilder till år 2025, och tills dess är målet att antalet cykelresor ska tredubblas jämfört med 2011. Med tanke på Centralenområdets karaktär kan detta innebära en större ökning, en fyrdubbling eller ännu mer. Med detta i åtanke är det viktigt att cykelresandet ges tillräckligt utrymme.

Eftersom samtliga mål i trafikstrategin berör Göteborg övergripande berör också samtliga mål planområdet, huvudmålen är:

- Huvudmål för resor: ett lättillgängligt regioncentrum, där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner, oavsett färdmedel och förutsättningar. Göteborg skall upplevas som lättillgängligt.
- Huvudmål för stadsrum: attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv, där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.
- Huvudmål för godstransporter: Göteborg som Nordens logistikcentrum, säkerställa en god framkomlighet för godstransporter och samtidigt minska de lokala, negativa miljökonsekvenserna.

Kollektivtrafik

Busstrafiken i området är idag centrerad kring Nils Ericson Terminalen som även i framtiden kommer att vara en viktig knutpunkt. Fjärr-, region-, och flygbussar samt ersättningstrafik vid inställda tåg använder främst terminalen medan express- och stombussar till stor del trafikerar omkringliggande hållplatser.

Dagens spårvägstrafik leds från Hisingen över Götaälvbron och runt Nordstan i Nils Ericsonsgatan och Östra Hamngatan.

Illustrationen visar de huvudsakliga kollektivtrafikstråken i området som föreslås till år 2035.

Bild över huvudsakliga kollektivtrafikstråk, WSP.

Kollektivtrafiken i området kommer att struktureras om i framtiden till en följd av Västlänken, den nya Hisingsbron och Bangårdsviadukten. Bangårdsviadukten är en ny förbindelse över bangården som ska koppla ihop området öster om Västlänkens station med området vid Polhemsplatsen, öster om Drottningtorget. Även nedsänkningen av väg E45, Götaleden, bidrar till en förändrad trafiksituation i området men detta påverkar främst biltrafiken. De olika projekten kommer att färdigställas vid olika tidpunkter och omstruktureringen av kollektivtrafiken till den målbild som illustreras för år 2035 ovan kommer därför att ske över en längre tid.

Byggandet av Västlänken kommer att medföra att många som idag reser med regionbussar istället kommer att resa med tåg. Dessutom frigörs kapacitet för fler fjärrtåg vid centralstationen när många regionalförbindelser flyttar till västlänksstationen.

Hisingsbron är placerad längre österut än dagens Göta älvbro, men lösningen för kollektivtrafik med ramper till Nils Ericsongatan och Östra Hamngatan kommer att likna dagens lösning. Hållplatslägen kommer fortsatt att finnas utmed Nils Ericsongatan och utmed Kanaltorgsgatan. Dessutom kommer det att finnas en förbindelse för cyklister, bussar och bilar från bron direkt till Stadstjänarebron och vidare mot Nils Ericson Terminalen, hållplatslägen i Bergslagsgatan och mot Bangårdsviadukten.

På Bergslagsgatan, framför Bergslagsbanans stationshus, ges möjlighet för ett framtida hållplatsläge, och på denna sträcka kan det även finnas möjlighet till uppställning för ersättningsbussar vid inställda tåg.

Gång- och cykeltrafik

Redan idag används området av många gångtrafikanter och cyklister på grund av att det är en regional knutpunkt där många passerar, byter mellan trafikslag eller når sin slutdestination. Västlänken skapar möjligheter att fördela resenärsmängder i staden, så att trycket på centralstationen minskar. Med ett ökat antal resenärer totalt sett, så blir denna minskning relativ, och således väntas antalet resenärer vid Centralstationen bli högre än idag trots denna möjlighet till fördelning.

För cykeltrafiken är området en viktig nod i pendlingscykelstråken och i det övergripande cykelvägnätet i alla riktningar från Centralenområdet. Dessutom används lånecyklar flitigt i området. Antalet cyklar varierar kraftigt med årstiden och väderlek men under de varmare månaderna passerar tusentals cyklister området varje vardagsdygn:

Göta älvbron: 3700 cyklister

Hamnstråket: 1200 cyklister

Från öster, Kruthusgatan/Gamlestan: 1500 cyklister

Nils Ericsongatan: 4000 cyklister (uppskattad siffra)

(källa Trafikkontoret, 2013)

Dubbelt så många gående passerar Nordstans huvudentré under rusningstid en vardag som de mest använda delarna av Vasagatan, Kungsportsavenyn, Linnégatan och Kungsgatan tillsammans, vilket är talande för att det är en mycket stor mängd gående.

I framtiden, då stadsutvecklingen av Gullbergsvass tar fart och de olika infrastrukturprojekten i området underlättar för gående och cyklister så kommer antalet att öka. Bilden nedan illustrerar de huvudsakliga ytorna för gående och stråken för cykeltrafikanter som föreslås i området till år 2035.

Bild över huvudsakliga cykelstråk, WSP.

Från Hisingen kommer fotgängare och cyklister att kunna ta sig till området via den nya Hisingsbron som landar vid Stadstjänarebron norr om Götaleden. Stråken görs dubbelriktade på båda sidor om bron. Från norr kan dessa resenärer ta sig till Lilla Bommen, Gullbergsstrand och mot Hamnstråket till Gamlestan. Projektet Överdäckning av Götaleden kommer göra det möjligt att nå målpunkter i söder på ett friare sätt än idag via någon av de gator som kommer koppla området söder om leden med Gullbergsstrand mellan Stadstjänaregatan och Torsgatan.

Österut förbättras kopplingarna i takt med stadsutvecklingen, och det kommer att bli enklare att röra sig mot Gullbergsvass och vidare mot Gamlestan.

Från väster kommer fotgängare och cyklister att kunna ta sig till och från området via Kanaltorgsgatan/Bergslagsgatan och genom Nordstan via Spannmålsgatan.

Söderifrån utgör framförallt Nils Ericsonsgatan huvudstråket men den planerade Bangårdsviadukten kommer också att bli en viktig länk till staden söderut, mot till exempel Nya Allén.

Det finns idag runt 1000 cykelparkeringar i Centralenområdet som helhet. Behovet för år 2026 bedöms vara mellan 3000-4000 platser, baserat på nuvarande verksamheter och förändringar i resvanor och kollektivtrafikens struktur. Cykelparkering och ytor för lånecykelsystem kommer att anordnas i anslutning till stationsuppgångar.

Till ovanstående behov av cykelparkering adderas behovet för tillkommande verksamheter inom planområdet. I första hand hänvisas lösningar för detta till föreslagen kvartersmark, men det kan bli aktuellt att lösa det ökade behovet, eller delar av det utanför planområdet.

Biltrafik

Planområdet angränsas av områden med relativt stora bil- och godstrafikflöden. Följande siffor visar antalet fordon uppmätta under 2014 per årsmedelvardagsdygn:

E45/Götaleden: 63 100 fordon

Götatunneln: 58 900 fordon

Götaälvbron: 20 100 fordon

Nils Ericsonsgatan: 16 500 fordon

Även i framtiden kommer många fordon att flöda runt planområdet men i likhet med kollektivtrafiken så förändras förutsättningarna genom de olika infrastrukturprojekten som planeras i området. Främst den nya Hisingsbron, nedsänkningen av väg E45/Götaleden och ny Bangårdsviadukt. Eftersom dessa projekt inte kommer att färdigställas samtidigt, och att tillfälliga behov kan uppstå under de olika projektens byggtider så kommer olika lösningar att implementeras vid olika tidpunkter fram till målbilden år 2035, som visas på illustrationen över de huvudsakliga bilstråken nedan.

Bild över huvudsakliga bilstråk, WSP.

Från norr ansluter idag Stadstjänarebron och Stadstjänaregatan med avfarter och påfarter från E45/Götaleden. Innan Hisingsbron byggs är Stadstjänarebron vägen till Lilla Bommen-området och Gullbergsstrand. När Hisingsbron står färdig så leder gatan i stället upp på bron.

I projektet nedsänkning av E45/Götaleden byggs ett nytt trafikmot vid Kämpegatan som ersätter anslutningen av Stadstjänaregatan till Lilla Bommen och Gullbergsvass från Centralenområdet. Det nya trafikmotet bidrar till att huvuddelen av biltrafiken utifrån leds in till Västlänkenstationen öster om Bergslagsbanans stationshus och inte

som idag via Stadstjänarebron på västra sidan. Det nya motet får även en naturlig koppling till den planerade Bangårdsviadukten och exploateringen av Gullbergsvass.

I den östra delen av planområdet föreslås korttidsparkering samt platser för att hämta och lämna passagerare. Här ges också plats för parkering för rörelsehindrade.

Cirkulationsplatsen vid korsningen Stadstjänaregatan – Bergslagsgatan tas bort, till förmån för en mer sammanhållen och mindre ytkrävande signalkorsning. Runt Bergslagsparken är tanken att det ska förekomma begränsat med biltrafik, så att parken lyfts fram och en tydlig prioritering för gående skapas. Detta möjliggörs framförallt genom att stråken norr respektive söder om kvarteren ovanpå Västlänksstationen prioriteras för biltrafik, men det är också viktigt hur gaturummet i anslutning till parken utformas.

Service-, utrycknings- och underhållstrafik

I närheten av östra uppgången ska plats anordnas för uppställning av räddningstjänstens fordon. Detta föreslås på allmän plats, torg och gatumark, eftersom att detta ger flexibilitet för framtiden om utrymmeskravet skulle förändras. Även driftsfordon, som behövs för att underhålla järnvägsanläggningen och andra tekniska anläggningar i området, samt servicefordon (t.ex. återvinning och leveranser) behöver enkelt kunna komma nära byggnadernas fasader.

Detaljutformningen av ytorna kring Station Centralens uppgångar kommer i det fortsatta arbetet att analyseras tillsammans med de olika intressenterna, så att alla ovanstående funktioner tillgodoses i enlighet med lagkrav och praktisk hänsyn. Det kommer i detta arbete att vara viktigt att behålla fria ytor kring uppgångarna där bilar och cyklar inte får parkera, så att Räddningstjänst samt drift- och underhållsfordon inte hindras.

Bilparkering

Göteborgs stad har en parkeringspolicy antagen av kommunfullmäktige 2009 med tillhörande parkeringstal som vägledning, godkända av byggnadsnämnden 2011. För att det ska vara möjligt att frångå dessa vägledningar krävs motprestationer, exempelvis i form av bilpooler, gröna resplaner eller andra typer av transportlösningar som minskar behovet av parkeringsplatser. I Centralenområdet är det kollektivtrafiknära läget mycket gynnsamt, och ambitionsnivåerna är höga. Med utgångspunkt i detta har man därför utrett det områdesspecifika parkeringsbehovet.

Utredningen genomfördes inom ramen för stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet under 2015. Den pekar på ett flertal alternativa lösningar och resonemang för att minska behovet av ett stort antal parkeringsplatser. I denna detaljplan har alternativet benämnt 2a bedömts hålla en lämplig nivå som utgångspunkt för bilparkering tack vare mycket god kollektivtrafikförsörjning på både lokal, regional och nationell nivå. Genom möjliga lösningar med till exempel samutnyttjande, bilpooler och andra åtgärder kan antalet bilparkeringar minskas ytterligare (Trivector Traffic 2015).

För Station Centralens planområde beräknas i alternativ 2a ca 210 parkeringsplatser för bilar efterfrågas till år 2035. Parkeringar kan anläggas i ett källarplan direkt ovan tunnel, alternativt inom detaljplanens kvartersmark. Avsikten är att angöring och parkering ska ske så långt österut som möjligt inom planområdet, för att minska mäng-

den biltrafik längre in i området. Parkeringsbehovet kopplat till stationsändamålet är max 100 platser.

Den största enskilda funktionen som påverkar antalet bilparkeringar är besöksparkering för handel. Det har gjorts ett antagande av ytorna för handel genom att fördjupa resonemanget kring vilka typer av handel och vilka de huvudsakliga kundgrupperna kan bli inom planområdet (WSP, PM Stationsnära handel, bilparkering i planeringen av handelsetableringar i Centralenområdet i Göteborg). Kollektivtrafikknutpunkten i sig och Västlänkens uppgångar gör att vissa stråk får stora flöden med gående som reser med kollektivtrafiken. Vid dessa stråk kommer förmodligen handelsytorna att till största delen vända sig till kollektivtrafikresenärer. Inom Jernhusens utvecklingsområde planeras för ett betydande innehåll av kontor. Detta i sin tur ger behov till närservice av olika slag för arbetsplatserna såsom exempelvis lunchrestauranger. Dessa ytor vänder sig direkt till kollektivtrafikresenärer respektive grupper som innefattas i andra delar av parkeringslösningen och behöver således inte ha särskilda besöksparkeringar kopplade till sig.

För att även bilparkeringstalet för övriga handelsytor skall kunna sänkas så finns det krav på motprestation från byggherrarna med olika typer av mobilitetsåtgärder.

I arbetet med utvecklingen av Centralenområdet arbetas det med inriktningen att utveckla mobilitetsidéerna så att bilparkeringen skall kunna hanteras flexibelt och med olika typer av samutnyttjande och att förlägga bilparkeringarna samlade på ett eller flera ställen som exempelvis vid den tänkta förlängningen av Kämpegatan eller i närheten av bangården med direkt koppling till den planerade Bangårdsviadukten. Med denna typ av lösningar kan biltrafiken minskas på gatorna vid Västlänksuppgångarna och vid Bergslagsparken.

Under en övergångsperiod kan parkeringar tillfälligt behöva anordnas inom en del av kvartersmarken för närliggande utvecklingsområden. Detta regleras genom en tillfällig användning för parkeringsanläggning [P].

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten via kollektivtrafik ökar genom att detaljplanen gör det möjligt att uppföra Station Centralen inom den planerade Västlänkens tågtunnel. Planen förutsätter en utbyggnad av busstrafiken/anläggning av ny hållplats vid Bergslagsgatan.

Tillgänglighet till service ökar genom att detaljplanen möjliggör en utbyggnad av service i form av bland annat resenärsfunktioner. Ett förbättrat gång- och cykelnät byggs också genom området och detta kopplas samman med det övergripande nätet.

I förslaget ersätts befintliga parkeringsplatser av bebyggelse, vilket påverkar bilburna besökare negativt, se avsnitt om parkering. Med många fler arbetsplatser i området kommer det dock finnas fler som kan arbeta i bästa kollektivtrafikläge, vilket är värdefullt för många och underlättar arbetspendling med kollektivtrafik.

Nya ytor anläggs så att tillgänglighet till såväl stationens offentliga miljö som torg och parkytor säkerställs.

Förslaget innebär att planområdet ges ett mer stadsmässigt innehåll samt att det blir en mer självklar del av kommunikationscentrat Centralen. Planområdet omvandlas från att vara en baksida till en knutpunkt med fler publika och kommersiella funktioner än idag.

Friytor

Eftersom planområdet utgör en strategisk knutpunkt i staden så kommer det att bli en plats där människor samlas, möts och tillbringar tid i väntan på kollektivtrafik. Ambitionen är att skapa tydligt orienterbara platser inom planområdet vilka hänger samman på ett naturligt sätt med stråk och mötesplatser utanför området. En viktig förutsättning, i denna och omkringliggande planer, är den negativa effekten av miljöer som utgör barriärer i området, exempelvis Götaleden och andra omkringliggande gator och spårvägsstråk och intentionen är att minska barriäreffekterna.

Det ska vara enkelt, smidigt och tryggt att röra sig till fots och med cykel i Centralenområdet. Tydliga och gena kopplingar för fotgängare och cyklister planeras därför med målpunkter i både befintliga och kommande platser och byggnader. I denna plan har hänsyn tagits till de förutsättningar som anges i planen för nya Hisingsbron samt förutsättningarna som staden formulerat för hela området i stadsutvecklingsprogrammet för Station Centralen.

Utformningen av friytorna inom planområdet ska kännetecknas av en mänsklig skala, miljöerna ska vara livliga, intressanta och estetiskt tilltalande och det ska upplevas tryggt och trevligt att uppehålla sig i området. Ytorna ska anpassas så att alla har samma förutsättningar att röra sig fritt och tryggt oavsett exempelvis kön, ålder, funktions- eller rörelsehinder. Därför krävs att hänsyn tas till faktorer så som tillfredställande väderskydd, välplacerade sittplatser, fria siktlinjer och trygghetsskapande belysning vid detaljutformning av de olika ytorna.

Mötesplatser

Centralenområdet som strategisk knutpunkt är den plats som många besökare för första gången möter staden på. Platsen blir därför en naturlig mötesplats för stadens invånare och besökare. Dessutom är platsen i sig en målpunkt tack vare den handel och service som erbjuds.

Inom planområdet ryms en parkyta, som beskrivs närmare under rubriken Bergslagsparken ovan, två större torgytor och ytor för angöring och kollektivtrafik.

Detaljplanen skapar ett större sammanhängande offentligt rum, där torgytorna ansluter mot Bergslagsparkens miljö.

Torgytan som ligger vid den mittersta stationsuppgången präglas i framtiden främst av människor på väg till och från stationen. Det är då en livlig plats som upplevelsemässigt fortsätter in i den öppna byggnad som kommer att utgöra mittuppgången.

Stråken kring stationsområdet är viktiga att utforma så att de upplevs intima och trygga även vid tidpunkter då området är mer glest befolkat. Alla ytor ska vara välkomnande både dag- och nattetid vilket gör belysningen till en viktig del i utformningen.

Stationernas in- och utgångar samt perrongerna utgör också viktiga mötesplatser. För att skapa platser som upplevs trevliga att vistas på eftersträvas dagsljusinsläpp så långt det är möjligt. Mittuppgångens öppna byggnad ger möjlighet till en ljus perrong med stark koppling till stationstorget.

Som alla andra kollektivtrafiknoder kommer platsen att vara mest befolkad under rusningstid. Planens intention är dock att platsen och byggnaderna ska vara välanvända under större delen av dygnet, och det är därför av vikt att byggnadernas entrévå-

ningar används för publika ändamål. Genom att utöver detta skapa målpunkter såsom caféer, butiker, lekytor med mera inom planområdet skapas en plats som är väl integrerad i den stad som planeras i området.

Torgytan kring mittuppgången ska vara en plats som är befolkad under de flesta av dygnets timmar med god överblickbarhet, sittplatser och en behaglig skala. Bild (Federation Square, Melbourne), copyright: Andru1308.

Lek och rekreation

I nuläget finns begränsade ytor för lek eller rekreation inom planområdet. De grönytor som utgör Bergslagsparken är inte upptagna i stadens sociotopkarta för centrum, med stor sannolikhet för att de varken upplevs eller utnyttjas som en park. Planen möjliggör att parkens funktion som lek och rekreationsyta utvecklas.

Planens avsikt är att skapa en knutpunkt för resenärer till och från staden samt mellan olika punkter i staden. Området förväntas bli intensivt befolkat under stora delar av dagen. Park och torgytor bör utformas med bibehållen grönska men delvis hårdgjord för att klara av att hantera de påfrestningar som en aktiv användning utgör. Sittplatser, belysning och markbeläggning utformas för att platsen ska kunna användas även för att uppehålla sig och inte endast för människor på väg.

Park

Bergslagsparken blir den huvudsakliga parkytan inom planområdet, se den områdesvisa beskrivningen i område 5, Bergslagsparken. Inslag av grönska och träd är också positivt inom de föreslagna torgytorna och i gaturummet. I dagens miljö runt Centralstationen finns ett fåtal områden där lite lugnare utrymmen och vila erbjuds, och dessa behöver också utvecklas som komplement till de trafikintensiva miljöerna kring den nya Västlänksstationen. Där kan Bergslagsparken fylla en viktig funktion.

Naturmiljö

Detaljplanen påverkar inte förekomsten av naturmiljö i området, men ambitionen är att skapa gröna ytor där detta är möjligt. Utöver positiva effekter avseende livskvalitet och estetik fyller dessa ytor en viktig funktion för områdets dagvattenhantering.

Planbestämmelser anges för att säkerställa dagvattenfördröjning och denna kan med fördel utgöras av gröna tak eller fasader.

Detaljplanen kommer innebära att den naturmiljö som i naturmiljöutredningen beskrivs som särskilt värdefull inom området, resterna av järnvägsparken, rustas upp och behålls som parkmiljö. De träd som kan sparas inom parkområdet skyddas i detaljplan.

Den del av byggnadsminnet ”Bergslagsbanans stationshus” som ligger framför byggnaden och som har planterats med en ny trädrad kommer att tas i anspråk för gatumark i planförslaget. Detta kommer att kräva en omprövning av byggnadsminnet. Tillstånd enligt kulturmiljölagen krävs vid påverkan på statliga byggnadsminnen. Ansökan om omprövning görs hos Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet.

Sociala aspekter

Detaljplanen kommer över lag att öka de sociala kvalitéerna i området. Detaljplanen möjliggör en ökad blandning av funktioner, där såväl centrumfunktioner som bostäder tillåts i området. Det kan utöka serviceutbudet i området och göra det möjligt att öka platsens betydelse och integration med det omkringliggande stadsområdet.

Med nya utrymmen för arbetsplatser och bostäder skapas förutsättningar för ett rikare vardagsliv. Mer folk som bor, arbetar och rör sig i området innebär i sin tur ett ökat behov av vardagsfunktioner såsom mataffärer, parker och förskolor. Detaljplanen möjliggör flera sådana funktioner, men fler kommer att behövas i närområdet.

Samtidigt som det norra området blir mer integrerat med resten av Centralstationen väntas det också få en mer framträdande och egen identitet. Planområdet väntas gå från att vara en baksida till en knutpunkt med fler publika och kommersiella funktioner än idag och innehålla en tydlig norra entré till centralstationen.

Det föreslagna torget framför huvudentrén kan bli en ny yta för samspel. De byggnader som ligger söder om parken ska ha publika verksamheter i bottenvåningen, vilket stärker förutsättningarna för platsen att bli trygg och levande, i synnerhet om det blir många kvällsöppna verksamheter. Bäst för trygghet, folkliv och samspel är om fasaderna är aktiva, med fönster, belysning och många entréer.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Detaljplanens dagvattenutredning fokuserar på dagvatten som rinner ovan mark inom planområdet och influensområden. Utredningen visar på principlösningar och huvudstråk för hanteringen av dagvatten i området och sammanfattar de viktigaste frågorna inför samarbete med angränsande projekt framöver.

Trafikverket utreder det dagvatten som rinner i tunneln och tråg samt andra typer av vatten som är nödvändiga för tunnelns drift, såsom spolvatten och avloppsvatten.

Dessutom utreder Trafikverket vilka ledningsomläggningar som krävs när Västlänken byggs.

Enligt stadens dagvattenpolicy ska lokalt omhändertagande tillämpas i första hand. Det går bara att göra till viss del inom området. Marken består av utfyllandsmassor och därefter av tät lera med högt portryck, och infiltrationsmöjligheterna är dåliga. Samtidigt är stora delar av utrymmet under mark redan upptaget av planerad spårtunnel, befintliga och planerade ledningar och skyddsvärda träd. Detaljplanen innehåller därför bestämmelse om fördröjning inom kvartersmark. Dagvattenhantering i gata på allmän plats medges.

Klimatförändringar och översvämning

Med stöd i arbetet med Göteborgs Stads klimatmodell bedöms framkomlighet till och från planområdet vid översvämningar kunna ske via alternativa färdvägar både för personbilstrafik och Räddningstjänst. Detta gäller både översvämningseffekter orsakade av högvatten i havet och häftig nederbörd. Det bedöms också finnas goda förutsättningar att fotgängare kan garanteras framkomlighet till och från området vid dessa händelser. Östra delarna av området kan drabbas av kraftiga översvämningar vid häftig nederbörd vilket starkt begränsar framkomlighet inom denna del av planområdet.

För att säkerställa framkomlighet till området för Räddningstjänst vid extrema väderhändelser från de mest närliggande brandstationerna (Gårda, Lundby) skulle det krävas åtgärder utanför planområdet. Åtgärder bedöms nödvändiga inom planområdet för att hantera konsekvenserna av häftig nederbörd. Det handlar i första hand om att identifiera och ge plats för vattenstråk vid kraftig nederbörd. Åtgärder för att motverka högvatten i havet bedöms nödvändiga men sådana åtgärder måste ske utanför planområdet.

Det pågår ett planeringsarbete inom staden för att inom en relativt snar framtid upprätta ett högvattenskydd i form av ett älvkantskydd som ska skydda staden innan en mer storskalig lösning finns på plats.

Geohydrologi

Byggskedet beskrivs i Trafikverkets material för järnvägsplanen. Under driftskedet kommer det vatten som läcker in i spårtunnlarna att tas om hand i en gemensam reningsanläggning och efter behandling pumpas till recipient. Vid tunnelmynningar och tillfartstunnlar behandlas inläckande grundvatten på motsvarande sätt med en anpassning till lokala förhållanden. Kontrollprogrammet för byggskedet kommer att i tillämpliga delar kvarstå under driftskedet för att följa upp eventuella långsiktiga förändringar i grundvattennivåer och grundläggning. Bedömningen för driftskedet är att det inte kommer att uppstå några väsentliga negativa konsekvenser för skyddsobjekt i form av byggnader eller naturmiljöer på grund av Västlänken.

Grundvatten förekommer dels i de ytliga jordlagren, som består av fyllnadsmaterial, och dels i friktionsjordslagren under de mäktiga lerlagren. Mätningar i det övre magasinet visar på att grundvattennivån är +0,5 till +1,5 meter.

Nuvarande kunskap tyder på att klimatförändringarna på sikt generellt kommer innebära förhöjda grundvattennivåer. I centralenområdet kan dels effekter orsakade av förhöjd medelvattenyta i älven påverka grundvattennivåerna i området men också ökad nederbörd. Även dämningseffekter orsakade av underjordskonstruktioner kan

påverka grundvattensituationen i området. Risken för att grundvattennivåerna i området på sikt kommer stiga måste därför beaktas i vidare planering.

Markhöjder

Planområdet är känsligt för översvämningar, och det finns risk för att instängda områden skapas. Det framgår bland annat i dagvattenutredningen. Höjdsättningen inom området är därför viktig.

Marken inom planområdet varierar i höjd mellan +1,0 och +2,2 meter. I Göteborgs Stad har det fastställts att höjd på färdigt golv för nybyggda hus inom aktuellt område ska ligga på minst +2.8 meter för att skapa marginal mot dagens och framtida extrema högvattensituationer.

Utgångsnivåer för fortsatt arbete med att säkra framkomligheten i området vid en översvämningssituation är att byggnader ska kunna nås av räddningstjänst, polis och ambulans, vilket innebär att dessa vägar ska kunna drabbas av max 0,5 meters vattendjup.

Tillgänglighet till byggnader ska även säkras för gående vilket innebär att planområdet vid vidare planläggning bör förses nätverk med gång- och cykelvägar som kan garantera max 0,2 meters vattendjup. Dessa utgör även riktlinjer för att säkra funktioner vid översvämning orsakad av kraftig nederbörd. Vid vidare utformning av planområdet är utgångspunkten att dessa nivåer ska gälla för att säkra nämnda funktioner vid ett 100 års regn år 2100, det vill säga mer än 50 mm nederbörd på 30 min. Enligt Göteborgs stads hydromodell orsakar ett 100 års regn idag djup som överskrider 0,2m i Bergslagsparken och på Bergslagsgatan, se PM – Delområdesbeskrivning Klimatrisker Gullbergsvass (Göteborgs Stad 2015). I samband med planens genomförande kommer marknivåerna inom stora delar av planområdet att höjas och den förväntade höjden på gatumark är +2,6m. Bergslagsparken och delen av planområdet som ansluter mot Bergslagsbanans stationshus kommer dock inte att höjas, och löper därför även i framtiden risk för översvämning.

Vatten och avlopp

Genom planområdet finns ett flertal större ledningsstråk. Dessa ligger relativt samlade och hänsyn till deras placering tas i planförslaget. De ligger till största delen under allmän platsmark lokalgata, men ledningsstråken säkras också genom u-områden i planområdets västra del. Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och Vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutning.

El och tele

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

Övriga ledningar

Inom området finns även gasledningar. De ledningsomläggningar som föreslås i arbetet med Trafikverkets järnvägsplan ryms inom denna handling och säkerställs genom u-områden i denna detaljplan.

Kombiterminal

Inom planområdet ligger en mindre del av Göteborgs kombiterminal. Funktionen kombiterminal är av riksintresse för kommunikation, järnväg. I Översiktsplan för Göteborg anges att alternativ lokalisering för terminalen bör utredas, och en utredning av detta pågår. Avsikten är att funktionen flyttar till Göteborgs Hamn. Omlokalisering av funktionen kombiterminal inom området Gullbergsvass kommer sannolikt inte behöva verkställas.

Förutsättningarna för terminalens fortlevnad med anledning av föreslagen detaljplan har utretts. Utredningen konstaterar att terminalen även efter aktuell plans genomförande har möjlighet att fortsätta att operera i området. Planens genomförande medför dock komplikationer, med framförallt fler uppdelningar av tågset och därmed fler terminaloperationer. Kostnaderna för att som ett alternativ anlägga nya spårytor längre österut i Gullbergsvass bedöms som höga. Utredningen förespråkar att en flytt till ett alternativt läge påskyndas.

Avfall

För byggrätterna i detaljplanen ansvarar respektive fastighetsägare för hantering av avfall samt tillgänglighet för avfallsfordon. Detta granskas vidare i bygglovskedet.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

I bilagt PM Geoteknik redovisas de geotekniska förutsättningarna mer utförligt. Marken inom planområdet är mycket sättningsbenägen. All form av ökade markbelastningar, till exempel genom uppfyllnader eller grundvattensänkning, medför långtidsbundna sättningar. Till följd av de utfyllnader som är utförda inom området pågår det sedan länge sättningar i marken. Fyllnadsmäktigheterna, och därmed lasterna från utfyllnaderna, ökar generellt i riktning mot Göta älv vilket innebär att även sättningshastigheten ökar i samma riktning. Sättningsuppföljningar i mark vittnar om en pågående sättningshastighet på ca 2-4 millimeter/år.

Sättningsdifferenser är speciellt påtagliga i anslutning till pålade konstruktioner. Belastningsökningar, för såväl permanenta och temporära skeden inom området till följd av uppfyllnader eller grundvattensänkning, skall undvikas med avseende på risken att oönskade sättningar och sättningsdifferenser uppstår för planerade eller befintliga byggnader och anläggningar. Nya byggnader och tyngre sättningskänsliga konstruktioner grundläggs lämpligen med pålgrundläggning. Någon form av utjämning rekommenderas vid övergångar mellan pålade konstruktioner och omgivande mark, vid exempelvis entréer eller inom trafikerade ytor, för att hantera stora sättningsdifferenser. Stationsanläggning liksom källarvåningar ska utformas så att inte grundvattenförändringar som kan leda till skada för byggnader och anläggningar uppstår.

Generellt gäller att schakter inom området bör utföras inom temporära stödkonstruktioner för att minimera omgivningspåverkan. Schaktslänter och sponter skall anpassas efter jordlagrens uppbyggnad och hållfasthet, samt med beaktande av förekommande belastningar och pågående trafik intill schakt. Vid användning av lättfyllnad i samband med grundläggning eller markarbeten måste lyftkrafter i samband med översvämning beaktas.

Stabilitetsförhållandena mot Götaleden och Göta älv är tillfredställande inom planområdet, det vill säga säkerhetsfaktorn mot brott uppfyller rekommenderad säkerhetsnivå enligt IEG rapport 4:2010.

Västlänkens stationsanläggning kommer att grundläggas på pålar. Planerade byggnader kommer antingen grundläggas på stationsanläggningen eller på pålar. Med hänsyn till sättningsbenägenheten planeras det inte för några höjningar av dagens marknivåer utan att åtgärder vidtas, exempelvis lättfyllnad. Markanvändning enligt detaljplanen kommer därmed inte förändra stabilitetsförhållandena i området.

Markmiljö

Trafikverket har i samband med arbetet med Järnvägsplanen tagit fram underlag avseende förorenade markområden, se tidigare redovisning under förutsättningar. Detta har kompletterats med utökad rapport av Göteborgs Stad. Rapporten konstaterar att nu påvisad föroreningssituation inte bedöms innebära några begränsningar för detaljplanens intentioner. Marken inom planområdet bedöms vara lämplig för föreslaget ändamål. Stor del av planområdet bedöms beröras av jordschakt för västlänken vilket innebär att Trafikverket ansvarar för omhändertagandet av dessa massor. Enligt planförslaget kommer ingen ny bebyggelse att uppföras inom resterande del av området vilket innebär att det sannolikt inte blir aktuellt med några omfattande markarbeten. Planerade markarbeten bedöms främst komma att omfatta ytskikt och planteringar. Ett fortsatt tätt samarbete med Trafikverket kommer att bedrivas i frågan. Ytterligare undersökningar bör genomföras i bygglovsskedet.

Arkeologi

Undersökningar och utgrävningar av lämningar under mark kommer att göras av ansvarig byggherre i respektive projekt i området. Enligt Kulturmiljölagen (1988:950) erfordras tillstånd av Länsstyrelsen om det i samband med markexploatering påträffas fornlämningar och man avser rubba, förändra eller borttaga dessa. Upplysning finns på plankartan.

Luft och buller

Göteborgs Stads trafikbullerutredning för detaljplanens område har uppdaterats. Utredningen visar att vid prognosår 2026 är området norr om detaljplaneområdet mest bullerutsatt med ljudnivåer över 65 dBA. Eftersom utredningen är gjord i ett tidigt skede och den framtida trafikstrukturen inom och i angränsning till Jernhusens område söder om planområdet ännu inte är fastlagd så behöver bullersituationen detaljstuderas i det vidare arbetet.

Som syns i illustrationerna nedan går det att med utformning av bebyggelsen nå ekvivalenta bullernivåer som inte överskrider gällande riktvärden för ändamål som medges i plan.

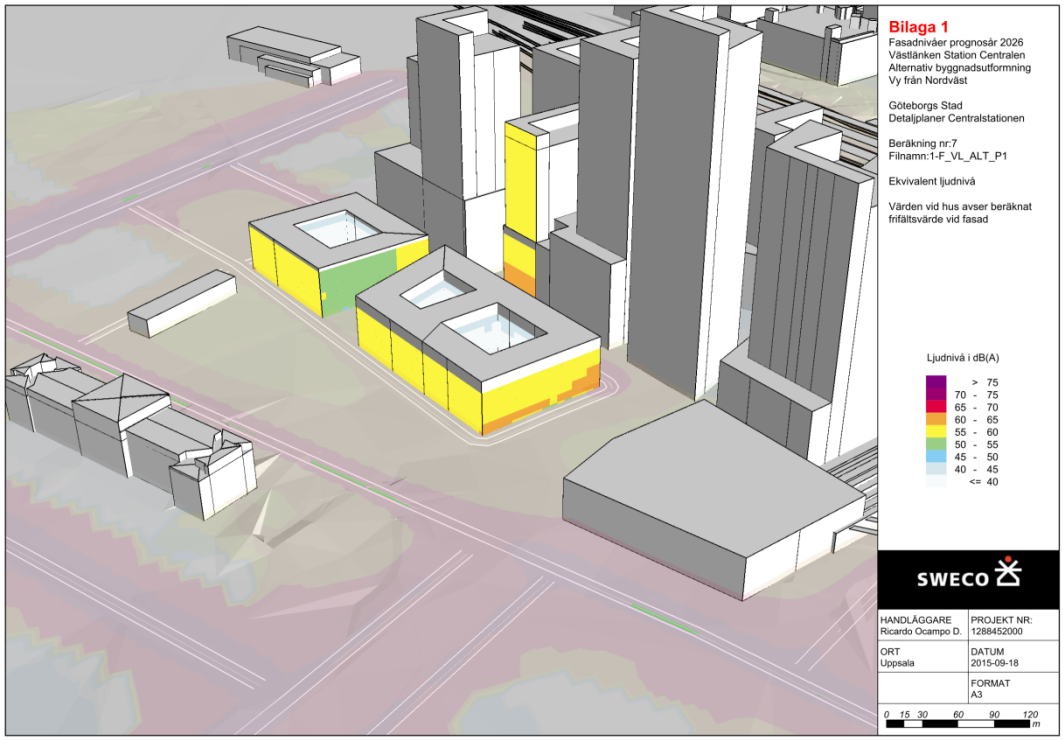


Bild från bullerutredning, Sweco 2015, som visar ljudnivåer vid alternativ kvartersutformning.

Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad har analyserat hur luftmiljön, halterna av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO_2), kommer att påverkas av Västlänken. För varje station har utgångsläget varit ett större geografiskt område än planområdet, i analysområdet ingår bland annat den södra landanslutningen för Götaälvbron och en utbyggnad av Bangårdsförbindelsen. För kvävedioxid visar beräkningarna att planförslaget samt övriga planerade ändringar av markanvändningen i närområdet ger lägre halter jämfört med en situation utan genomförande av aktuell plan. Viadukten och dess anslutande gator ryms inte inom detaljplanen för Station Centralen och därmed bedöms planens genomförande bidra till en förbättrad luftkvalitet avseende kvävedioxid.

Minskad biltrafikbelastning inom planområdet innebär också att halterna av partiklar (PM10) kan förväntas bli lägre jämfört med en trafiksituation som liknar nuläget.

Sammantaget bedöms den föreslagna markanvändningen enligt föreslagen detaljplan i viss utsträckning förbättra luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar (PM10) inom planområdet. Därmed bedöms konsekvenserna av planens genomförande som positiva avseende luftkvalitet.

De detaljerade beräkningar som gjorts av PM10-halterna i utsläppspunkter längs Västlänkens dragning visar att halterna vid stationslägena kan förväntas bli lägre än vad som anges i miljökvalitetsnormerna. Placeringen av utsläppspunkterna bör ske med hänsyn till koncentrationen av människor, exempelvis bör de inte ligga precis i anslutning till entréer.

Elektromagnetiska fält

I den miljömedicinska utredning som gjorts i samband med planarbetet för Västlänken anges att ”tågtrafiken i den planerade tunneln inte kommer att ge upphov till såg-

ra extra sjukdomsfall på grund av elektromagnetiska fält” detta baseras på de genomförda beräkningarna som visar att det längs delar av tunnelsträckan kommer att uppkomma ökningar av det genomsnittliga magnetfältet med ca.0,1 mikrotesla, i övriga mätpunkter är årsmedelvärdena betydligt lägre och ofta helt försumbara. Från befintlig järnväg i närområdet är avståndet 20 meter eller längre till planerad bebyggelse. På det avståndet har de elektromagnetiska fälten avtagit så mycket att effekten är försumbar.

Kompensationsåtgärder

Göteborgs Stad ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploatören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken. En utvärdering av behovet av sådana kompensationsåtgärder har gjorts i arbetet med aktuell detaljplan.

Bergslagsparken är den enda naturyta som påverkas av aktuell detaljplan. Upplevelsemässigt bedöms förändringarna av ytan som positiva, då parken idag inte anses tillföra några särskilda upplevelsevärden till platsen. Andra delar av marken kommer att hårdgöras i något större utsträckning än idag, exempelvis gräsytor i rondellen. Den grönska i form av gräsmattor och eventuella träd som påverkas bör kompenseras inom planområdet. Bestämmelse avseende fördröjning av dagvatten på takytor och fasader har införts på plankartan, vilket ger möjlighet till gröna tak och väggar.

Den idrottshall som ligger inom planområdet idag, före detta Volviahallen, kommer att tas bort vid detaljplanens genomförande. Även om denna funktion inte tydligt ska hanteras inom arbetet med kompensationsåtgärder förespråkas att en liknande anläggning tillgodoses inom närliggande områden. Detta kan inte regleras i aktuell detaljplan, men diskussioner kring om sådan kompensation är möjlig öster om planområdet pågår.

Fastighetsindelning

Fastighetsindelningen, servitut, u-områden, med mera, framgår av plankartan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Allmän plats i form av lokalgator, huvudgator, park och torg finns i detaljplanen. Detaljplanen föreskriver att Göteborgs Stad är huvudman för allmän plats och ansvarar för framtida drift och underhåll. För utbyggnad ansvarar dels Trafikverket och dels Göteborgs Stad.

Gränsdragningen för ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Göteborgs Stad gällande återställande och utbyggnad av allmän plats regleras i kommande genomförandeavtal.

Anläggningar inom kvartersmark

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Respektive fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark. Jernhusen avser att ansvara för det östra kvarteret. Göteborgs Stad avser att markanvisa det västra kvarteret till en eller två aktörer, varav en troligen är Västtrafik.

Ansvarsfördelningen mellan respektive fastighetsägare ovan mark och Trafikverket bör säkerställas i avtal mellan parterna innan genomförandet av detaljplanen.

Anläggningar utanför planområdet

Flera detaljplaner tas fram för Västlänken. Den framtida järnvägsanläggningen ligger dels inom Detaljplan for järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera och dels inom Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal. Västlänken finansieras genom Västsvenska Paketet. Detaljplaner tas också fram för de planerade stationerna vid Haga och Korsvägen.

Drift och förvaltning

Trafikverket ansvarar för drift och förvaltning av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar. Göteborgs Stad genom trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats gata och torg. Göteborgs Stad genom park- och naturförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats park. Respektive fastighetsägare ansvarar för drift och förvaltning inom kvartersmark.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för Göteborgs Stad att lösa in mark utgörande allmän plats. Berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser. Mark som är utlagd som allmän plats överförs till angränsande kommunala fastigheter. Detta kan, om så avtalats, ske utan ersättning för de fastigheter som erhåller byggrätter enligt detaljplanen.

Mark och utrymme avsett för järnvägsändamål

En fastställd järnvägsplan ger Trafikverket rätt samt skyldighet att lösa in mark och utrymme som behövs permanent för järnvägsändamål, med ägande- eller servitutsrätt.

Enligt detaljplaneförslaget redovisas mark/utrymme för järnvägsändamål inom delar av samtliga fastigheter inom detaljplaneområdet.

En fastställd järnvägsplan ger även Trafikverket rätt att tillfälligt ta i anspråk mark och utrymme som behövs under byggtiden. Järnvägsutbyggnaden och dess påverkan på fastigheter redovisas mer utförligt i järnvägsplanen.

Fastighetsbildning

Järnvägstunneln ska bilda en egen tredimensionellt avgränsad fastighet inklusive ventilations- och serviceschakt, plattformar och uppgångar, servicetunnlar och skyddszoner. Till fastigheten kommer rättigheter bildas för att säkerställa resenärspassage och tillträde till stationsbyggnader i markplan och övriga utrymmen som inte tillhör järn-

vägsfastigheten. Den detaljerade avgränsningen av vad som ska ingå i järnvägsfastigheten studeras vidare i planarbetet. Delar som inte kommer att ingå i järnvägsfastigheten, men som kommer att tillhöra denna kan komma att säkerställas genom bildande av servitut för uppstickande delar ovan mark, såsom rökgasanläggning eller liknande.

Kvartersmarken avstyckas för att nybilda fastigheter eller fastighetsregleras för att ombilda befintliga fastigheter. 3D-fastigheter kan komma att bildas ovan mark för att särskilja ägandet i byggnaderna. 3D-fastighetsbildning kan också behövas för spänger som kan byggas mellan byggnadskroppar, över allmän plats. Före beviljande av bygglov för ventilationsschakt och byggnader ska fastighetsbildning av dessa vara genomförd. Underjordiska uppgångar inklusive hissar och rulltrappor är anmälningspliktiga. Anmälan görs i samband med bygglovsansökan.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggningar kan komma att bildas för de delar som ska vara gemensamma for järnvägsfastigheten och fastigheterna ovan mark. Även nya 3D-fastigheter ovan mark kan skapa behov av gemensamhetsanläggningar.

Servitut

Servitut kommer behöva bildas för att säkerställa resenärspassage till stationsbyggnader och tillgång till allmän plats for järnvägsfastigheten. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägsfastighet och tjänande fastighet blir stationsbyggnadsfastigheterna.

Servitut kan komma att bildas för delar av järnvägsanläggningen som inte ligger inom järnvägsfastigheten, exempelvis ventilations- och serviceschakt. Härskande fastighet blir då Trafikverkets järnvägsfastighet och tjänande fastigheter blir de fastigheter där de aktuella anläggningsdelarna ligger.

Servitut kan även komma att bildas för skyddszon och för grundkonstruktioner. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägstunnelfastighet och tjänande fastigheter blir de fastigheter som ligger i anslutning till järnvägstunneln.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas för att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av aktuell detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare. Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeavtalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för Göteborgs Stad, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa Göteborgs Stad avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet.

Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt. Allmänna ledningar, inom områden markerade med u på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt. En viss sträcka av ledningarna är belägna under delar av Nils Ericson Terminalen som efter byggnation av järnvägsanläggningen kommer återställas. Tillgång till ledningarna inom byggnaderna måste säkerställas för drift och förvaltning. För vilka ledningar som berörs av omläggning, se vidare under rubriken Ledningar.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Trafikverket ansöker om fastighetsbildning för järnvägsanläggningen och rättigheter som ska bildas för denna. Göteborgs Stad ansöker om fastighetsbildning för den kommunala kvartersmarken och den allmänna platsmarken. Jernhusen respektive Älvstranden Utveckling AB ansöker om fastighetsbildning inom respektive kvartersmark. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeavtalet mellan Göteborgs stad och Trafikverket. Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Gullbergsvass 17:1
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.
Del av fastigheten kan komma att regleras till ny fastighet för centrumändamål.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Gullbergsvass 17:7
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.
Del av fastigheten kan komma att regleras till ny fastighet för centrumändamål mm.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Gullbergsvass 17:8
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.
Del av fastigheten kan komma att regleras till ny fastighet för centrumändamål mm.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Gullbergsvass 19:1
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Gullbergsvass 703:6
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.
Del av fastigheten blir i detaljplanen kvartersmark och kan därför komma att regleras till fastigheterna Gullbergsvass 703:59 eller 703:60.

Gullbergsvass 703:7
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.
Del av fastigheten kan komma att regleras till ny fastighet för centrumändamål.

Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Gullbergsvass 703:17
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnel-fastigheten.
Del av fastigheten kan komma att regleras till ny fastighet för centrumändamål.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Gullbergsvass 703:44
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnel-fastigheten.
Del av fastigheten kan komma att regleras till ny fastighet för centrumändamål.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Gullbergsvass 703:59
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnel-fastigheten.
Del av fastigheten bildar en eller flera nya fastigheter för centrumändamål.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.
Den del av Gullbergsvass 703:6 som i detaljplanen blir kvartersmark kan komma att regleras till Gullbergsvass 703:59.

Gullbergsvass 703:60
Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnel-fastigheten.
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.
Den del av Gullbergsvass 703:6 som i detaljplanen blir kvartersmark kan komma att regleras till Gullbergsvass 703:60.

Gullbergsvass 703:61
Del av fastigheten blir i detaljplanen allmän plats och kommer därför regleras till kommunal fastighet.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Västtrafik AB har ett arrendeavtal för bussterminal på fastigheten Gullbergsvass 703:7. Arrendeavtalet måste omförhandlas och avtalsområdet minskas för att möjliggöra detaljplanens genomförande. Avtalsområdet kommer även att beröras tillfälligt under byggnationen av Västlänken.

Avtal för provisorisk bussterminal (NET 2) med mera och Kruthusgatan har upprättats mellan Västtrafik AB, Jemhusen, Trafikverket och Göteborgs Stad genom trafikkontoret. Avtalet gäller till och med 2017-12-31 och förlängs därefter i perioder om 12 månader, om inte uppsägning sker.

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands Län är tecknat mellan Västra Götalandsregionen och berörda kommuner. Avtalet reglerar bland annat fortsatt utveckling, fakturering och ansvarsfördelningen mellan parterna gällande anläggningar och infrastruktur.

Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Medfinansieringsavtalet, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Avtal om genomförande av Block 1 med tillägg till avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige, fortsättningsvis benämnt Blockavtal 1, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Blockavtal 1 reglerar organisation för Västsvenska paketet samt finansiering för kostnadsökning som bedömts uppkomma sedan Medfinansierings-avtalet tecknades.

Avtal om genomförande av Block 2 samt om förlängning av avtal om genomförande av Block 1 med mera, fortsättningsvis benämnt Blockavtal 2, är tecknat mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund. Blockavtal 2 reglerar organisation för Västsvenska paketet med fokus på projekt som genomförs eller påbörjas under perioden 2014-2016.

Parterna avser att upprätta fler blockavtal som i likhet med Blockavtal l och 2 beskriver hur del av Västsvenska paketets budget ska användas.

Genomförandeavtal för Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera samt Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal har tecknats mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående genomförande av dessa detaljplaner. Genomförandeavtalet reglerar även delvis åtgärder som görs med stöd av detaljplanen för station Centralen.

Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående markundersökningar som behöver göras innan byggnation.

Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, angående mätpunkter för grundvatten på kvartersmark och mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom trafikkontoret, angående mätpunkter för grundvatten på allmän plats.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket

Göteborgs Stad och Trafikverket har för avsikt att teckna separat genomförandeavtal för station Centralen.

Göteborgs Stad och Trafikverket har för avsikt att teckna överenskommelse om fastighetsbildning.

Göteborgs Stad och Trafikverket har för avsikt att teckna överenskommelse om arbetsområden. Ytor för Räddningstjänstens typfordon ska regleras i en överenskommelse mellan Trafikverket och Göteborgs Stad genom Trafikkontoret.

Avtal mellan Göteborg Stad, Västtrafik, Jernhusen och Trafikverket

Innan detaljplanen antas ska avtal ha tecknats mellan Göteborgs Stad, Västtrafik, Jernhusen och Trafikverket angående ansvar för och ägande av olika delar av den blivande stationen. I avtalet bör även genomförandetiden för de ingående bebyggelsekvarteren regleras.

Avtal mellan Trafikverket och Jernhusen

Då östra uppgången ska integreras i Jernhusens kvarter bör avtal tecknas mellan Trafikverket och Jernhusen gällande fastighetsbildning, byggnation m.m.

Avtal kan komma att tecknas mellan Trafikverket och Jernhusen gällande reglering av mark som ligger i det östra kvarteret inom detaljplanen.

Avtal mellan Trafikverket och exploatörer (bl.a. Västtrafik) gällande ny stationsbyggnad

Avtal bör tecknas mellan Trafikverket och exploatörerna (varav en troligen är Västtrafik) gällande ny stationsbyggnad (mittuppgången) norr om Nils Ericson Terminalen gällande byggnation, fastighetsrättsliga förhållanden m.m.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Älvstranden Utveckling AB

Avtal ska tecknas mellan Göteborgs Stad och Älvstranden Utveckling AB angående dels inlösen av allmän platsmark på del av fastigheten Gullbergsvass 703:17 och dels erläggande av exploateringsbidrag för utbyggnad av allmän plats.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Jernhusen

Avtal ska tecknas mellan Göteborgs Stad och Jernhusen angående dels inlösen av allmän platsmark på del av fastigheterna Gullbergsvass 17:5 och 703:59 och dels erläggande av exploateringsbidrag för utbyggnad av allmän plats.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Västra Götalands läns landsting

Överenskommelse bör tecknas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalands läns landsting angående inlösen av allmän platsmark för del av fastigheten Gullbergsvass 703:61.

Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Avtal avseende omläggning av ledningar ska tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket. Överenskommelsen kring kostnader och utförande som finns i Blockavtal 1 ska ligga till grund för sådana avtal.

Avtal mellan ledningsägare och Göteborgs Stad

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad. Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med Göteborgs Stad /Trafikverket avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet.

Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och Göteborgs Stad/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Göteborgs Stad kommer behöva ansöka om omprövning av byggnadsminnet Bergslagsbanans station då detaljplanen föreslår att en mindre del i söder tas i anspråk för gatumark. Detta sker då projektering är gjord så att faktisk påverkan kan bedömas. Trafikverket kommer att svara för ansökan om vattendom som krävs med anledning av anläggandet av järnvägstunneln.

Tidplan

Samråd: fjärde kvartalet 2014

Granskning: andra kvartalet 2016

Antagande: andra kvartalet 2017

Om planen inte överklagas vinner den laga kraft efter tre veckor.

Förväntad byggstart: 2018

Färdigställande: 2026

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

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

Överväganden och konsekvenser

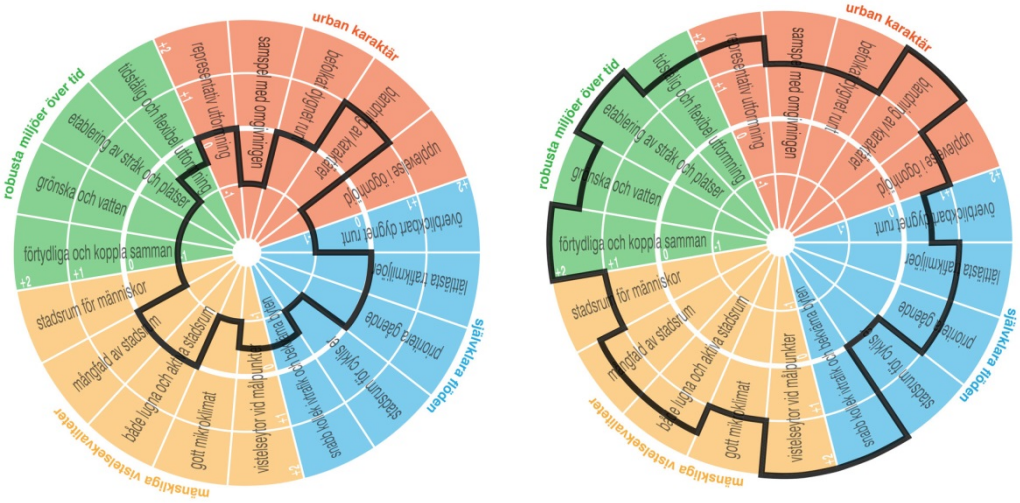
Överväganden har gjorts mellan olika intressen. I planen är det framförallt allmänna intressen som står emot varandra eftersom det inte bedöms vara några fastighetsägare eller hyresgäster som påverkas negativt av den föreslagna detaljplanen på sådant sätt att ett enskilt intresse föreligger.

De allmänna intressena som berörs är framförallt relaterade till skapandet av en ny regional knutpunkt som möjliggör att regionen kan växa och knytas ihop på ett bättre sätt genom pendeltågstrafikens utökning. Om endast denna plan genomfördes i området så skulle byggnationen av Västlänkens nya station och stadsutveckling direkt ovanpå tunneln möjliggöras. Planen möjliggör då bland annat en utveckling av tågtrafiken, att centralstationen i Göteborg får en ny norrsida som passar väl in i framtidsvisioner med en utveckling över älven samt en bättre stadsstruktur där gator och kvarter får tydligare struktur. Bergslagsparken lyfts även fram från sin idag undanskymda plats, vilket är värdefullt ur såväl rekreations- som kulturhistoriskt perspektiv.

Genom att planen genomförs i samklang med andra infrastruktursatsningar i området finns dock möjlighet till ännu större vinster som ligger i det allmänna intresset. Satsningarna är den nya Hisingsbron, Bangårdsviadukten, nedsänkningen av väg E45/Götaleden, Nils Ericson Terminalens funktion, framtidstankar kring utvecklingen av Gullbergsvass och Nordstan samt stadsutvecklingen direkt norr om centralstationen. Tillsammans möjliggör dessa satsningar en långsiktig stadsutveckling och större förbättringar i trafiksituationen för alla trafikslag, inte minst cyklister och gångtrafikanter i området.

Denna detaljplan ses därför bäst som en pusselbit i ett större sammanhang – dels som en pusselbit i regionens utveckling under lång tid, och dels som en pusselbit i utvecklingen av Centralenområdet, som ingår i regionens kärna. Det medför många möjligheter att planen samordnas med andra planer men det skapar också beroenden eftersom vissa allmänna intressen, såsom exempelvis parkering, cykelparkering och områdets generella behov av kommunal service och smidig kollektivtrafik inte kan tillgodoses endast genom genomförandet av denna plan. Planeringen av områdets stadsutveckling måste därför fortsatt koordineras.

Ett kvalitetsprogram har tagits fram i arbetet med Västlänkens stationer. Programmet innehåller fyra nyckelteman: Urban karaktär, självklara flöden, mänskliga vistelsekvaliteter och robusta miljöer över tid. Inom varje tema finns fyra eller fem indikatorer som kan mätas kvalitativt och därmed ge en bild av platsens kvalitet i nuläget, jämfört med platsens framtida kvaliteter. Utifrån de utpekade kvalitéerna i programmet har en analys av nuläget respektive planförslaget genomförts, se underlagsrapport (*Kvalitetsprogram för Station Centralen analys samt förslag, SBK 2016*). Resultatet pekar på att förutsättningarna för samtliga kvalitéer förbättras i och med ett genomförande av planförslaget.



Till vänster visas utvärderingen av nuläget för planområdet, till höger utvärderingen av planförslaget. Högre poäng i det högra jämfört med det vänstra programmet visar att planförslaget bedöms förbättra platsens kvaliteter. Figurerna är hämtade ur Kvalitetsprogrammets analys.

Nollalternativet

Övergripande har nollalternativet i Miljökonsekvensbeskrivningen för de aktuella detaljplanerna bedömts utgöras av en situation som förutom Västlänken och dess följdutbyggnader ligger i linje med den utvecklingsplanering som är vägledande och styrande för planläggning och exploatering i staden. För infrastruktur har det således

förutsatts att de investeringar som inte är direkt kopplade till Västlänken kommer att genomföras. Det inbegriper bland annat flera åtgärder inom det Västsvenska paketet.

Nollalternativet förväntas således innebära en utveckling av bland annat Gullbergsvass och Centralenområdet. Inom eller i närheten av planområdena förväntas också bland annat pågående planering av markanvändningen vid Almedal genomföras liksom utveckling av universitetsområdet vid Näckrosdammen.

Förutsättningarna för Nollalternativet utgörs för övrigt av gällande detaljplaner och en framskrivning av vad som bedöms som en möjlig utveckling inom ramen för dessa detaljplaner. Nollalternativet förväntas vidare som alternativ till Västlänken innehålla förslag till möjliga trafikåtgärder, vilka huvudsakligen ryms inom gällande detaljplaner.

Vad gäller tågtrafiken har Göteborgs central under 2013 nått kapacitetstaket och klarar inte fler tåg i rusningstrafik enligt Trafikverkets tågplan 2013. Denna situation förväntas kvarstå vid nollalternativet. Göteborgs central kommer således fortsättningsvis att vara en flaskhals för tågtrafiken och de andra investeringarna i regionens järnvägsnät kan inte bidra till ökad tågtrafik. Större andel av resandet förväntas därför ske med bil och buss, vilket innebär att mer utrymme krävs i staden för dessa transportslag.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

I arbetet med Västlänken genomförs en analys för sociala konsekvenser och barnperspektivet. Nuläget i området beskrivs och en analys av hur planförslaget förändrar området görs.

Sammanhållen stad

Planen syftar till att möjliggöra utveckling av stationsläget Station Centralen och säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Därför har det varit viktigt i arbetet med planen att möjliggöra att platsen får en mer stadsmässig karaktär och att skapa tydliga stråk, orienterbarhet och en struktur som gör att områdets läge mellan den etablerade innerstaden och omkringliggande stadsutvecklingsområden lyfts fram. Området blir en första pusselbit som vänder Centralstationsområdet också mot norr och skapar en ny struktur som sedan kan kopplas vidare in mot bland annat Gullbergsvass och älven. Därigenom ska området bli en naturlig del av staden som kompletterar övriga delar med sin egen karaktär, snarare än som idag ett område som upplevs ligga utanför innerstaden och där trafiken dominerar upplevelsen.

De stråk som föreslås i planen ska ge en god framkomlighet och orienterbarhet för alla trafikslag, samt underlätta områdets funktion som en knutpunkt för kollektivtrafik. Tryggheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister förbättras genom större, tydligare ytor och en ökad självklarhet i stadsstrukturen som hjälper människor att intuitivt hitta till arbetsplatser, service och handel i området. Stråken och platserna i planen har dimensionerats med tanke på att stora flöden ska kunna hanteras samtidigt som det ska upplevas tryggt att vistas i området vid olika tider på dygnet. En hög tillgänglighet för framtida boende och arbetande i Gullbergsvass, samt att stationen får en ny sida mot norr där stora stadsutvecklingsområden på Hisingen och norra älvstranden finns, bidrar också till att skapa en mer sammanhållen stad. I analysen fram-

går att stråket och rörelsen in mot det befintliga stationsområdet, som delvis är på privat mark, stärks. Samtidigt påpekas att planförslaget inte stärker stråket mellan Nils Ericson Terminalen/Centralstationen och Nordstan som ligger på allmän platsmark och utomhus där andra människor rör sig. För att stärka detta stråk behöver fasaderna vara aktiva och utformade utifrån fotgängarens perspektiv. Trafikmiljön bör vara utformad efter fotgängaren, inte minst med tillräckligt breda trottoarer och god belysning. Analysen vill också lyfta vikten av att cykelstråken utformas så integrerat som möjligt i systemet och att de upplevs som gena.

Planförslaget möjliggör uppgångar i alla byggrätter ovan västlänken. Huvudentrén är tänkt att förläggas i hörnet mot vägen till kommande Hisingsbron, vilket binder samman staden mer mot Hisingen och Gullbergsvass samt mot älven, men sämre mot Nordstan och befintligt centrum. Om planerna för Gullbergsvass realiseras kommer huvudentrén vara integrerad i det kommande gatunätet där.

Samspel

Samspel handlar om den fysiska miljöns förutsättningar för att skapa tillit och delaktighet, där förslagets olika delar skapar förutsättningar för jämlikt samspel och möten i olika typer av miljöer.

Redan idag fungerar centralstationen som ett nav i staden där olika typer av människor möts. Planförslaget förstärker denna funktion genom att geografiskt utöka och skapa mer variation i området som ingår i knutpunkten. Variationen består i att nya inomhus- och utomhusmiljöer av olika karaktär skapas; en blandning av privata och offentliga, kommersiella och icke-kommersiella miljöer som ger förutsättningar för olika människor att känna sig välkomna och trygga på platsen.

I analysen påpekas att det föreslagna torget framför huvudentrén kan bli en ny yta för samspel. Då krävs att det finns tillräckligt med yta för gående som ska transportera sig, men också för människor som vill stanna och prata eller titta, stå eller sitta. Uteserveringar kan passa, men det är viktigt med icke-kommersiella ytor och sittplatser.

Genom ett rikare stadsliv kommer fler människor att röra sig i området vilket skapar en större trygghet. En tryggare miljö ökar i sin tur människors benägenhet att besöka eller passera platsen under dygnets senare timmar. Byggrätterna i planen skapar möjligheter att etablera nya arbetsplatser och verksamheter och förslaget innebär att verksamheter i bottenplan ska ha aktiva fasader ut mot gaturummet. Det är önskvärt att många verksamheter i området är kvällsöppna.

Området har i nuläget en brist på attraktiva parker och grönytor. I planförslaget lyfts Bergslagsparken fram. Den får en central placering mellan den nya stationsmiljön med östra uppgången och den äldre kulturhistoriskt värdefulla stationsmiljön som utgörs av Bergslagsbanans stationshus. Planen har på så vis som målsättning att ge parken ett sammanhang och en central roll i området igen. Samtidigt måste parken tåla att många människor vistas där och den måste innehålla funktioner som behövs på platsen, exempelvis sittytor med utsikt mot kollektivtrafikhållplatser, dagvattenhantering, eventuellt cykelparkering och ytor för lek. Därför föreslås en del av parken få en hårdgjord markbeläggning som kompletteras av en grön gestaltning. Den andra, östra delen, av parken föreslås bli mer grön med mindre hårdgjorda ytor. Utmaningen i parken blir att balansera de olika funktionerna och intressena som behöver inrymmas och samtidigt behålla upplevelsen av att man vistas i en parkmiljö. Byggrätten i östra

delen av parken är placerad där det idag finns en byggnad och medför inte att parkens nuvarande yta minskas. Denna byggrätt bedöms vara viktig för att rama in parken vilket delvis syftar till att bidra till en tryggare upplevelse. Den ger också möjlighet till en publik verksamhet som kan bidra till att öka flödet av människor i parken även under årets mörkare månader och dygnets mörkare timmar. I analysen framhålls att parken ges ett större värde, men att den också behöver kompletteras med andra gröna ytor i området, dels lugnare ytor närmare knutna till boendemiljöerna och dels större, mindre befolkade och bullerutsatta miljöer.

En viktig aspekt i det framtida arbetet är att säkerställa att området möjliggör en trygg upplevelse för alla människor, oavsett exempelvis funktions- eller rörelsehinder. Här är den detaljerade trafikplaneringen av särskild vikt eftersom området även i fortsättningen kommer att innehålla mycket trafik av olika slag och flera korsningspunkter mellan olika typer av trafik. I analysen lyfts fram att detta också kan se olika ut för olika grupper, vilket ökar vikten av att området planeras och studeras utifrån flera olika behov.

Vardagsliv

Inventeringen i det underlagsmaterial om sociala konsekvenser och barnkonsekvenser som tagits fram visade att förekomsten av vardagsliv och vardagsfunktioner i området är svagt. Med nya utrymmen för arbetsplatser och bostäder skapas förutsättningar för ett utökat vardagsliv. Mer folk som bor, arbetar och rör sig i området innebär i sin tur ett ökat behov av vardagsfunktioner såsom mataffärer, parker och förskolor. I analysen lyfts också det faktum att förslaget ersätter befintliga parkeringsplatser med bebyggelse, vilket påverkar bilburna besökare negativt i deras vardagsliv. Men att med många fler arbetsplatser här så kommer det finnas fler som kan arbeta i allra bästa kollektivtrafikläge, vilket skapar mervärde i många människors vardagsliv. Alla funktioner och allmänna intressen såsom parkering och cykelparkering som är viktiga vardagliga funktioner, kan som tidigare nämnts inte helt tillgodoses inom planområdet. Aktuell plan förutsätter att planeringen framöver tillgodoser ett helhetsperspektiv.

Idag finns en byggnad som bland annat inrymmer en idrottshall i den östra delen av Bergslagsparken. Denna byggnad kommer inte att vara kvar efter planens genomförande och denna funktion kommer att behöva tillgodoses i omkringliggande framtida stadsutveckling.

I analysen framhålls att med alla tillkommande boende och verksamma så kommer behovet av idrottshall att öka snarare än minska. Om inte idrottshallen ersätts i ett annat läge kan detta medföra negativa konsekvenser avseende möjligheter att utöva sport- och rekreationsaktiviteter i närområdet.

Identitet

Planen bidrar till att förstärka områdets befintliga identitet som kommunikationscentrum. Vad gäller stationsetableringens konsekvenser för Centralenområdet är det alltså inte fråga om någon omvandling av den övergripande karaktären eller funktionen.

Inom planområdet väntas mer påtagliga konsekvenser. I nuläget är området norr om Nils Ericson Terminalen i första hand ett trafikrum med en angöring för bilar och en väntplats för bussresenärer. Förslaget innebär att planområdet får ett mer stadsmässigt innehåll samt att det blir en mer självklar del av kommunikationscentret kring central-

stationen. Samtidigt som det norra området funktionsmässigt blir mer integrerat med resten av centralstationen får det också en mer framträdande och egen identitet. Planområdet omvandlas därmed från att vara en baksida till att bli en knutpunkt med fler publika och kommersiella funktioner än idag.

I och med att planområdet ges ett rikare innehåll förväntas också dess betydelse för människor öka. Det innebär sannolikt att området går från att vara något av en ”icke-plats” utan namn som inte finns i människors medvetande, till att bli en plats att vistas på.

Bergslagsbanans stationshus och resterna av Bergslagsparken är en viktig del av områdets kulturhistoriska arv och planförslaget syftar till att förstärka parkens roll som en modern stationspark med stark anknytning till den äldre miljön. Idag finns en gata utmed parken som i framtiden kommer att bli mer trafikerad eftersom den i planen föreslås bli en huvudgata med bland annat hållplatser för kollektivtrafik. I analysen lyfts risken för att detta kan bli en ny barriär i området. Samtidigt förbättras stråken för cyklister, och en mer fotgängarvänlig miljö skapas, vilket kan överbrygga de barriäreffekter som annars skulle kunna uppstå genom denna huvudgata. Dessa frågor är viktiga att ta hänsyn till i kommande detaljutformning av parkmiljö och gata.

Hälsa och säkerhet

Planförslaget främjar en förbättrad livskvalitet genom att tillgängligheten till service, arbetsplatser och handel ökar för fler av regionens invånare. Dessutom förbättras vardagslivet för de som vistas i området, genom t.ex. ökad integration mellan olika trafikslag, en ökad orienterbarhet och förbättrad trygghet. Planförslaget skapar också nya inom- och utomhusmiljöer där människor, i olika åldrar och med olika förutsättningar, kan trivas.

Förutsättningarna för hälsa och säkerhet genom färre olyckor, minskad otrygghet och en större tydlighet i stadsrummen förbättras därmed genom planförslaget. I analysen framhålls att planförslaget medför en ökning av bilfria ytor och stråk i området norr om Centralstationen och en mer fotgängarvänlig miljö. Med de nya bilfria ytorna skapas fler säkra rum där barn och ungdomar får större rörelsefrihet. Insatser som stärker promenadvänligheten i staden är allmänt positiva ur folkhälsoperspektiv, både för barn och vuxna.

Samtidigt utgör miljön regionens största knutpunkt och kommer därför att även i framtiden innehålla stora människoflöden, mycket trafik och stora ytor för infrastruktur. Effekten blir en mer komplex trafiksituation, vilket kan vara svårt för barn och människor med nedsatt syn, hörsel eller rörelseförmåga. Det är med platsens förutsättningar inte rimligt att försöka skapa en miljö som är så trygg och säker att barn kan vistas ensamma. Däremot är det ett uttalat och realistiskt mål att skapa nya mötesplatser där alla, oavsett ålder, ursprung eller förutsättningar, kan känna sig välkomna och trivas.

I analysen lyfts fram att förbättringen av parken som detaljplanen medför ökar möjligheterna för vila och avkoppling inom planområdet. För väntande resenärer och arbetande i området kan en stunds vila ge positiva konsekvenser för hälsa och välbefinnande. Däremot täcker inte parken, som den är utformad i planförslaget, behovet av lugna gröna ytor för boende, arbetande eller andra som uppehåller sig i området under längre tider. Ur analysen framgår också att parken kommer att bli bullerutsatt, och att

det vore önskvärt att arbeta med att reducera ljudnivåerna i området, inte minst ur ett hälsoperspektiv.

Barnens perspektiv och barnperspektiv
I Trafikverkets arbete med järnvägsplan för Västlänken har en barnkonsekvensanalys genomförts. Denna behandlar barnens perspektiv, dvs. barnens egna åsikter, yttranden och tyckanden samt barnperspektivet, dvs. vuxnas tolkning av barnens egna åsikter, yttranden och tyckanden. Influensområdet som identifierats utifrån Station Centralen begränsas av Göta Älv i norr och nordväst och domineras av infrastruktur, handel, arbetsplatser och olika besöksattraktioner. Området har en låg boendetäthet, och kollektivtrafik är det dominerande färdmedlet för barn och ungdomar till området.

Områdets fysiska miljö präglas av stora och svåröverblickbara hårdgjorda ytor, och innehåller inte mycket grönska eller ytor för barn och ungdomar att leka och umgås på. Huvudsakligen används butiker, caféer och hamburgerrestauranger som mötesplatser för umgänge. Därutöver visar analysen att barn och ungdomar använder offentliga platser, bänkar, torgytor m.m. som samlingsplatser för att umgås.

Ungdomarna som intervjuats talar om otrygga platser, framförallt efter kontorstid. Ödsliga och nedgångna platser pekas ut som obehagliga. Sammantaget visar analysen att så länge platserna är i bra skick, befolkade och inte används som tillhåll av missbrukare fungerar de bra.

Hela barnkonsekvensanalysen återfinns i Trafikverkets publikation Olskroken planskildhet och Västlänken, Barnkonsekvensanalys (2015-09-01).

Genomförandet av aktuell plan bidrar till fler ytor för barn och ungdomar att vistas, både kommersiella sådana och icke-kommersiella. Hänsyn till överblickbarhet och orienterbarhet i trafiksystemet minskar otrygghet, även om området norr om dagens Centralstation fortsatt kommer att vara tungt trafikerat.

Genom att skapa nya mötesplatser, inte minst genom att utveckla Bergslagsbanans stationspark, och skapa ett trafiksystem som tar hänsyn till gående och cyklister främjas barn och ungdomars användande av platsen för den nya Station Centralen. Befolkning stora delar av dygnet är också något som prioriteras, vilket enligt barnkonsekvensanalysen kan bidra till mindre otrygga och obehagliga platser.

Risker
En riskutredning har gjorts som ligger till grund för att bedöma detaljplanens lämplighet. Utredningen visar på ett antal risker i området, och på grund av att riskfrekvenser är svåra att hantera i detaljplanesammanhang föreslås några konsekvensbegränsande åtgärder.

Riskerna som identifierats är kopplade till hantering av farligt gods inom Kruthusgatans terminal, påkörning/urspårning av tåg inom Centralstationens bangård, bränder och urspårningar inom Västlänken Stations Centralen samt skadegörelse eller hot.

Samtliga konsekvensbegränsande åtgärder, tillsammans med mer ingående riskbeskrivningar, återfinns i detaljplanens riskutredning. Åtgärderna bedöms, utifrån de givna förutsättningarna, kunna sänka risknivåerna inom planområdet till acceptabla nivåer. Däremot behöver effekten av åtgärderna studeras vidare och verifieras i kommande skeden.

Höga vattennivåer
Byggnader och samhällsviktiga anläggningar i området, det vill säga sådant som garanterar stadens funktion inom teknisk försörjning, förläggs i planen på nivåer i överensstämmelse med gällande översiktsplan, +2,8 meter respektive +3,8 meter.

Utgångsnivåer för fortsatt arbete med att säkra områdets tillgänglighet vid en översvämningssituation är att byggnader ska kunna nås av räddningstjänst vilket innebär att dessa vägar ska drabbas av max 0,5 meter översvämning.

Framkomlighet till byggnader ska även säkras för gående och polis och ambulans vilket innebär att planområdet vid vidare planläggning bör förses med nätverk av vägar som garanterar max 0,2 meter översvämning. Angivna nivåer i plan utgör även riktlinjer för att säkra funktioner vid översvämning orsakad av kraftig nederbörd. Vid vidare utformning av planområdet är utgångspunkten att dessa nivåer ska gälla för att säkra nämnda funktioner vid ett 100 års regn år 2100 vilket innebär mer än 50 millimeter på 30 min.

Inom staden pågår diskussion och arbete med att säkra staden mot höga vattenstånd i ett längre tidsperspektiv, och en höjning av planeringsnivåerna kan bli aktuell. Om det blir aktuellt att säkra planområdet mot högre översvämningsnivåer än vad som anges i planen kommer detta sannolikt ske via storskalig yttre skyddsåtgärd. Planen bedöms således ge möjligheter till ett robust översvämningsskydd i linje med gällande riktlinjer, men i arbetet har också eventuellt förändrade framtida behov beaktats.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden med mera.

Detaljplanen berör riksintressen för kommunikation och kulturmiljö. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kapitlet 34 §, Miljöbalken 6 kapitlet 11 § och förordning om miljökonsekvensbeskrivningar. Denna omfattar alla detaljplaner inom projektet Västlänken. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanerna kan medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning med MKB ska genomföras.

Kommunens ställningstagande grundar sig på följande bedömning:

- Detaljplanen kommer att medge järnväg avsedd för fjärrtrafik, vilket utgör en verksamhet som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 3 § punkt 4, genom att anläggningen förutsätter regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken 17 kapitlet 1 §.

- Detaljplanen kan komma att medge större underjordiska parkeringsanläggningar, som kan antas medföra betydande miljöpåverkan avseende flera av nedanstående punkter.
- Detaljplanen berör direkt eller indirekt områden som är av riksintresse, bland annat för kulturmiljö och kommunikation.
- Detaljplanen kan beröra arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845).
- Miljökvalitetsnormer för luft, vattenförekomster, fiskvatten och buller berörs.

Ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan såväl under projektets genomförande och efter dess färdigställande avseende:

- Arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845).
- Riksintresse för kommunikation enligt Miljöbalken kapitlet 3 § 8
- Miljökvalitetsnormer för luft, vatten, fiskvatten och buller

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövs för detaljplanerna för Västlänken. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2012-11-23. Fördjupad redovisning av aktuella miljöfaktorer har gjorts i samband med avgränsning av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningen av innehållet har gjorts i samråd med Länsstyrelsen.

Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Genomförandet av detaljplanerna för Västlänken innebär överflyttning av resande från väg till järnväg. Genom att frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet underlättar det också överflyttning av gods från väg till järnväg. Planerna bidrar därmed positivt till uppfyllelsen av bland annat miljökvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Västlänkens övergripande påverkan och konsekvenser i förhållande till miljökvalitetsnormer beskrivs i avsnitt 11, i den övergripande MKB-delen och sammanfattas för Station Centralen nedan.

- **Luftkvalitet:** De beräkningar som har gjorts för luftmiljön i och i närheten av planområdet visar på en förbättrad luftkvalitet om planen samt övriga planerade ändringar av markanvändningen i närområdet genomförs. Därmed bedöms planförslaget medverka till att MKN för utomhusluft kan följas.
- **Buller:** Planområdet är bullerutsatt. Främsta källor är de närliggande trafikslederna, bland annat väg E45 och väg E6. Själva genomförandet av planen bedöms inte medverka till högre bullernivåer. Däremot innebär den föreslagna bebyggelsen för bland annat bostadsändamål att människor blir utsatta för höga bullernivåer i sin boendemiljö. Skyddsåtgärder ska studeras vidare i det fortsatta arbetet och beror på kvartersutformning inom användningen.

- **Fisk- och musselvatten samt Vattenförekomster:** Göta älv är recipient för det vatten som avrinner från planområdet. Älven omfattas av MKN för fiskvatten samt vattenförekomst. Under förutsättning att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att omhänderta vattnet som avrinner från både allmän plats och kvartersmark genomförs bedöms inte ändrad markanvändning enligt planförslaget påverka Göta älv på något sätt.

I tabellen nedan redovisas de miljömål som i första hand påverkas av ett genomförande av planen. Utförligare beskrivningar och beskrivningar av samtliga mål finns i till planen hörande MKB.

Berörda miljömål	Påverkan	Stadens bedömning
Begränsad klimatpåverkan	Positiv	Genomförandet av detaljplanerna för Västlänken förväntas innebära överflyttning av resande från väg till järnväg. Genom att frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet underlättar det också överflyttning av gods från väg till järnväg. För det valda alternativet som detaljplanerna för Västlänken bygger vidare på visade beräkningarna att utsläppen skulle minska med 4,2 procent jämfört med nollalternativet, vilket motsvarar en minskning med 40 000 ton CO_2.
Frisk luft	Positiv	Beräkningarna i järnvägsutredningen visar på en minskning med drygt 12,7 ton kväveoxider till år 2020 för Västlänkens detaljplaner. Miljökvalitetsnormer för luft uppfylls som en följd av planens genomförande.
Bara naturlig försurning	Positiv	Beräkningarna i järnvägsutredningen visar på en minskning med drygt 12,7 ton kväveoxider till år 2020 vid det valda alternativet som bland annat ligger till grund för Västlänkens detaljplaner.
Ingen övergödning	Positiv	Se bedömningen under bara naturlig försurning.
Levande sjöar och vattendrag	Oförändrat	Under förutsättning att de föreslagna åtgärderna i dagvattenutredningen genomförs bedöms inte avvattningen av planområdena påverka varken flöden eller föroreningssituationen i berörda recipienter.
God bebyggd miljö	Positivt	Västlänken bedöms medverka till både miljökvalitetsmålet om god bebyggd miljö och det lokala målet avseende hållbart nyttjande av resurser.
Ett rikt växt- och djurliv.	Oförändrat	Träd och växtlighet påverkas negativt i samband med byggnation av järnvägstunnel. Förutsättningarna för att återskapa och vidareutveckla möjligheterna till ett rikt växt- och djurliv bedöms som goda.

Naturmiljö

Områdets värden består till stor del av de äldre lövträden, som främst utgörs av ask och alm, och att parken är en rest av Järnvägsparken vilket också är kulturhistoriskt intressant. Västlänken skapar möjlighet att väcka liv i parken och dess omgivningar med den verksamhet som den en gång anlades för.

I naturmiljöutredningen föreslås möjliga åtgärder och rekommendationer i den fortsatta processen:

• Säkra bibehållandet och överlevnaden av de gamla lövträden.

• Uppgångar och andra permanenta anläggningar bör undvikas i Järnvägsparken.

• Kompensera med ny park eller platsbildning/torg med mycket vegetation och höga vistelsevärden, framförallt i anslutning till kollektivtrafikens anläggningar. Utforma företrädesvis området så att det kan uppstå lugna oaser där bullernivån är väsentligt lägre än i omgivningen.

Som konsekvenser av Västlänkens uppförande kommer några träd i Järnvägsparkens södra del att försvinna. De träd som sparas är i gott skick enligt Trädrapporten (*WSP 2014*).

Planförslaget innebär att kvalitén på parkmiljön höjs och att ytterligare torgytor anläggs i anslutning till Västlänkens entréer. Kompensation för uppvuxna träd av den storlek som finns i området kan inte göras fullt ut, men avsikten är att mängden och kvalitén på vistelseytorna ska öka och parken få en tydlig gestaltning som park. En planbestämmelse markerar att träden i den östra delen av Bergslagsparken är värdefulla, och detaljplanen innehåller krav på marklov för fällning av träd.

Planförslaget har trots detta bedömts medföra en betydande miljöpåverkan på den sammanhållna stationsmiljön samt parkmiljön vid Bergslagsbanans stationshus. Framförallt påverkas parkmiljön vid byggnationen av järnvägstunneln med kvarstående effekter under lång tid in i driftskedet.

Markförhållanden

Västlänkens stationsanläggning kommer att grundläggas på pålar. Planerade byggnader kommer antingen grundläggas på stationsanläggningen eller på pålar. Marken inom planområdet är sättningsbenägen vilket innebär att det inte planeras för några höjningar av dagens marknivåer utan att åtgärder vidtas, exempelvis lättfyllnad. Markanvändning enligt aktuell detaljplan kommer därmed inte förändra stabilitetsförhållandena för området.

Kulturmiljö

I Miljökonsekvensbeskrivningens kulturmiljöbilaga analyseras och beskrivs konsekvenser av planförslaget avseende kulturmiljö. I bilagan presenteras även förslag på kommande åtgärder och arbete för att värna och utveckla kulturmiljön i området. Bedömningarna har delats in i två teman: tema A ”Sammanhållen stationsmiljö med lång

tradition” samt tema B ”Det gröna resenärsstråket”, och utifrån dessa har planområdet brutits ner och hanteras i sex olika delar.

1. Området väster om mittuppgången

Åtgärderna att bebygga denna yta bedöms inte ha några negativa konsekvenser på tema A eller tema B. Däremot bedöms åtgärderna gynna kulturmiljön genom att kommunikationsmiljön utvecklas vidare på befintlig plats och att ett öst-västligt gångstråk bygger vidare på det historiska mönstret med resenärsstråk.

2. Huvudgata Bergslagsgatan

Åtgärderna i denna del bedöms medföra måttliga konsekvenser avseende både tema A och tema B. Detta eftersom Bergslagsparken och Bergslagsbanans stationshus påverkas. Sambandet mellan dessa bedöms som viktigt, och parken som tidigare reducerats kraftigt är känslig för ytterligare reducering eller annan förändring. Förslagets inverkan bedöms som måttlig.

3. Mittuppgång, Centralstationens norra huvudentré

Åtgärderna i denna del bedöms inte medföra några konsekvenser för varken tema A eller tema B.

4. Kvarter ovanpå Västlänken med Östra uppgången

Denna del omfattar åtgärder som bedöms medföra marginella konsekvenser för både tema A och tema B. De negativa konsekvenserna kommer av att träd behöver tas ner, men att uppföra byggnader inom angiven byggrätt bedöms inte påverka de äldre byggnaderna i området.

5. Bergslagsparken

Åtgärderna i denna del bedöms medföra måttliga konsekvenser för både tema A och tema B. Konsekvenserna beror på att träd måste tas ner i samband med schaktning för järnvägstunneln. Även tillkomsten av teknisk anläggning i parken bedöms medföra måttliga konsekvenser eftersom parkmark tas i anspråk, om än en relativt liten del. Anläggning och plantering av ny park bedöms gynna kulturmiljön och förstärka parken. Vilka konsekvenser ett rivande av sporthallen har på kulturmiljön har inte kunnat bedömas.

6. Östra entréplatsen

Åtgärderna i denna del bedöms inte medföra några konsekvenser avseende kulturmiljö.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunens investeringsekonomi

Detaljplanen för station Centralen kan medföra utgifter för Göteborgs Stad, i första hand för anläggande av allmän plats och utveckling av stadsrummet i anslutning till ny station och nya kvarter. Göteborgs Stad avser att, via genomförandeavtal med Jernhusen och Älvstranden Gullbergsvass AB, ta in ett exploateringsbidrag för del av kostnaderna för anläggande av allmän plats. Delar av åtgärderna för anläggande av allmän plats finansieras av Västsvenska paketet.

Fastighetsnämnden får en inkomst då man säljer kvartersmarken i planens västra del som planlagts för centrumändamål och stationsfunktion för Västlänkens mittuppgång.

Fastighetsnämnden kan få en inkomst då man säljer kvartersmark i planens östra del som kan komma att ingå i Jernhusens kvarter.

Fastighetsnämnden får, med anledning av kvartersmarken man äger i planens västra del, en utgift för exploateringsbidrag till utbyggnad av allmän plats.

Fastighetsnämnden får en utgift för förrättningskostnader för den kommunala kvartersmarken.

Trafiknämnden får utgifter för åtgärder på allmän plats såsom ny gatustruktur, utbyggnad av buss- och spårvagnshållplats, torgytor och anläggande av parkering för bil och cykel i den mån dessa inte finansieras av Västsvenska paketet eller täcks av exploateringsbidrag från exploatörer.

Park- och naturnämnden får utgifter för åtgärder på allmän plats park i den mån detta inte finansieras av Västsvenska paketet eller täcks av exploateringsbidrag från exploatörer.

Kretslopp- och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter för station och nya kvarter.

Kretslopp- och vattennämnden kan få utgifter för standardhöjningar av ledningar som görs i samband med övriga ledningsåtgärder vid byggnationen av Västlänken och den nya gatustrukturen i området.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Trafiknämnden ansvarar för framtida drift och förvaltning av huvudgata, lokalgator och torg på allmän plats.

Park- och naturnämnden ansvarar för framtida drift och underhåll av parkområde på allmän plats.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av VA-anläggningen.

Finansiering som sker via Västsvenska paketet

Byggnationen av Västlänken finansieras genom Västsvenska paketet. Göteborgs Stad svarar för del av Västsvenska paketets finansiering i enlighet med Medfinansieringsavtalet och Blockavtal 1 och 2 som tecknats mellan Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad och Göteborgsregionens kommunalförbund.

Trafikverket svarar för hanteringen av samtliga utgiftsposter som finansieras av Västsvenska paketet enligt nedan.

Västsvenska paketet finansierar anläggandet ny järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar.

Västsvenska paketet finansierar ersättning till Göteborgs Stad, Älvstranden Gullbergsvass AB, Västtrafik och Jernhusen för permanenta intrång och skador på fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar ersättning till Göteborgs Stads, Västtrafiks, Älvstranden Gullbergsvass AB och Jernhusens fastigheter för arbetsytor och andra tillfälliga markintrång.

Västsvenska paketet finansierar lantmäteriförrättning för järnvägstunnel med tillhörande funktioner.

Västsvenska paketet finansierar flytt av ledningar som berörs av Västlänken.

Västsvenska paketet får utgifter för åtgärder på allmän plats såsom ny gatustruktur, torgytor och anläggande av parkering för bil och cykel i den mån dessa inte finansieras av Göteborgs Stad eller täcks av exploateringsbidrag från exploatörer.

Västsvenska paketet bekostar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera i den mån dessa inte bekostas av Göteborgs Stad eller exploatörer.

Ekonomiska konsekvenser för Jernhusen

Jernhusen ersätts av Västsvenska paketet för de intrång tunnelfastigheten gör på fastigheterna Gullbergsvass 703:59 och 703:60.

Jernhusen ersätts av Västsvenska paketet för tillfälliga intrång och skador under byggnationen av Västlänken.

Jernhusen ersätts av kommunen för de intrång som ny allmän plats innebär på fastigheterna Gullbergsvass 17:7, 17:8, 703:59 och 703:60.

Jernhusen ska bidra till att finansiera utbyggnad av allmän plats inom planområdet.

Jernhusen kan få en utgift för köp av kvartersmark som ligger i anslutning till fastigheterna Gullbergsvass 703:59 och 703:60.

Jernhusen kan få en inkomst för försäljning av kvartersmark som ligger inom det västra kvarteret i detaljplanen.

Ekonomiska konsekvenser för Trafikverket

Trafikverket kan få en inkomst för försäljning av kvartersmark som ligger inom det östra kvarteret i detaljplanen.

Ekonomiska konsekvenser för Västtrafik

Västtrafik ersätts av Västsvenska paketet för de intrång tunnelfastigheten gör på fastigheten Gullbergsvass 17:1.

Västtrafik ersätts av Västsvenska paketet för tillfälliga intrång och skador under byggnationen av Västlänken.

Västtrafik kan få en utgift för uppförande av byggnad för stations- och centrumändamål.

Ekonomiska konsekvenser för annan exploatör

Exploatör som uppför ny byggnad för stations- och centrumändamål ihop med Västtrafik får en utgift för detta.

Ekonomiska konsekvenser för Västra Götalands Läns landsting

Västra Götalands Läns landsting ersätts av Göteborgs Stad för de intrång som ny allmän plats innebär på fastigheten Gullbergsvass 703:61.

Ekonomiska konsekvenser för Älvstranden Gullbergsvass AB

Älvstranden Gullbergsvass AB ersätts av Västsvenska paketet för de intrång tunnelfastigheten gör på fastigheten Gullbergsvass 703:17.

Älvstranden Gullbergsvass AB ersätts av Västsvenska paketet för tillfälliga intrång och skador under byggnationen av Västlänken.

Älvstranden Gullbergsvass AB ersätts av kommunen för de intrång som ny allmän plats innebär på fastigheten Gullbergsvass 703:17.

Älvstranden Gullbergsvass AB kan komma att bidra till att finansiera utbyggnad av allmän plats inom planområdet.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med gällande översiktsplan, Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-06.

Så länge den av översiktsplanen föreslagna flytten av kombiterminalen inte är genomförd, kvarstår riksintresset för kombiterminal i Gullbergsvass. Även riksintresset för järnvägstrafik i form av uppställningsspåren i planområdets sydöstra hörn påverkas av detaljplanen.

Medverkande handläggare

Planhandlingarna har utarbetats i samarbete med Erik Florberger, Klara Jonsson, Kristina Hellerström och Anton Lindström. I arbetet har även övriga enheter på Stadsbyggnadskontoret samt övriga förvaltningar deltagit.

För Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Lööf
Planchef

Filip Siewertz
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Anders Alm
Projektledare