

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



Vy mot Station Centralen från Norra Sjöfarten/Hisingsbrons landfäste. Illustration Varpunen.

**Samrådshandling
30 september 2014**

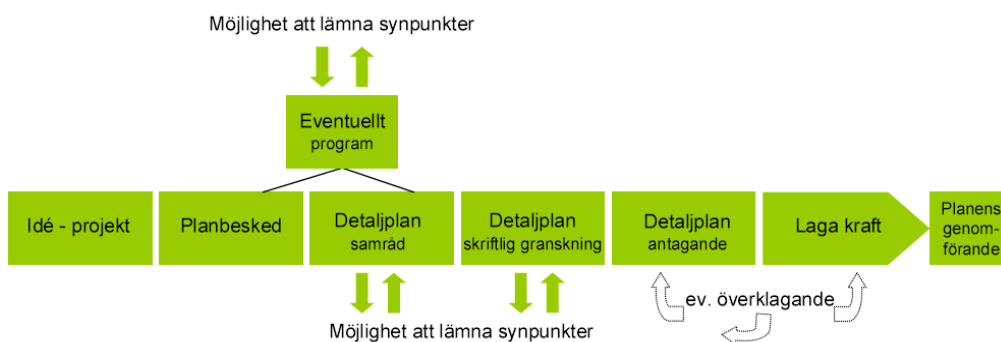


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

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

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

Per-Anders Käll, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 78

Viveca Karlsson, Trafikkontoret, tfn 031-368 26 91

Samrådstitid: 15 oktober – 25 november 2014



Göteborgs Stad

Planhandling

Datum: 2014-09-30

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

Diarienummer FK: 6468/12
Handläggare FK: Per-Anders Käll
Tel: 031-368 10 78
per-anders.kall@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för VÄSTLÄNKEN, STATION CENTRALEN med omgivning inom stadsdelen Gullbergsvass

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Planhandlingarna behandlar Västlänkens Station Centralen under mark samt markanvändning ovan mark i stationens direkta närhet. Följande handlingar ingår i detaljplanen:

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
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Ramböll 2014-09-30

Övriga handlingar:

- Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken, White Arkitekter, 2014-02-25
- Kvalitetsprogram för Station Centralen analys samt förslag, Stadsbyggnadskontoret, 2014-04-16
- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret och Norconsult, 2014-09-26

- Program för detaljplaner ”VÄSTLÄNKEN - en tågtunnel under Göteborg” med samrådsredogörelse, 2006-06-13

Utredningar:

Kulturmiljö

- Kulturmiljöunderlag för detaljplaner inför Västlänken, Fördjupad kulturmiljöbeskrivning för Centralen med hamnstråket, Antiquum/Tyréns, 2014-09-18
- Kulturmiljöbilaga till miljökonsekvensbeskrivning för detaljplaner för Västlänken; Station Centralen och Station Haga, Antiquum/Tyréns 2014-07-03

Buller

- Trafikbullerutredning Västlänken/Station Centralen, Sweco, 2014-01-17

Dagvatten

- Dagvattenutredning till detaljplan och ändring av detaljplaner för stationsområdena för Västlänken, Norconsult, 2014-04-11 (med bilaga 1,2,5)

Geoteknik

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

Naturmiljö

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

Trafik

- PM Trafik Detaljplan Västlänken Station Centralen, Göteborgs Stad Trafikkontoret och WSP, 2014-10-08

Miljömedicin

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

Radon

- Utdrag ur Radonriskkarta Göteborg, SGU 2000

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.

Kombiterminalen

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

Upplevelsevärden

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

Stadslivsanalys

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

Träd

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

Innehåll

<i>Innehåll</i>	6
SAMMANFATTNING:.....	7
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	7
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	8
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	9
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	10
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	11
<i>Syfte</i>	11
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	12
<i>Planförhållanden</i>	14
<i>Övriga ställningstaganden, styrdokument och övergripande planeringsfrågor</i>	16
<i>Pågående projekt i området</i>	18
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	22
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	25
<i>Rekreation, stadsmiljö och sociala aspekter</i>	26
<i>Trafik, parkering och tillgänglighet</i>	27
<i>Teknik</i>	28
<i>Störningar</i>	28
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	31
<i>Övergripande – hela Västlänken</i>	31
<i>Detaljplanens innehåll</i>	31
<i>Trafik och parkering</i>	40
<i>Tillgänglighet och service</i>	47
<i>Friytor</i>	47
<i>Sociala aspekter</i>	50
<i>Teknisk försörjning</i>	51
<i>Övriga åtgärder</i>	53
<i>Kompensationsåtgärder</i>	55
<i>Fastighetsindelning</i>	56
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	56
<i>Avtal</i>	59
<i>Dispenser och tillstånd</i>	61
<i>Tidplan</i>	61
<i>Genomförandetid</i>	61
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	62
<i>Nollalternativet</i>	63
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	63
<i>Miljökonsekvenser</i>	68
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	73
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	75

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
- medge byggnation av en ny tunneldel samt uppförande av nya byggnader för centrumändamål och bostäder med huvudsyfte att inrymma två uppgångar för Västlänkens Station Centralen. Inom planen ryms även allmänplatsmark i form av huvudgata, lokalgor och ytor för angöring, torg och park.



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. Angränsande E45/Götaleden och Kombiterminalen är också riksintressen för kommunikation.

Planens innebörd och genomförande

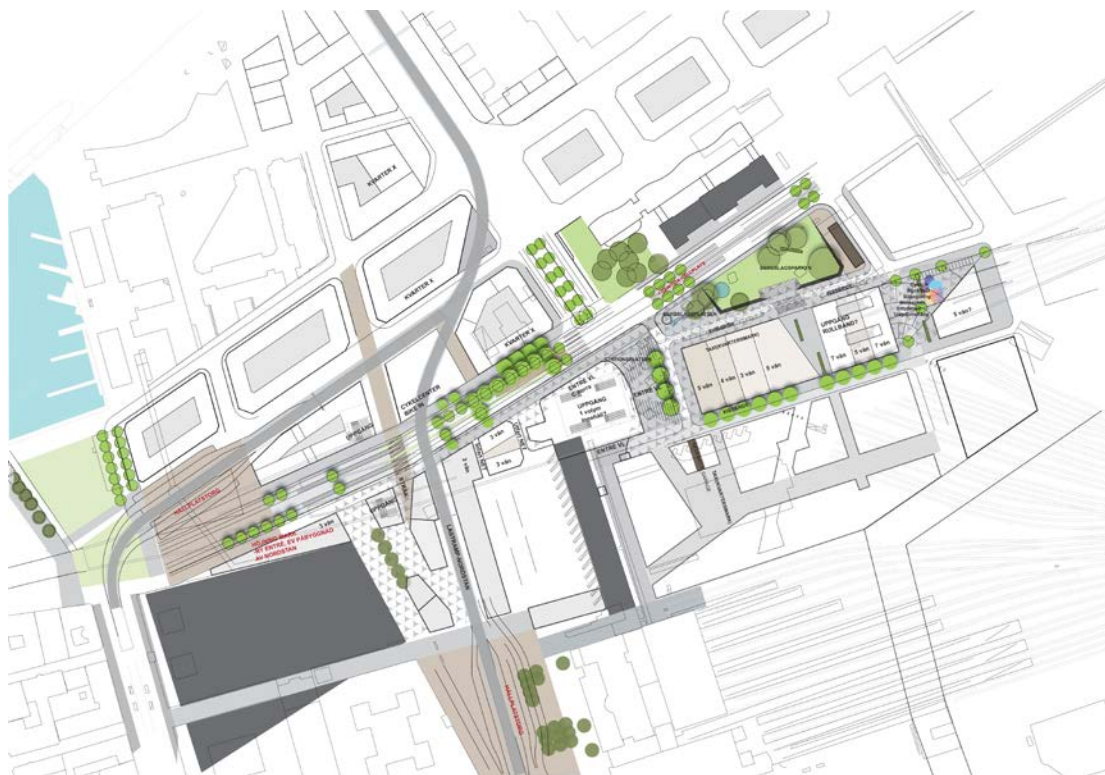


Illustration över planområdet och dess närmste omgivning.

Detaljplanen innebär att Västlänkens Station Centralen, med tillhörande byggrätter kan byggas ut. För byggandet av själva järnvägstunneln tas en särskild 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 även 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. 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 tunnel kan 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 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.

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, synlig dagvattenhantering, mindre planteringar och sittplatser. I kanten finns även plats för bilangöring för rörelse- och funktionshindrade samt 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. Till skillnad från de andra uppgångslägena finns i detta läge en idé om att komplettera hissar och trappor från plattformarna med rullband som förenklar för resenärer med exempelvis cyklar, barnvagnar eller rullande bagage. Direkt utanför uppgången finns plats för cykelparkering och cykelstråk öster- och söderut via den framtida Bangårdsviadukten. Även bil- och taxiangöring samt dedikerade platser för färdtjänst 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. En viktig förutsättning för Bergslagsparken som behöver beaktas i dess utformning är den låga marknivån. Marken kommer att slutta från stationsentréerna i öster ner mot Bergslagsgatan som är lågpunkten i området.

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 kommer Trafikverket ansvara för del av utbyggnad av lokalgator, torg och huvudgata som är lokaliserad ovanför tunneln. 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. 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 i form av utpekade riksintressen för kommunikation och riksintresse för kulturmiljövård.

Centralstationen och Bergslagsbanans stationshus samt dess miljöer är byggnadsminnen och öster 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 en ny norrsida som passar väl in i framtidsvisioner med en utveckling över älven samt en tydligare stadsstruktur norr om dagens stationsområde. Bergslagsparken lyfts även 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:

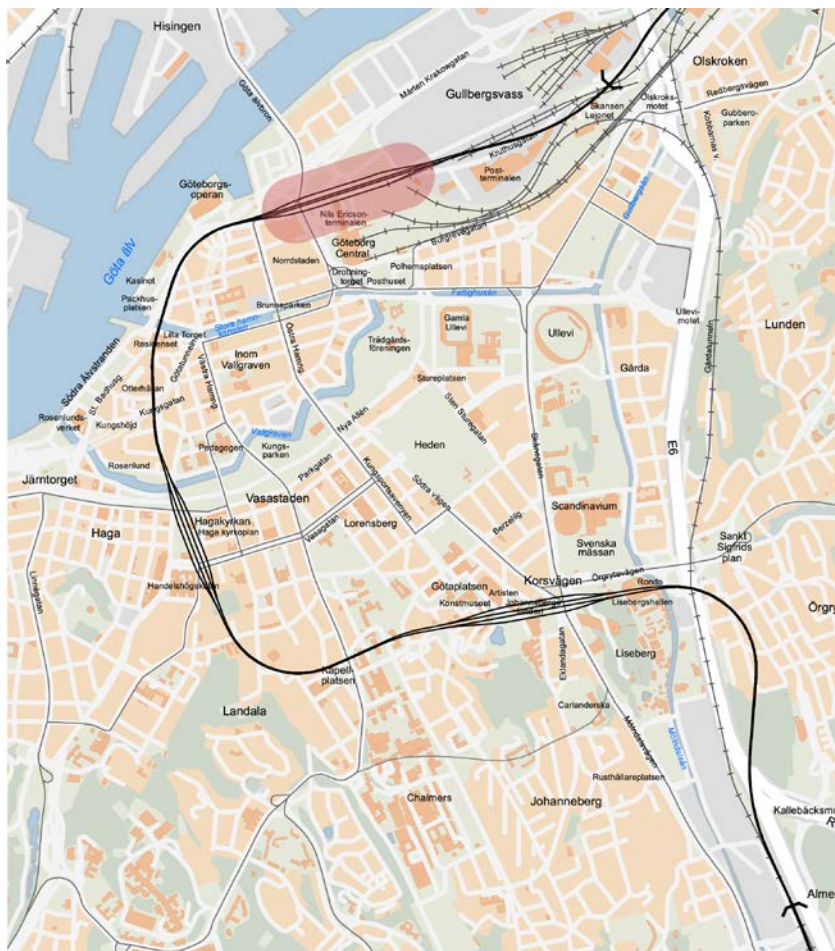
- medge en utbyggnad av Västlänken med tillhörande byggrätter, väg- och järnvägsanslutningar
- möjliggöra utveckling av stationsläget Station Centralen
- säkerställa stadsbyggnadskvaliteter, kulturhistoriska och arkitektoniska värden
- medge byggnation av en ny tunneldel samt uppförande av nya byggnader för centrumändamål och bostäder med huvudsyfte att inrymma två uppgångar för Västlänkens Station Centralen. Inom planen ryms även allmän platsmark i form av huvudgata, lokalgator och ytor för angöring, torg och park.

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 uppgångar för Västlänkens Station Centralen i nya byggnader för centrumändamål. Bebyggelse inom planområdet medges också för både kontor och bostäder. Inom planen ryms även 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 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. 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 inom planområdet. Rödbrun färg indikerar Göteborgs Stad, blålila färg Jernhusen, lila färg Älvstranden utveckling AB, grön färg Västra Götalandsregionen, blågrön färg Västrafik.

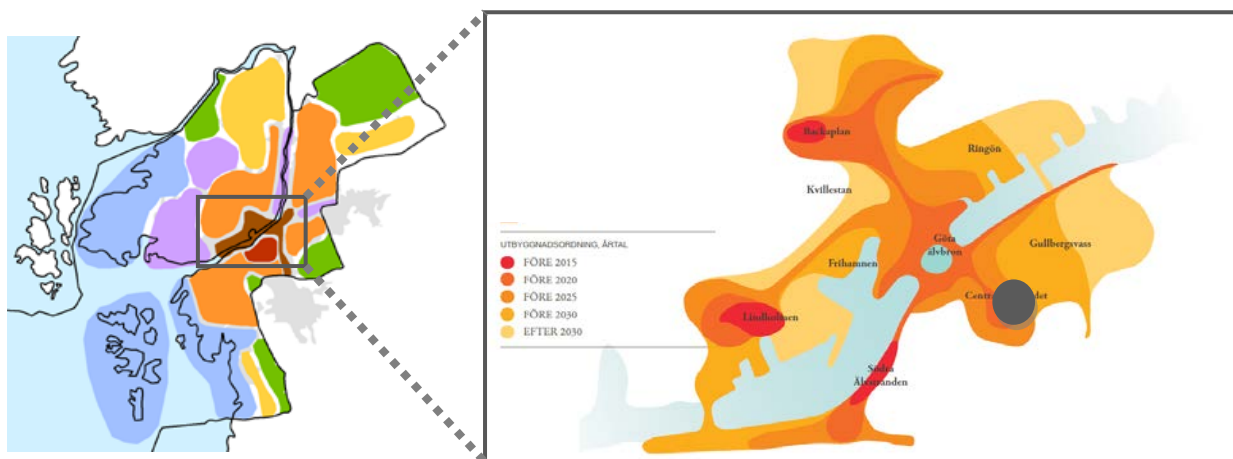
Planförhållanden

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 säger att syftet med Västlänken 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 Göteborg stärka regionen. En tät och intressant regionkärna där alla kan mötas och känna tillhörighet är betydelsefullt för näringslivets utveckling och för människors livskvalitet.

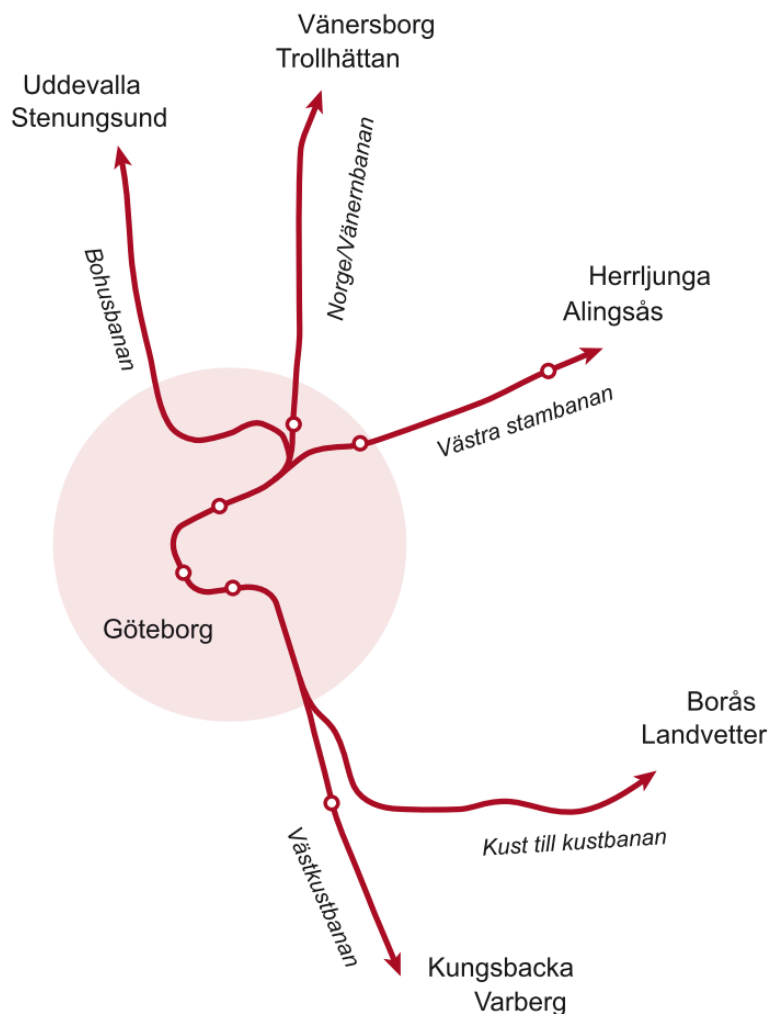
Området kring Göteborgs centralstation spelar en viktig roll för att utveckla regionkärnan och området anges i översiktsplanen som en strategisk knutpunkt.



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

Västsvenska paketet och Västlänken

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.



Bilden visar Västlänkens sammanhang i det regionala järnvägsnätet. Bild WSP.

Pendeltågssystemen knyts ihop till ett genomgående tågssystem med Västlänkens nya stationer vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen vilket gör att fler områden i Göteborg kan nå 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 (Södra) Älvstranden ska ligga till grund för fortsatt planering.

Gällande detalj- och fastighetsplaner

Inom planområdet finns inga gällande fastighetsplaner.

För planområdet gäller följande detaljplaner:

Aktbeteckning	År (laga kraft) samt mark och vattenanvändning
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).

Samtliga planers genomförandetid har gått ut.

Ändring av detaljplaner (ÄDP) för järnvägstunneln Västlänken

Samtliga detaljplaner ovan berörs av ändring av detaljplaner för järnvägstunneln, Västlänken som är under framtagande. Syftet med föreslagen detaljplan 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 förlängs i och med ändringen. Föreslagen detaljplan för Station Centralen kommer att ersätta en del av rubricerad 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.

Trädalléer inom planområdet omfattas av generellt biotopskydd enligt Miljöbalken 7 kapitlet 11§.

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

Övriga ställningstaganden, styrdokument och övergripande planeringsfrågor

Budget för år 2015 för Göteborgs Stad antogs av Kommunfullmäktige den 16 juni 2014. Ett av de prioriterade målen är att Det hållbara resandet ska öka. För att uppnå detta mål läggs det starkt fokus inte bara på att förbättra framkomligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik utan även på att förbättra för gående och cyklister.

Ytterligare ett prioriterat mål är att Göteborgssamhället ska minska sin klimatpåverkan för att bli en klimatneutral stad. För att uppnå detta anges bland annat att en minskning av bilismens negativa miljöpåverkan är avgörande för att klimatarbetet ska lyckas. Den framtida trafiken måste bli mer energieffektiv och i högre grad drivas med förnybara bränslen.

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. Den 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 bygga den redan byggda staden tätare.

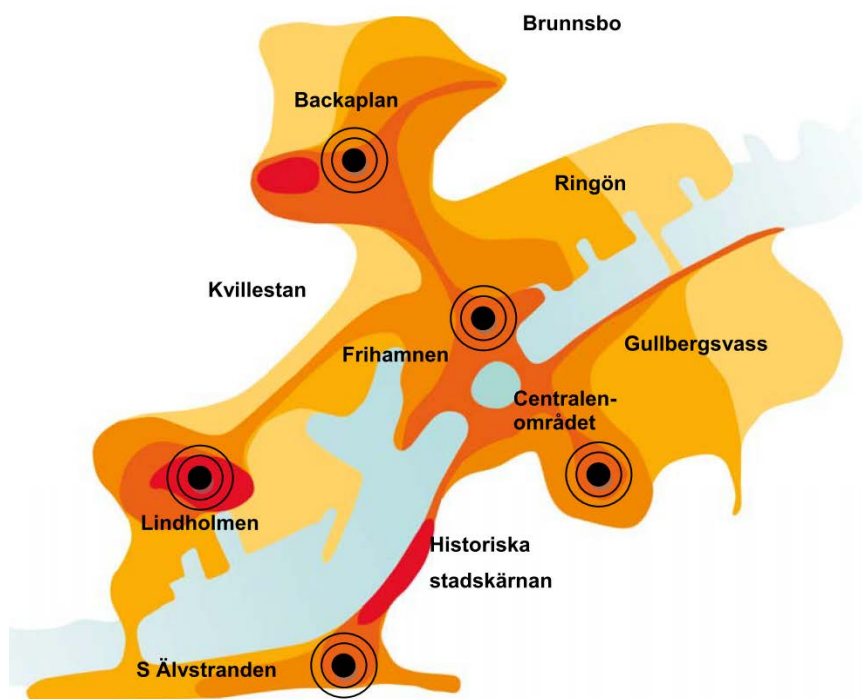
Vision Älvstaden, antagen av kommunfullmäktige den 11 oktober 2012, anger på vilket sätt och med vilka kvaliteter de centrala utvecklingsområdena i Göteborg ska växa fram. Älvstaden ska vara öppen för världen, den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter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

Trafikstrategi för en nära storstad, beslutad 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.

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 anknyttande området Gullbergsvass ska

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

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 2013, hos regeringen för att bygga tunneln. Tillåtlighetsbeslut erhöles 2014-06-26. För att järnvägsplanen ska kunna fastställas får den inte strida mot detaljplanerna enligt lag om byggande av järnväg 1 kapitel 1 § samt 4§. Detaljplanerna ska därför innehålla alla delar som järnvägsplanen innehåller och göra dessa planenliga.

Detaljplanering för Västlänken

För att möjliggöra fastställelse av järnvägsplanen och därmed utbyggnad av Västlänken tas det fram ändring av detaljplaner för hela järnvägstunneln Västlänken

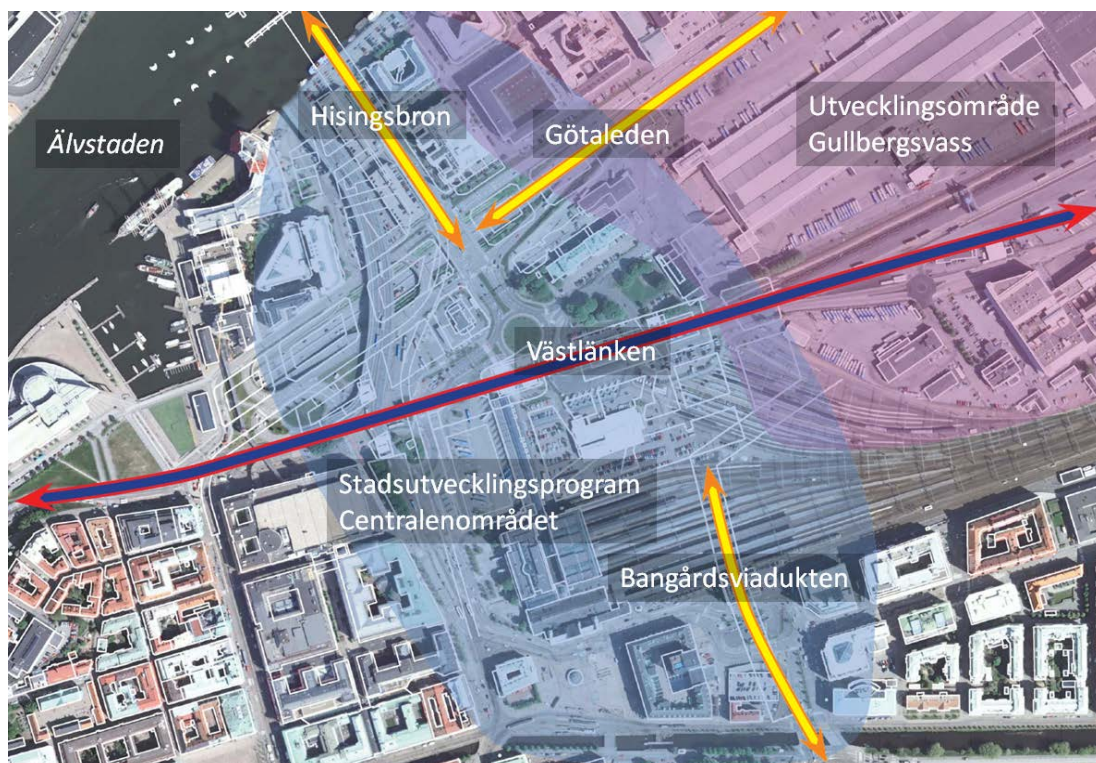
mellan Gullbergsvass och Almedal, se diarienummer 0635/11 samt en ny detaljplan för tunnelmynningar, schakt med mera, (diarienummer 0486/13). Dessa detaljplaner hanterar all infrastruktur som krävs för att tunneln ska kunna fungera för tågtrafik. Förutom själva tunneln omfattas alla platser där markytan bryts, till exempel uppgångar vid stationerna och schakt som behövs för att underhålla, ventilera och utrymma tunneln. När dessa detaljplaner är antagna och vunnit laga kraft ska järnvägsplanen kunna fastställas och Västlänken kunna byggas. Samråd för dessa två detaljplaner hölls 18 september – 29 oktober 2013 med en komplettering 4 juni - 12 augusti 2014. Granskning planeras vid årsskiftet 2014/15. Antagande av detaljplanerna planeras ske under 2015. Förutsatt att detaljplanerna inte överklagas kommer dessa att vinna laga kraft cirka en månad efter antagandebeslutet. Därefter kan järnvägsplanen fastställas.

Förutom dessa planer tas även detaljplaner för stationerna vid Göteborgs centralstation (denna detaljplan), Haga samt Korsvägen fram. Detaljplanerna behandlar Västlänken i dess sammanhang i staden vid de tre stationslägena och möjliggör utbyggnaden av stationslägena 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 projekt 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 stadsutvecklingsprogrammet.



Översiktlig bild som illustrerar ungefärlig geografisk placering för de olika projekten och planerna i Centralenområdet. Bild från arbetet med stadsutvecklingsprogrammet, Stadsbyggnadskontoret.

Hisingsbron planeras för att ersätta den befintliga Götaälvbron. *Bangårdsviadukten* planeras som en förbindelse över järnvägsspåren för att avlasta Nils Ericsonsgatan. *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.



Utsnitt ur Koncept Strukturplan för Centralenområdet. Stadsbyggnadskontoret, vår 2014

Kvalitetskriterier

Bebyggelseprojekt och infrastruktur kommer att byggas ut under lång tid samtidigt som många människor rör sig i området och verksamheter pågår. 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 är uppdelat i tre delar; där första delen beskriver bakgrund och syfte. Del två fokuserar på övergripande ramverk med projektets syfte, stadsbyggnadsvision för mötet mellan staden och järnvägen, de fyra prioriterade kvaliteterna samt riktlinjer för utformning och organisering av stadsrummen. Del tre presenterar utvärderingsverktyget för hur kvaliteterna uppfylls i nuläget samt efter genomförandet. Utifrån resultatet av värderingarna tas det fram plats specifika handlingsplaner hur befintliga kvaliteter ska bevaras samt hur saknade kvaliteter kan tillföras.

Därefter har Stadsbyggnadskontoret tagit fram Kvalitetsprogram för vart och ett av stationsområdena inom Västlänken. Detta finns som bilaga till detaljplanen.

Kriterierna och beskrivningarna har också legat till grund för beskrivningen av detaljplanens innehåll.

Stadslivsanalys, Upplevelseanalys och Social konsekvensbeskrivning/

Barnkonsekvensbeskrivning har också legat till grund för beskrivningarna.

Framförallt återfinns det i planförslagets delområdesbeskrivningar, och i avsnitt om gång- och cykeltrafik, tillgänglighet och service samt sociala aspekter. Men även i de delar som beskriver konsekvenserna av planförslaget.

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 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.

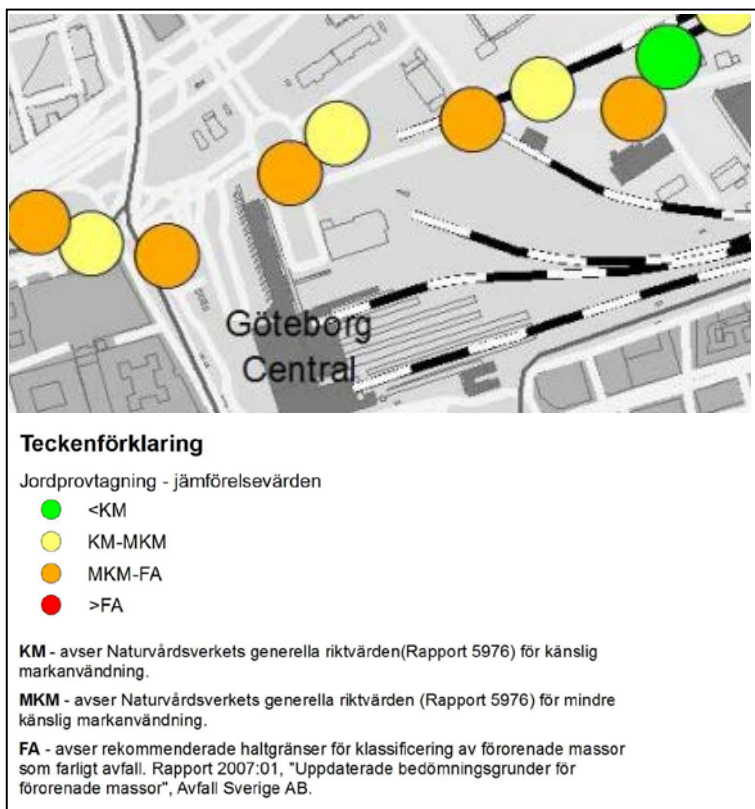
Ett nära samarbete mellan Göteborgs Stad och Trafikverket pågår för att säkerställa att tunneln utformas och anpassas till den framtida bebyggelsen ovan mark.

Grundvatten

Tunnelanläggningar utformas med syfte 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 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 kan klassas som farligt avfall.



Utsnitt ut bild från bilaga 2 Trafikverket Järnvägsplan Västlänken, Underlagsrapport Förorenade områden, till Västlänkens miljökonsekvensbeskrivning.

Vidare undersökningar av planområdet med fler provtagningspunkter kommer att göras i samarbete mellan Göteborgs Stad och Trafikverket innan detaljplanen antas. Därefter tas en plan 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

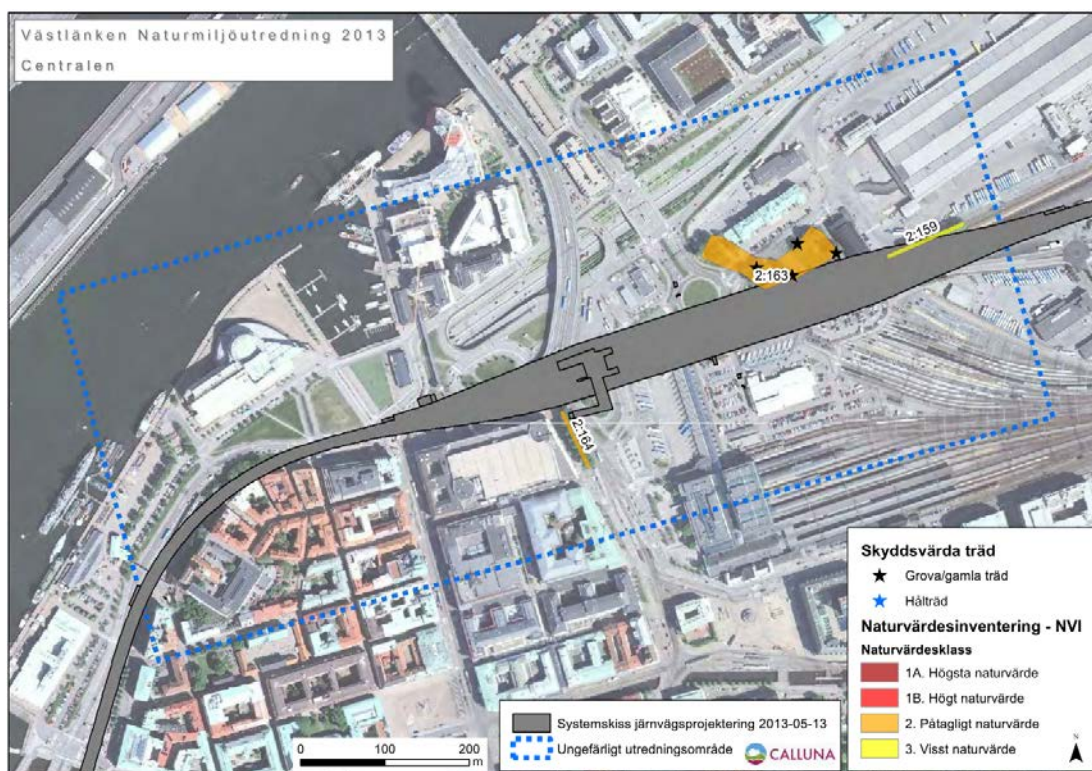
Området ligger i det flacka älvdalsrummet i anslutning till Göta Älv. Det domineras av infrastrukturen i området och det fåtal landmärken, såsom Skansen Lejonet och Kungshöjd, som reser sig över det långsträckta rummet.

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.

Inom planområdet finns också en allé med ett visst naturvärde i öster. Utanför planområdet finns också en lindallé med påtagligt naturvärde. Alléerna omfattas av biotopskydd enligt förordningen om områdesskydd (1998:1252) 5§.

För fåglar och fladdermöss uppvisar området inga värdefulla kvaliteter. Inga vattenmiljöer påverkas av planen.



Utdrag ur Naturmiljöutredning för Västlänken i Göteborg, Calluna.

Trafikverket tar fram en utredning om övriga grönområden (till exempel rekreativmiljöer) utmed Västlänkens sträckning. Framkommer det att fler miljöer påverkas av detaljplanen kommer planhandlingen att kompletteras inför granskningen.

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.

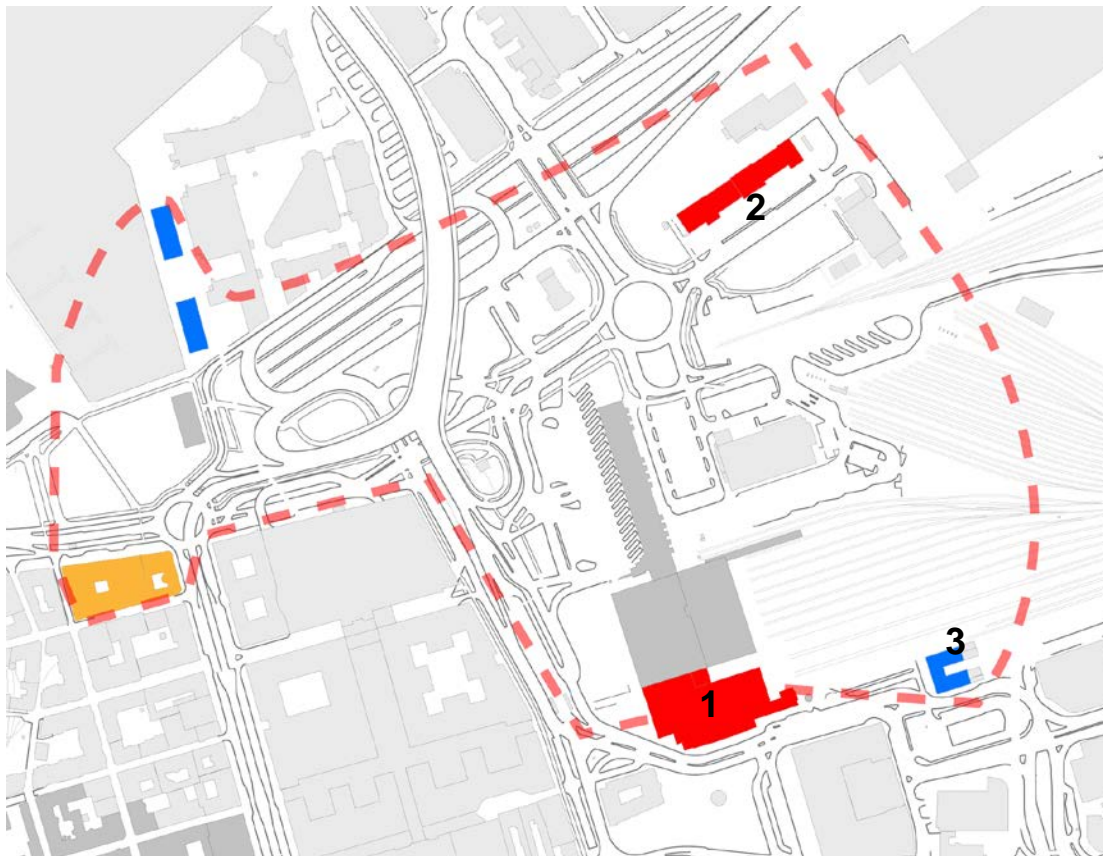


Bild från Göteborgs Stads Kulturmiljöutredning som visar skyddade byggnader i närheten av planområdet.

Kulturmiljön i området har utretts och beskrivits ingående i bilaga till MKB. Här 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 detaljplanens 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 av byggnadsminnet men har successivt minskats i omfattning.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar (*Fornsök, 20140130*). 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 6§, lagen om fornminnen (1942:350) 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 vistelsezoner. 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 boulevard 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

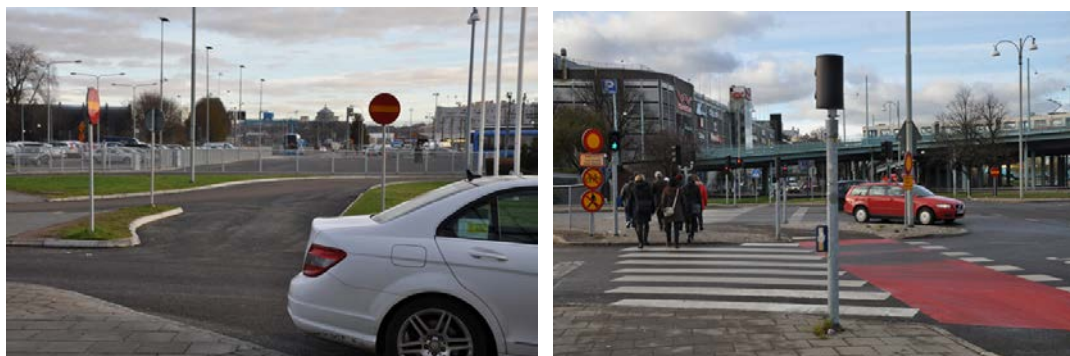
Centrala Göteborg är en viktig målpunkt i regionen med handel, kontor, utbildning och service. Samtidigt utgör området runt Göteborgs centralstation en viktig bytespunkt mellan olika trafikslag. Området är utpekad som en strategisk knutpunkt i Göteborgs översiktsplan.

Bil- och kollektivtrafik sammanstrålar i en cirkulationsplats som utgör korsningen Stadstjänaregatan, Bergslagsgatan och infart/utfart för angöringstrafiken till Station Centralen 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 trafiklederna 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 Brunnsparcken och övriga city bör stärkas för att ge bättre förutsättningarna 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 vardagsdygn:

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

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 inte utretts. Trafikbullerutredningens framtidsanalys diskuteras i kapitlet Detaljplanens innebörd och genomförande i detta dokument.

Nulägesanalysen utgår ifrån Göteborg stads bullerkartläggning från år 2006, vilken anses relevant eftersom trafiken inte bedöms ha ökat sedan dess. 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.

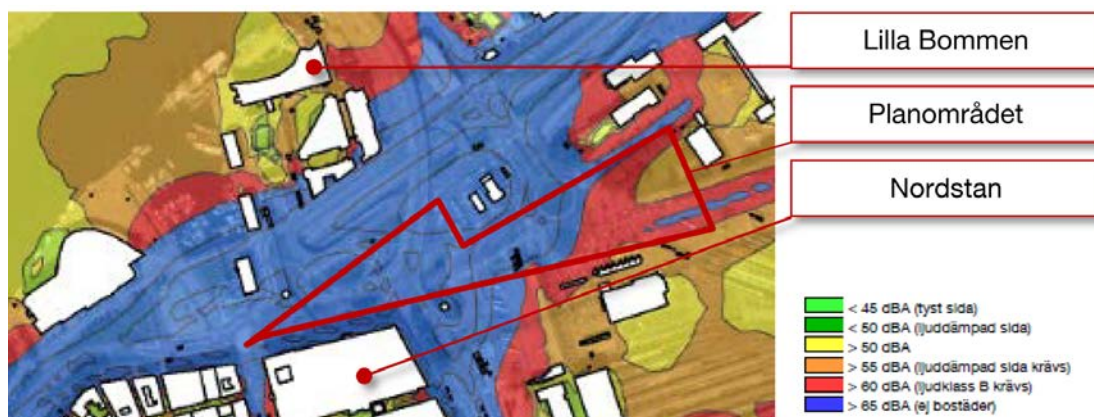
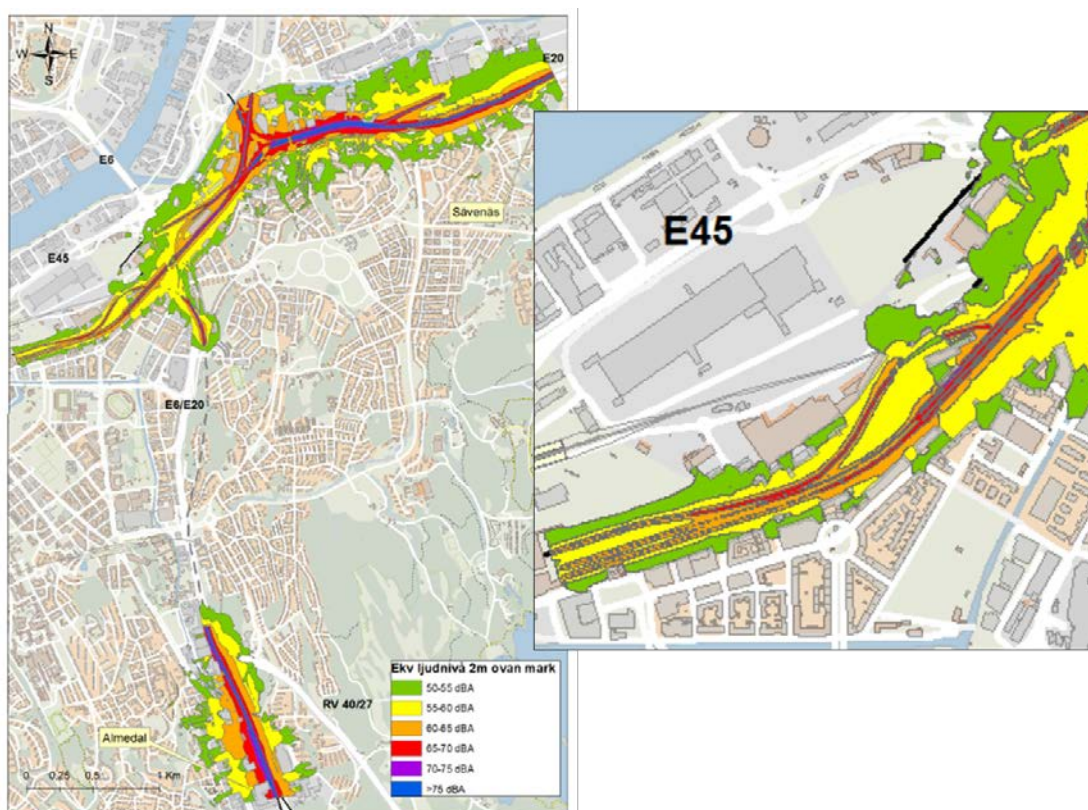


Bild från Göteborgs Stads bullerkartläggning från år 2006. Observera att planområdets utbredning har förändrats sedan denna bild togs fram.

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



Figur 7.3 Tågtrafik Nuläge 2013/Nollalternativ 2013 – ekvivalent ljudnivå 2 meter.

Bild ur 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 att tågtrafiken passerar i tunnel under mark. 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 miljö kvalitetsnormerna i området.

Framförallt är det gränsvärden för partiklar och kvävedioxid, vilka till stor del härrör från vägtrafik och sjöfart, som är svåra att sänka¹.

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. Avståndet ifrån vägar anges till 50 meter för kontor respektive 100 meter för bostäder.

Farligt gods förekommer idag på Kombiterminalens område, närmast öster om planområdet, där det kan utgöra hela eller delar av tågset.

Elektromagnetiska fält

Då det gäller långtidseffekter finns det en viss misstanke att lågfrekventa magnetfält ökar risken för viss typ av cancer, leukemi (blodcancer), hos barn.

Vid en sammanvägning av tidigare genomförda studier, en så kallad metaanalys, drogs slutsatsen att det för en dygnsmedel exponering över 0,4 µT finns en tvåfaldig riskökning för leukemi hos barn som inte kan förklaras av slumpmässiga variationer men som delvis kan bero på så kallat selektionsfel i vissa studier. Världshälsoorganisationens expertorgan för cancerforskning (IARC, 2002) har därför klassificerat lågfrekventa elektromagnetiska fält som möjligen cancerframkallande. Någon riskökning under exponeringsnivån 0,4 µT har inte kunnat konstateras.

Medel exponeringen i bostäder i 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 begränsas till att drabbas av max 0,5 meter översvämning.

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 0,1 meter översvämning. 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 100 års regn år 2100 dvs. 60-100 millimeter på två timmar.

Inom staden pågår en diskussion och arbete med att säkra staden mot höga vattenstånd i ett längre tidsperspektiv och en höjning av planeringsnivåerna kan vara nödvändig. Om det blir aktuellt att säkra planområdet mot högre översvämningssnivåer än vad som anges i planen kommer detta sannolikt ske via storskalig yttre skyddsåtgärd.

¹ Luftkvaliteten i Göteborgsområdet, Miljöförvaltningen 2011

Detaljplanens innebörd och genomförande

Övergripande – hela Västlänken

Västlänken utgörs av cirka 8 kilometer ny järnväg, varav 6 kilometer i tunnel, genom Göteborg som binder samman befintliga järnvägsspår mellan Sävenäs och Almedal. I Trafikverkets järnvägsutredning² valdes en korridor, där Västlänken skulle dras, för vilken Trafikverket nu beviljats tillåtlighet hos regeringen.

Trafikverkets järnvägsplan som reglerar anläggningens funktion får inte strida 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 stationen, 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.

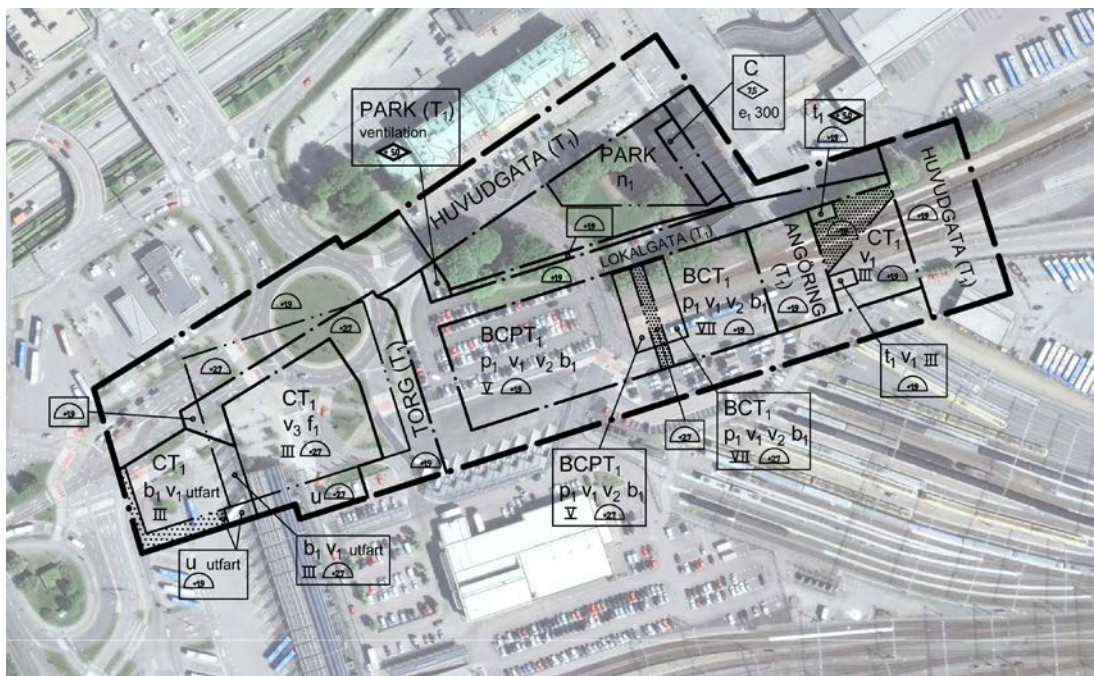
Detaljplanen för Station Centralen tar hänsyn till dessa projekt och planer med målsättningen att projekten gemensamt ska skapa en välfungerande, sammanhängande och intressant regional kärna.

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. Delar av bebyggelsen får även utgöras av kontor och bostäder. Inom planen ryms även allmänplatsmark i form av huvudgata, lokalgator och ytor för angöring, torg och park. Plankartan som redovisar den formella föreslagna markanvändningen inom planområdet, är del av planhandlingarna. För att visa hur markanvändningen i området föreslås förändras har plankartan i

² 2007(Banverket, Järnvägsutredning Västlänken)

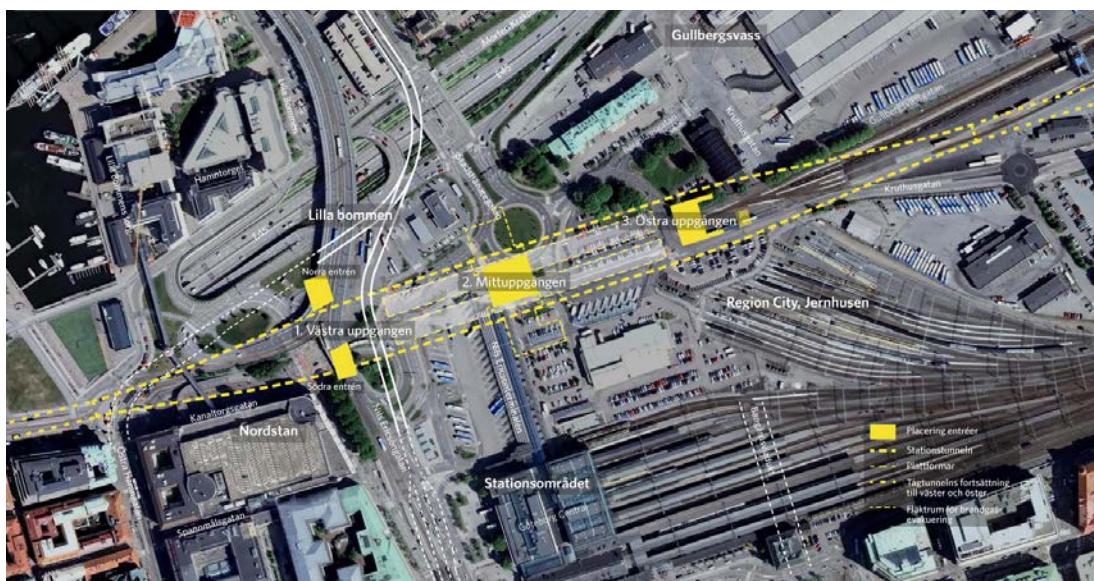
nedanstående bild lagts ovanpå ett flygfoto som visar befintliga förhållanden i området. Några av huvuddragen i detaljplaneförslaget framgår av bilden, exempelvis att ytor som idag används för trafik och parkering i framtiden föreslås bebyggas med kvarter, samt att Bergslagsparken framför Bergslagsbanans 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.

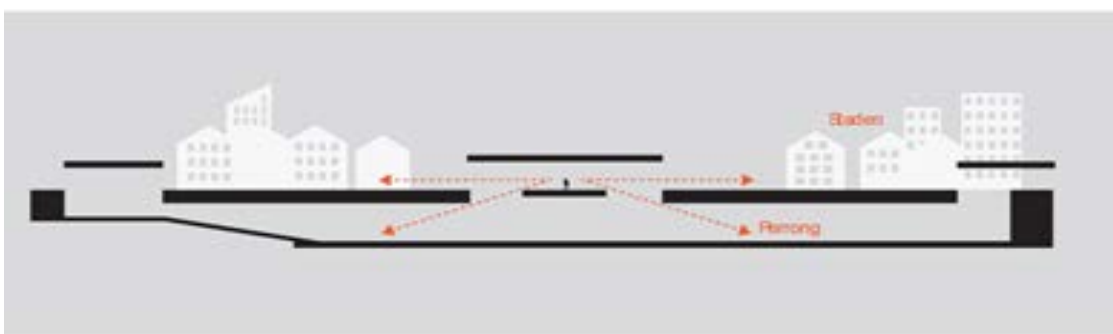
Stationen under mark

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



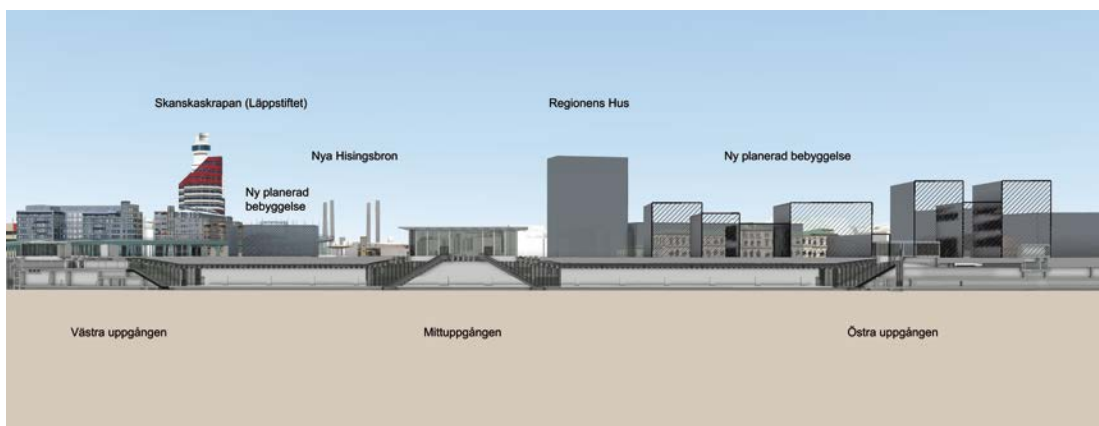
Gul markering visar uppgångslägen för Station Centralen, streckade linjer visar järnvägstunnelns yttre gränser, fläktrum och plattformar. Bild Metro arkitekter för Trafikverket, juli 2014.

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 Ericsonsgatan. Vid den östra uppgången blir kopplingen mot det framtida bebyggelseområdet i Gullbergsvass och det planerade Region city området 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.

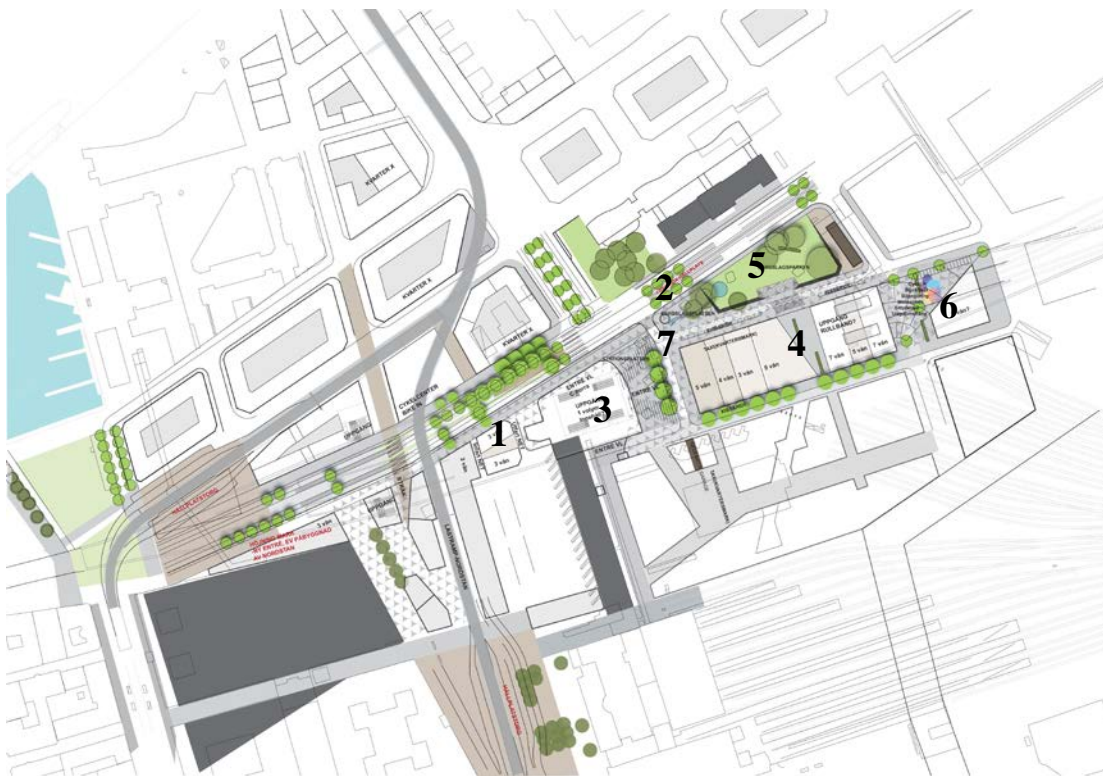
Förutom stationens plattformar och uppgångar så behövs många tekniska anläggningar för att järnvägsanläggningen ska fungera. Vissa anläggningar är viktiga för säkerheten, såsom utrymning eller för att snabbt kunna ventileras anläggningen i händelse av brand eller gasutveckling i stationsrummet. Andra anläggningar behövs för att järnvägen ska fungera på ett tillfredsställande sätt, exempelvis ventilationsanläggningar.



Sektion över stationens utbredning Station Centralen ur SAM-modellen (Trafikverket/Göteborgs Stad), bearbetning WSP.

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 på 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 vistelsezoner.



Illustrationsplan för planområdet Station Centralen, siffrorna relaterar till nedanstående text.

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 detta område är orienterbarhet och tydlighet för fotgängare och cyklister av största vikt och detaljerade studier krävs för att utforma det väst-östliga huvudgångstråket. Vidstråken för bussar föreslås byggnader som på grund av belastningsbegränsningar på Västlänkens tunnel kan bli högst tre våningar höga. I området mellan dessa byggnader, mittuppgången och Nils Ericson Terminalen finns möjlighet att skapa en mindre, lugn, skyddad, södervänd vistelseyta som kan utgöra en kontrast till den annars relativt intensiva miljön där mycket folk är i rörelse.

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.



Illustrationsbild längs framtida Bergslagsgatan. Bild Varpunen.

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 också 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, synlig dagvattenhantering, 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 rörelse- och funktionshindrade samt uppställningsyta för räddningstjänstens fordon.

Mittuppgångens byggnad är viktig för att annonsera stationen mot norr; den kommer att synas tydligt från den nya Hisingsbrons ramper. Byggnaden kommer att utgöra en ny entré till centralstationen norrifrån, och blir därmed en viktig komponent för att skapa en ny norrsida till centralstationen, på liknande vis som centralstationen idag har en tydlig södersida mot Drottningtorget. Byggnadens funktion och dignitet gör att den slutliga utformningen föreslås avgöras i en arkitekttävling.



Stationsutrymmet under mark kan bli ljust och luftigt med dagsljusnedsläpp vid mittuppgången som leder resenärerna mot markytan. Bild Metro Arkitekter för Trafikverket.



Gestaltningssidé från Norra sjöfarten/Hisingsbrons landfäste mot ny centralbyggnad och Jernhusens område. Bild Varpunen.



Gestaltningssidé av mittuppgångens byggnad. Bilder Metro Arkitekter för Trafikverket juni 2014.

4. Nya bebyggelsekvarter och den östra uppgången

Den östra uppgången föreslås ligga så långt österut som möjligt med hänsyn till den underjordiska stationens utformning för att sprida flödet utmed plattformen och skapa bra stråk mot Gullbergsvass och Bangårdsviadukten. Till skillnad från de andra uppgångslägena finns i detta läge en idé om att komplettera hissar och trappor från plattformarna med rullband som förenklar för resenärer med exempelvis cyklar, barnvagnar eller rullande bagage. Direkt utanför uppgången finns plats för cykelparkering och cykelstråk öster- och söderut via den framtida Bangårdsviadukten. Även bil- och taxiangöring samt dedikerade platser för färdtjänst att hämta och lämna passagerare är tänkta att ligga vid den östra uppgången. Det ska vara möjligt för passagerare att vänta både utomhus och inomhus med goda siktlinjer mot angoringsplatsen, detta är speciellt viktigt för användare av färdtjänst.

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

De kvarter som föreslås i området kan innehålla såväl bostäder som kontor och andra centrumfunktioner. Illustrationsplanen visar hur Jernhusen i dagsläget har tänkt sig utformningen av området, men hus som trappar i mellan 5 och 7 våningar. Planen reglerar också att minst en tredjedel av takytorna ska användas för fördröjning av dagvatten, det kan t ex göras i form av gröna tak.

5. Bergslagsparken

Parken framför Bergslagsbanans stationshus är relativt outnyttjad och är avsidet belägen utan någon enkel koppling till stationsområdet. Planförslaget syftar till 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 kvarteren i detaljplanens östra del och parken, samt en inramning genom en mindre byggrätt i parkens östra del, förstärker denna potential.

Parkens utformning behöver detaljstuderas i det fortsatta arbetet men en tanke är att parkens västra respektive östra del har olika karaktär. Målsättningen är att bevara parkens grönska så mycket som möjligt, men en del av träden som finns på platsen idag kommer att behöva tas ner i samband med tunnelbygget.

De bevaransvärda träden skyddas genom bestämmelse på plankartan och fällning ska föregås av lovprövning.

I väster kan en mer hårdgjord yta skapas. 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 längs Stadstjänaregatan i en stödmur, men ett utrymme säkras även i denna detaljplan.



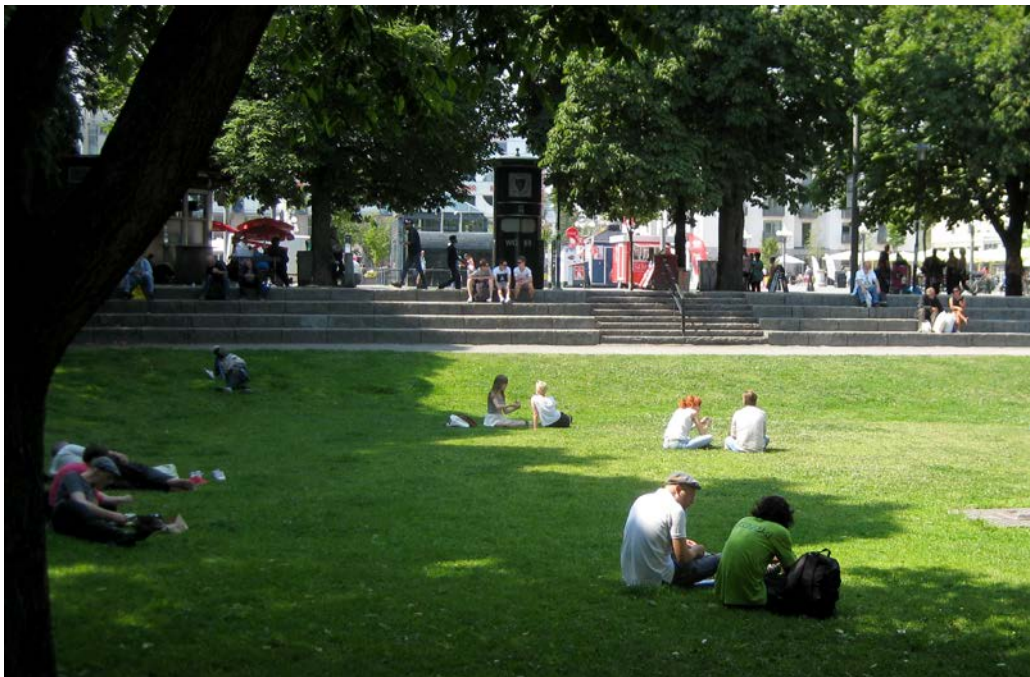
En yta som har mycket hårdgjord mark kan också upplevas som grön och innehålla många funktioner. Bild WSP.

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 platsen blir 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.



Illustrationsbild från den tänkta Bergslagsparken mot väster. Bild Varpunen.

En viktig förutsättning för Bergslagsparken som behöver beaktas i dess utformning är den låga marknivån. De nya byggnaderna ovanpå Västlänksstationen kommer att ha färdigt golv cirka 1,5 meter högre än parken och Bergslagsbanans stationshus vid Bergslagsgatan. I den östra delen av parken föreslås de äldre träden och även den låga marknivån behållas. Möjlighet finns då att skapa en lugn oas där anslutande mark kan trappas ner mot den lägre parkytan.



Exempel på hur en nivåskillnad kan hanteras i anslutning till en parkmiljö. Bild WSP. Se även illustrationsplanen.

6. Öster om den östra uppgången

Längst österut i planområdet finns en rektangulär yta där en del av spåren till Kombiterminalen, godsterminalen för tåg- och fordons gods i Gullbergsvass, ligger.

Här föreslås att en entréyta till Station Centralen skapas. Utformningen ska bidra till att stationen tydligt kan annonsera sig österut och österifrån, för såväl fotgängare och cyklister som biltrafikanter. Ytan kan innehålla korttidsparkering och cykelparkering men behöver även inrymma någon funktion som skapar liv i området, exempelvis en yta som kan användas av ungdomar; såsom en aktivitetspark, enklare multisport/skateboardyta eller likande.

I planförslaget föreslås en byggrätt som ramar in den öppna platsen mot sydöst. Den föreslås få innehålla centrumfunktioner, vilket kan innefatta kontor, service, mindre handel och offentliga funktioner.

I den detaljerade utformningen behöver hänsyn tas till markens belastningsbegränsningar på grund av de många tekniska anläggningar som behöver inrymmas i denna del av Västlänkens underliggande tunnel och till att den blir relativt bullerutsatt när Bangårdsviadukten har byggts. Se vidare under trafik och parkering om kommande trafikering och projekt i området.

7. Gatumiljöer

Gestaltningen av de gatumiljöer som skapas i området kommer att ha stor betydelse. Genom val av markbeläggning och utformning kan man signalera att trafiken 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.

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 minska med 25 % medan antalet gång- och cykelresor ska ökas och resor med kollektivtrafik fördubblas.

Som vidareutveckling av stadens trafikstrategi tar Göteborgs Stads Trafikkontor för närvarande fram ett cykelprogram som är ute på remiss. Målsättningen är att andelen cykelresor ska tredubblas till år 2025, jämfört med år 2011. För Centralenområdet kan det innebära en ännu högre andel cykelresor, ett fyrdubbelt resande eller kanske ännu mer. Det är därför viktigt att det finns ytor för att ta hand om ett ökat cykelresande.

I princip så berör alla de utpekade målen i trafikstrategin planområdet.

- Huvudmålet 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.
- Huvudmålet för godstransporter: Göteborg som Nordens logistikcentrum, säkerställa en god framkomlighet för godstransporter och samtidigt minska de lokala, negativa miljökonsekvenserna.

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.

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.

Spårvägstrafiken trafikerar idag från Hisingen över Götaälvbron och runt Nordstan i Nils Ericsonsgatan och Östra Hamngatan.

Bilden nedan illustrerar de huvudsakliga stråken för kollektivtrafik som föreslås i området till år 2035.



Bild över huvudsakliga kollektivtrafikstråk. Illustration WSP.

Kollektivtrafiken i området kommer att struktureras om i framtiden till en följd av Västlänken, den nya Hisingsbron och Bangårdsviadukten, som är en ny förbindelse över bangården för att 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 under en längre tid, med olika lösningar vid olika tidpunkter.

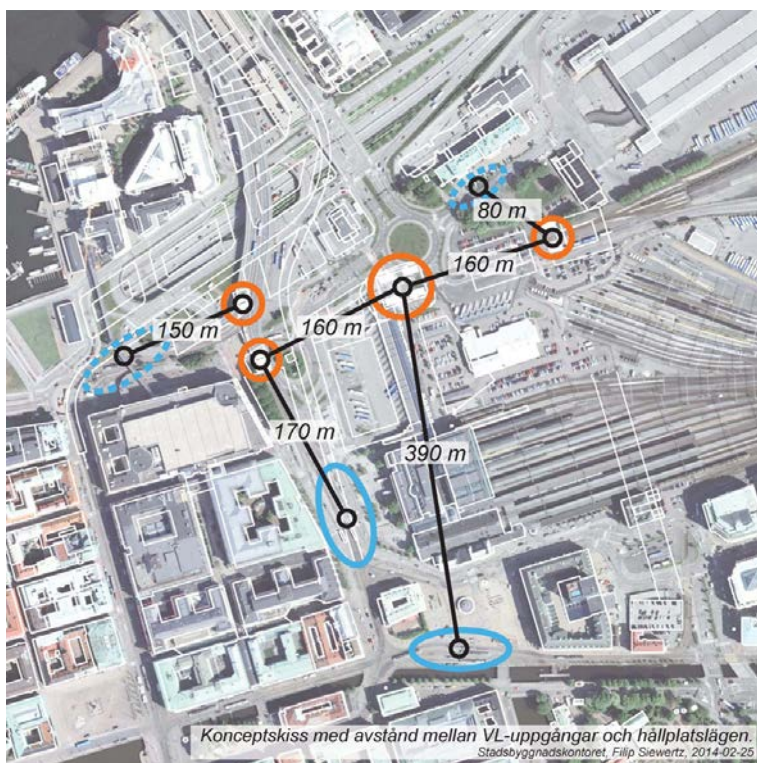
Byggnadet av Västlänken kommer att medföra att många som idag reser med regionbussar istället kommer att resa med tåg. Dessutom frigörs kapacitet för fler

fjärrtåg vid centralstationen när många regionalförbindelser flyttar till västlänksstationen.

Hisingsbrons sträckning kommer att skilja sig något från Götaälvbrons eftersom den är placerad längre österut, men lösningen för kollektivtrafik med ramper till Nils Ericsonsgatan och Östra Hamngatan kommer att likna dagens förhållanden. Hållplatslägen kommer fortsatt att finnas utmed Nils Ericsonsgatan, och även 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 eller mot Bangårdsviadukten.

På Bergslagsgatan, framför Bergslagsbanans stationshus, planeras för ett framtida möjligt hållplatsläge och denna sträcka kan även tjänstgöra som en plats som ska finnas tillgänglig för uppställning för ersättningsbussar vid inställda tåg.

Enligt nuvarande planer kommer Station Centralen att användas som säckstation från och med 2024 innan hela Västlänken invigs år 2026.



Konceptskiss med avstånd mellan västlänkens uppgångar och hållplatslägen, bild Stadsbyggnadskontoret.

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.

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 älv bron: 3700 cyklister

Hamnstråket: 1200 cyklister

Från öster, Kruthusgatan/Gamlestan: 1500 cyklister

Nils Ericsonsgatan: 4000 cyklister (uppskattad siffra)

(källa Trafikkontoret, 2013)

Det stora antalet fotgängare i området kan illustreras med att dubbelt så många gående passerar Nordstans huvudentré under rusningstid en vardag som de mest använda delarna av Vasagatan, Kungsportsavenyn, Linnégatan och Kungsgatan tillsammans.

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.



Karta som illustrerar gång och cykelstråk. Bild WSP

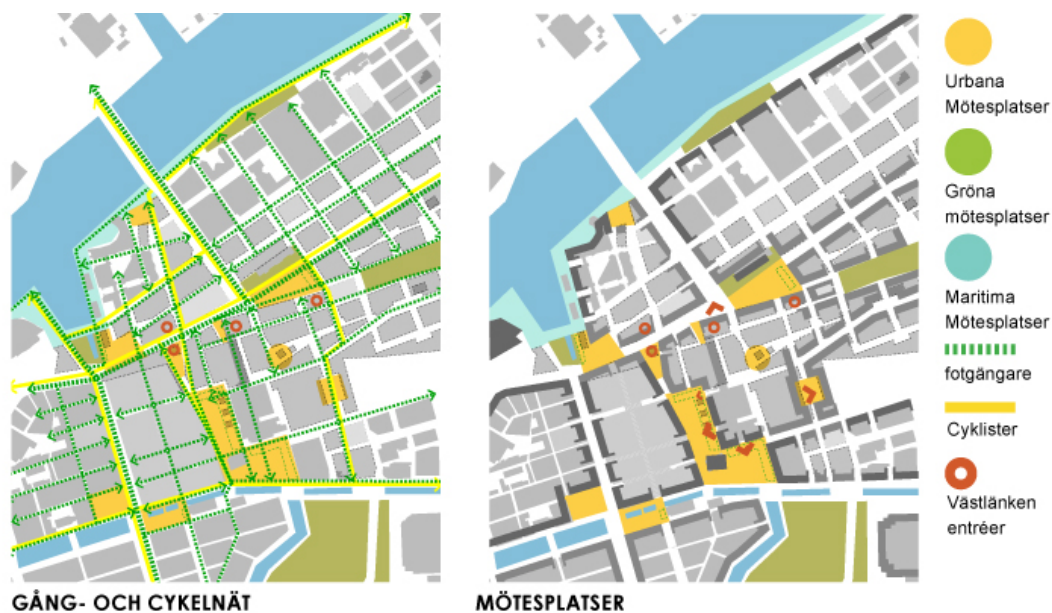


Bild från Stadsutvecklingsprogrammet (vers 8 2014) Gång, cykelnät och mötesplatser.

Från Hisingen kommer fotgängare eller cyklister att kunna ta sig till området via den nya Hisingsbron som landar vid Stadstjänarebron. Stråken blir dubbelriktade på båda sidor om bron. Från norr kan dessa ta sig till Lilla Bommen, Gullbergsstrand och mot Hamnstråket till Gamlestan antingen via Stadstjänarebron eller via den nya bron som byggs vid Kämpegatans förlängning över E45 Götaleden. Denna nya bro byggs i projektet nedsänkning av E45 mellan Stadstjänarebron och Falutorget som kommer innebära att man kommer att kunna ta sig över den starkt trafikerade vägen både vid Kämpegatan och vid Falutorget planskilt på broar.

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 Spannmålgatan.

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. Vid alla uppgångar från Station Centralen kommer cykelparkering och ytor för låncykelsystem anordnas. Skyddad cykelparkering i låsbart utrymme kommer finnas i området men inte inom det aktuella planområdet.

Till ovanstående behov av cykelparkering adderas behovet för tillkommande verksamheter i DP, lägg till att detta ska lösas inom kvartersmark, eventuellt kan detta lösas utanför planen:

Bostäder: 35 cykelparkeringar/1000 kvadratmeter BTA

Handel: 22 cykelparkeringar/1000 kvadratmeter BTA

Kontor: 15 cykelparkeringar/1000 kvadratmeter BTA

Biltrafik

Planområdet angränsas av områden med relativt stora bil- och godstrafikflöden. Följande siffror visar antalet fordon uppmätta under 2012 per årsmedelvardagsdygn:

E45/Götaleden: 70 200 fordon

Götatunneln: 58 900 fordon

Göta älv bron: 25 800 fordon

Nils Ericsonsgatan: 19 800 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 den nya Bangårdsviadukten. Eftersom dessa projekt inte kommer att färdigställas vid samma tid så kommer olika lösningar att implementeras vid olika tider fram till målbilden år 2035, som visas på illustrationen över de huvudsakliga bilstråken nedan.



Karta som illustrerar framtida biltrafik. Bild 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 den.

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, taxi samt platser för att stanna till och hämta och lämna passagerare. Här finns även plats för parkering för rörelsehindrade samt färdtjänst, vilket även föreslås ligga i anslutning till mittuppgången.

Den stora cirkulationsplatsen vid korsningen Stadstjänaregatan – Bergslagsgatan försvinner och det blir 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 av gående skapas. Detta åstadkoms framförallt genom att stråken norr respektive söder om parkens kvarter prioriteras för bilrörelser men det är också viktigt hur gaturummet i anslutning till parken utformas.

Service-, utrycknings- och underhållstrafik

Kring parken, mittuppgången och den östra uppgången ska också ytor finnas för uppställning av Räddningstjänstens fordon vid utryckning samt parkeringsplatser för dessa fordon. 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.

Detaljutförningen av ytorna kring Station Centralens uppgångar kommer i det fortsatta arbetet att analyseras tillsammans med de olika intressenterna, så att alla ovanstående funktioner kan tillgodoses i enlighet med lagkrav och praktiska 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.

Parkering

Göteborgs stad har en parkeringspolicy antagen av kommunfullmäktige 2009. Till den finns en vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov godkänd av byggnadsnämnden 2011. I den här delen av staden är det beräknade grundbehovet av parkeringsplatser följande för olika användning:

Bostäder: 5,5 bilparkeringar/1000 kvadratmeter BTA

Handel: 16,5 bilparkeringar/1000 kvadratmeter BTA

Kontor: 3,5 bilparkeringar/1000 kvadratmeter BTA

Inom denna detaljplan är BTA cirka 40000 kvadratmeter, varav cirka 4000 kvadratmeter uppgångsyta.

Göteborgs stads parkeringspolicy anger inriktningen för hur de förändrade förutsättningarna för parkering i staden ska hanteras och hur tillgängligheten till olika delar av staden ska ordnas genom parkering. Policyn ska medverka till att trafiksystemet genom parkeringen stödjer den statsutveckling som anges i kommunens budget och översiktsplan. Vägledningen kopplad till policyn ska användas för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden.

En parkeringsstrategi för de centrala delarna av staden är under framtagande som kommer aktualisera frågan att se över hur stort antal parkeringsplatser som bör inrymmas i detta planområde som ligger centralt med god tillgänglighet till kollektivtrafik och service.

Inom planområdet finns begränsade ytor för att anordna parkering och dessutom så begränsas möjligheten att bygga parkeringsplatser under mark genom att detaljplanen i huvudsak ligger ovanpå järnvägstunneln för västlänken. Detaljplanen tillåter parkering i det kvarter där det kan vara möjligt att lösa under mark.

Parkeringsbehovet kommer därför delvis att behöva lösas inom närliggande kvartersmark. Målsättningen i detta planarbete är att funktionen i första hand ska inrymmas i gemensam anläggning i kommande detaljplaneområde precis söder om detta planområde.

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten med 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 i deras vardagsliv. (Se avsnitt om parkering ovan). Men med många fler arbetsplatser här kommer det finnas fler som kan arbeta i allra bästa kollektivtrafikläge, vilket är värdefullt för många i deras vardag.

Tillgängligheten ökar genom att nya ytor anläggs så att tillgänglighet till såväl stationens offentliga miljö som torg och parkytor säkerställs.

Förslaget innebär att planområdet får ett mer stadsmässigt innehåll samt att det blir en mer självklar del av kommunikationscentrat Centralen. Planområdet går 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 planen. En viktig utgångspunkt, i denna och omkringliggande planer, är intentionen att minska effekten av miljöer som utgör barriärer i området, exempelvis Götaleden och andra omkringliggande gator och spårvägsstråk.

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 i området med målpunkter i både befintliga och kommande platser och byggnader. I denna plan har hänsyn främst tagits till de förutsättningar som lagts in i

planen för nya Hisingsbron samt förutsättningarna som staden tagit fram för hela området i stadsutvecklingsprogrammet för Station Centralen.

Utformningen av friytorna inom planområdet ska kännetecknas av ett mänskligt perspektiv. Miljöerna ska vara livliga, intressanta och estetiskt tilltalande och det ska vara tryggt och trevligt att uppehålla sig i området. Ytorna ska anpassas så att alla har samma förutsättningar att röra sig fritt och tryggt oavsett kön, ålder, funktions- eller rörelsehinder.

Detaljutformningen av de olika ytorna behöver därför ta hänsyn till faktorer såsom att skapa tillfredställande väderskydd, välbelägna sittplatser, fria siktlinjer och trygghetsskapande belysning.



Kring Station Centralen behöver det finnas platser i sol och skugga att sitta ner och vänta, mötas och vila för människor i alla åldrar och med olika förutsättningar. Bild WSP

Mötesplatser

Den strategiska knutpunkten är inte bara en målpunkt i sig tack vare handel och service som erbjuds, det är också en mötespunkt för såväl stadens invånare som besökare. Det är den plats där besökare möter staden för första gången och därför ges förutsättningar för välkomnande mötesplatser i området.

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



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 WSP

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

Torgytan som kringgärdar den mittersta stationsuppgången kommer att präglas främst av människor på väg till och från stationen. Det är en livlig plats som upplevelsemässigt fortsätter in i den öppna byggnad som utgör 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 varför belysningen är en viktig del av utformningen.

Även stationernas in- och utgångar samt perrongerna utgör 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 rusningstider på morgonen och eftermiddagen. Intentionen med planen är dock att platsen och byggnaderna ska vara välanvända under större delen av dygnet varför det är av vikt att byggnadernas entréväningar används för publika ändamål. Genom att också skapa målpunkter såsom caféer, butiker, lektyor med mera, inom planområdet skapas en plats väl integrerad i den stad som planeras i området.

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. Parkens funktion som lek- och rekreationsyta kommer dock att stärkas genom planförslaget.

Då syftet med planen är att skapa en knutpunkt för resenärer till och från staden samt mellan olika punkter i staden förväntas området 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 av människor på väg.

Park

Den huvudsakliga parkytan om planområdet kommer att utgöras av Bergslagsparken. Se den områdesvisa beskrivningen ovan under 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 behövs också 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 det är möjligt. Detta har inte bara positiva effekter på livskvalitet och estetik utan är även viktigt för dagvattenhantering.

Planbestämmelser förslås 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 trädallé som ligger inom den östra delen av planområdet kommer däremot att försvinna vid anläggningen av järnvägstunneln. Den omfattas idag av biotopskydd och dispens krävs därför vid fällning.

Den del av byggnadsminnet ”Bergslagsbanans stationshus” som ligger framför byggnaden och som har planterats med en ny trädallé kommer att tas i anspråk för gatumark i planförslaget. Detta kommer att kräva en omprövning av byggnadsminnet.

Sociala aspekter

Detaljplanen kommer över lag att öka kvalitéterna i området. Detaljplanen möjliggör en ökad blandning av funktioner, där såväl centrumfunktioner som bostäder tillkommer 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 bredare 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 egenartad identitet. Planområdet går från att vara en baksida till en knutpunkt med fler publika och kommersiella funktioner än idag.

I och med att planområdet får ett rikare innehåll kommer också dess betydelse för människor öka. Det kan sannolikt innebära att området går från att vara något av en icke-plats till att bli en del av människors mentala kartor.

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 och många entréer.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Göteborgs Stads 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 yta där dagvatten kan infiltreras samt bestämmelse om infiltration inom/på byggnader.

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 de lokala förhållandena. 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.

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 från plushöjden 1,0 till 2,2. I Göteborg stad har det fastställts att höjd på färdigt golv för nybyggda hus ska ligga på minst +2.8 för att undvika att vatten ska kunna komma in vid extrema vattennivåer.

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 kunna begränsas till att drabbas av max 0,5 meter översvämning.

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 0,1 meter översvämning. 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 60-100 millimeter på två timmar.

Vatten och avlopp

Planområdet passeras av ett flertal större ledningsstråk. Dessa ligger relativt samlade och hänsyn till deras placering skall tas i planförslaget. De ligger till största delen under allmän platsmark lokalgata, men ledningsstråken säkras också genom u-områden i planens västra del.

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Göteborg Kretslopp och Vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Vid utformning av bebyggelse i området ska beaktas utformning av avfallshanteringsanläggningar och hämtning/lämning av avfallsfordon.

El och tele

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

Övriga ledningar

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

Kombiterminal

Inom planområdet ligger del av Göteborgs kombiterminal, som är av riksintresse för kommunikation, järnväg. I Översiktsplan för Göteborg anges att alternativ lokaliseringen för terminalen bör utredas. En utredning av detta pågår. I dagsläget finns dock inga beslut om en sådan flytt. Förutsättningarna för terminalens fortlevnad med anledning av detaljplanens förslag har därför utretts. Utredningen konstaterar att terminalen även med ett genomförande av denna detaljplan kan fortsätta att operera i området. Det blir dock stora svårigheter, med framförallt fler uppdelningar av tågset och därmed fler terminaloperationer. Kostnaderna för att som ett alternativ anlägga nya spårutor längre österut i Gullbergsvass bedöms också som höga. Utredningen förespråkar ett påskyndande av en flytt till utpekat läge i Sävenäs.

Avfall

För byggrätterna i detaljplanen svarar respektive fastighetsägare. Tillgänglighet med fordon för hämtning och lämning med mera ska säkerställas. Detta kommer också att granskas i bygglovskedet.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

De geotekniska förutsättningarna har detaljstuderats och finns mer utförligt beskrivna i separat PM Geoteknik.

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 ligger på nivåerna +0,5 till +1,5.

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 sättningar i marken sedan lång tid tillbaka. Fyllnadsmäktigheterna (och därmed lasterna från utfyllnaderna) ökar generellt i riktning mot Göta älv vilket innebär att även sättningshastigheten ökar i riktning mot Göta älv.

Sättningsuppföljningar i mark visar på 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 pågrundläggning. 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.

Stabilitetsförhållandena mot Götaleden och Götaälv är tillfredställande inom planområdet, dvs. 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 för området.

Markmiljö

Trafikverket har i samband med arbetet med Järnvägsplanen tagit fram underlag kring förorenade markområden, se tidigare redovisning under förutsättningar. Ytterligare markmiljöundersökningar kan krävas innan detaljplanens antagande. Ett fortsatt tätt samarbete med Trafikverket kommer att bedrivas i frågan.

Arkeologi

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 6§, lagen om fornminnen (1942:350) erfordras tillstånd av Länsstyrelsen om man i samband med en markexploatering påträffar en forn lämning och avser rubba, förändra eller borttaga densamma. En upplysning på plankartan införs.

Luft och buller

Göteborgs Stads trafikbullerutredning baseras på ett utkast till markanvändning för detaljplanens område som därefter har förändrats något. Huvuddragen i kvartersstrukturen är dock desamma. Utredningen visar att området norr om detaljplaneområdet är mest bullerutsatt med ljudnivåer över 65 dBA. En mer ljuddämpad sida fås söderut, speciellt i de våningsplan som ligger högre upp där ljudnivåerna generellt ligger under 50 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.

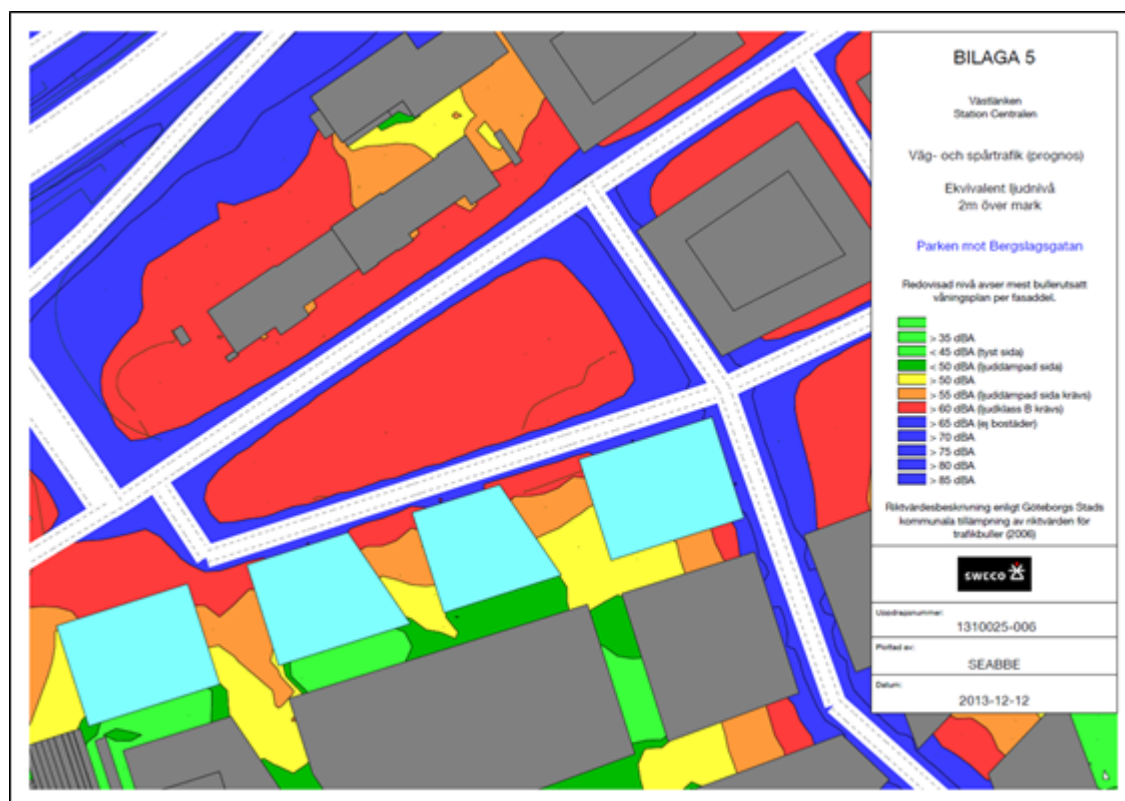


Bild ur Bullerutredning, Sweco för Göteborgs Stad.

Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad har analyserat hur luftmiljön, halterna av PM10 och NO₂, kommer att påverkas av Västlänken. För varje station har man utgått ifrån ett större geografiskt område än själva planområdet som omfattar 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 planen. Undantaget är området närmast den i framtiden planerade Bangårdsförbindelsen. Viadukten och dess anslutande gator ryms inte inom detaljplanen för Station Centralen och därmed bedöms genomförandet av planen bidra till en förbättrad luftkvalitet avseende kvävedioxid.

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

Sammantaget bedöms den föreslagna markanvändningen enligt detaljplanen i viss utsträckning förbättra luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar (PM10) inom planområdet. Därmed bedöms konsekvenserna som positiva.

Elektromagnetiska fält

I den miljömedicinska utredning som gjorts i samband med planarbetet anges att ”tågtrafiken i den planerade tunneln inte kommer att ge upphov till några extra sjukdomsfall på grund av elektromagnetiska fält” detta baseras på de genomförda beräkningarna som visar på att det längs delar av tunnelsträckan kommer att uppkomma ökning av det genomsnittliga magnetfältet med ca.0,1 mikrotesla, i övriga mätpunkter är årsmedelvärdena klart lägre och ofta helt försumbara.

Kompensationsåtgärder

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

En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder har gjorts i samband med utarbetandet av detaljplanen.

Endast Bergslagsparken kan anses vara en natuuryta som påverkas av detaljplanen. Upplevelsemässigt har förändringarna av ytan inte bedömts bli negativa, då parken idag inte bedöms tillföra några särskilda upplevelsevärden till platsen. Då andra delar av marken kommer att hårdgöras i något större utsträckning än idag (gräsytor i rondell med mera) är det av vikt att den grönska i form av gräsmattor och eventuellt träd som påverkas kompenseras inom plan. En bestämmelse om fördröjning av dagvatten på takytor/väggar har införts på plankartan, vilket också ger möjlighet att utforma gröna tak och väggar.

Den idrottshall som ligger inom planområdet idag (”Volviahallen”) kommer att försvinna med ett genomförande av detaljplanen. Även om denna funktion inte tydligt ryms inom de faktorer som ska kompenseras förespråkas ett uppförande av en

liknande anläggning inom närliggande områden. Detta kan inte regleras i aktuell detaljplan.

Frågan kommer att behandlas vidare under det fortsatta planarbetet och beskrivningen kommer att kompletteras inför detaljplanens granskning.

Fastighetsindelning

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

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Eftersom delar av den allmänna platsmarken är belägen ovanpå tunneln för Västlanken så kommer Trafikverket ansvara för del av utbyggnad av lokalgator, torg och huvudgata som är lokaliserad ovanför tunneln. Gränsdragningen för ansvarsfördelningen av återställande och utbyggnad av allmän plats mellan Trafikverket och kommunen regleras i kommande genomförandeavtal.

Anläggningar inom kvartersmark

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av järnvägsanläggning med tillhörande schakt, tunnlar, plattformar och uppgångar. Respektive fastighetsägare/tomträttshavare ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark. Ansvarsfördelningen mellan respektive fastighetsägare/fastighetsägare ovan mark och Trafikverket får studeras vidare i planarbetet och säkerställas innan genomförandet av detaljplanen.

Anläggningar utanför planområdet

Flera detaljplaner görs för Västlanken. Den framtida järnvägsanläggningen ligger dels inom Detaljplan för järnvägstunneln Västlanken; tunnelmynningar, schakt med mera och dels inom Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlanken mellan Gullbergsvass och Almedal. Västlanken finansieras genom Västsvenska Paketet. Detaljplaner görs också 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. Kommunen genom trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats gata och torg. Kommunen genom Park- och naturförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats park. Respektive fastighetsägare/tomträttshavare ansvarar för drift och förvaltning inom kvartersmark.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför en rättighet och skyldighet för kommunen att lösa in mark utgörande allmänplats. Berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser. Mark som är utlagd som allmän plats överförs till angränsande

kommunala fastigheter och förutsätts ske utan ersättning för de fastigheter som erhåller byggrätter enligt detaljplanen.

Fastighetsbildning

Järnvägstunneln ska bilda en egen tredimensionellt avgränsad fastighet inkluderat ventilations- och serviceschakt, plattformar och uppgångar, servicetunnlar och skyddszoner. Till fastigheten kommer rättigheter som behöver bildas för att säkerställa resenärspassage och tillträde till stationsbyggnader i markplan och övriga utrymmen som inte tillhör järnvägsfastigheten. Den detaljerade avgränsningen av vad som ska ingå i järnvägsfastigheten får studeras vidare i planarbetet. Delar som inte kommer att ingå i järnvägsfastigheten, men som kommer att tillhöra denna kan komma 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. 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 behöva bildas för de delar som ska vara gemensamma för järnvägsfastigheten och fastigheterna ovan mark.

Servitut

Servitut kommer behöva bildas för att säkerställa resenärspassage till stationsbyggnader och tillgång till allmän plats för järnvägsfastigheten. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägsfastighet och tjänande fastighet blir Västtrafiks respektive Jemhusens stationsbyggnadsfastighet. Servitut kan komma att bildas för delar som tillhör järnvägsanläggningen, men som inte tillhör järnvägsfastigheten. Härskande fastighet blir Trafikverkets järnvägsfastighet och tjänande fastigheter blir de fastigheter som ligger ovanför järnvägstunneln.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare. Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeaftalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen 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. Kommunen 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 genomförandeaftalet mellan kommunen 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.

Gullbergsvass 17.5

Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.

Delar av fastigheten kommer att övergå till allmän plats

Gullbergsvass 703:6

Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.

Delar av fastigheten kommer att övergå till allmän plats

Gullbergsvass 703:16

Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.

Delar av fastigheten kommer att övergå till allmän plats

Gullbergsvass 703:59

Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.

Delar av fastigheten kommer att övergå till allmän plats

Gullbergsvass 703:60

Del av fastigheten regleras genom 3D- fastighetsbildning till den nya järnvägstunnelfastigheten.

Delar av fastigheten kommer att övergå till allmän plats

Gullbergsvass 703:61

Delar av fastigheten kommer att övergå till allmän plats

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Västtrafik AB har ett arrendeavtal för bussterminal på fastigheten Gullbergsvass 703:7. Arrendeavtalet måste omförhandlas och avtalsområdet minskas ner för att kunna genomföra detaljplanen. 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 med 12 månader i taget 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 Medfinansieringsavtalet 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 1 och 2 beskriver hur del av Västsvenska paketets budget ska användas.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket

Innan Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken; tunnelmynningar, schakt med mera, Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal och järnvägsplanen för Västlänken antas ska avtal tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket angående genomförande av dessa. Genomförandeavtalet reglerar även åtgärder som görs med stöd av detaljplanen för station Centralen.

Separat genomförandeavtal för station Centralen kan komma att tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket, avseende bland annat ansvars- och kostnadsfördelning som inte regleras i ovanstående avtal. Innan antagande av Detaljplan för järnvägstunneln Västlänken ska avtal tecknas mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom fastighetskontoret, angående nyttjanderätter för arbetsområden på kvarterersmark och mellan Trafikverket och Göteborgs Stad, genom

trafikkontoret, för arbetsområden på allmän platsmark. Avtal har tecknats mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående markundersökningar som behöver göras innan byggnation.

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 Göteborgs Stad och Västtrafik

Avtal ska tecknas mellan Göteborgs Stad och Västtrafik gällande ny stationsfastighet norr om Nils Ericsons Terminalen.

Avtal mellan Trafikverket och Jernhusen

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

Avtal mellan Trafikverket och Västtrafik

Avtal behöver tecknas mellan Trafikverket och Västtrafik gällande ny stationsbyggnad (mittuppgången) norr om Nils Ericson Terminalen gällande byggnation m.m.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Älvstranden

Överenskommelse bör tecknas mellan Göteborgs Stad och Älvstranden Utveckling AB angående ersättning för inlösen av allmän platsmark för del av fastigheten Gullbergsvass 703: 17.

Avtal mellan Göteborgs Stad och Jernhusen

Avtal ska tecknas mellan Göteborgs Stad och Jernhusen angående inlösen av allmän platsmark för del av fastigheterna Gullbergsvass 17:5, 703:59 med flera samt 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 ersättning för 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 kommunen/exploatören 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

En omprövning av byggnadsminnet Bergslagsbanans station kommer att behöva göras då detaljplanen föreslår att en mindre del i söder tas i anspråk för gatumark. Ansökan om Biotopskyddsdispens/tillstånd att avlägsna delar av den allmålé som ligger i planområdets östra del.

Trafikverket kommer att svara för ansökning om vattendom som krävs med anledning av anläggandet av Järnvägstunneln.

Tidplan

Samråd: fjärde kvartalet 2014

Granskning: tredje kvartalet 2015

Antagande: första kvartalet 2016

Om planen inte överklagas fastställs den fyra veckor efter antagande.

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.

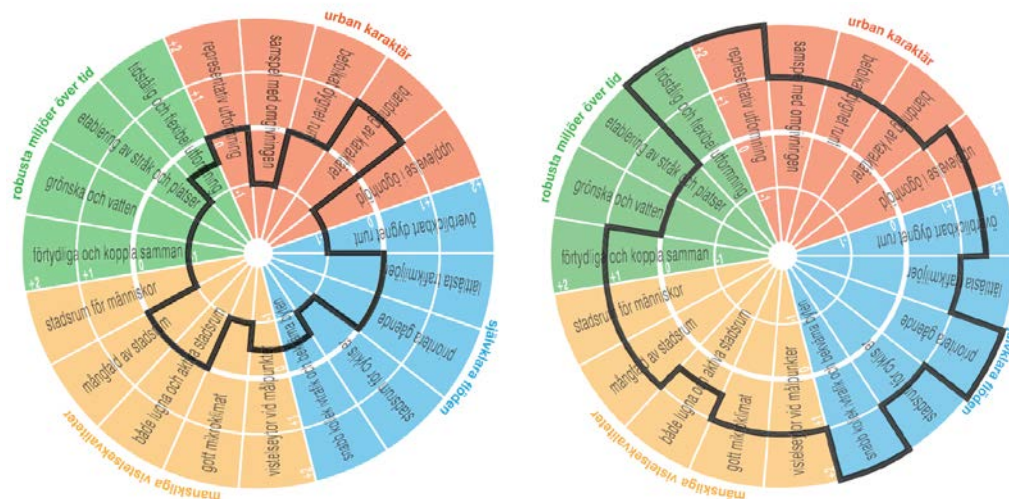
De allmänna intressena som berörs är framförallt relaterade till skapandet av en ny regional knutpunkt som möjliggör att regionen kan växa och knyts ihop på ett bättre vis genom pendeltågtrafikens utökning. Om endast denna plan genomfördes i området så skulle byggnationen av Västlänkens nya station och 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 - som redan har beskrivits i denna planbeskrivning - är den nya Hisingsbron, Bangårdsviadukten, nedsänkningen av väg E45/Götaleden, Nils Ericson Terminalens funktion, framtidstankar kring utvecklingen av Gullbergsvass och Nordstan samt stadsutvecklingen direkt öster om centralstationen. Tillsammans möjliggör dessa satsningar en långsiktig stadsutveckling och större förbättringar i trafiksituationen för alla trafikslag, inte minst cyklister och gångtrafikander i området. En mer genomtänkt, tätare, tryggare och trevligare miljö i en mer mänsklig skala än i nuläget kan skapas.

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 optimeras 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 så att de olika projekten harmoniserar, och så att planens stora möjligheter till en förbättring av många allmänna intressen kan förverkligas.

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.



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 avsevärt förbättra platsens kvaliteter. Figurerna är hämtade ur Kvalitetsprogrammet.

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 de utvecklingsstrategier 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.

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 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 framgår 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 utformat 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. 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 realiserar kommer huvudentrén vara integrerade i det nya 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 utomhus miljöer av olika karaktär skapas; en blandning av privata och offentliga, kommersiella och icke-kommersiella miljöer som ger förutsättningar för olika typer av 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. För stadslivets skull framhåller också analysen att det är viktigt att området också får ett innehåll av bostäder.

Området uppvisar 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 kollektivtrafikhallplatser, 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 alltså inte att parkens nuvarande yta minskas. Denna byggrätt bedöms vara viktig för att rama in parken vilket kan ge 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 får ett ökat 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 många olika synvinklar.

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 är värdefullt för många i deras vardag. Som har

diskuterats ovan så kan inte alla funktioner och allmänna intressen såsom parkering och cykelparkering som är viktiga vardagliga funktioner, helt tillgodoses inom planområdets begränsade yta. Det är därför viktigt att planeringen framöver fortsätter att ske utifrån ett helhetsperspektiv.

Idag finns en byggnad som bl.a. 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, exempelvis när fler bostäder byggs i Gullbergsvass.

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 förlusten få negativa konsekvenser för möjligheterna att utöva sport- och rekreationsaktiviteter i närområdet.



Sporthallen i Bergslagsparkens östra del.

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. Man bygger snarare vidare på det som finns.

Inom själva planområdet väntas konsekvenserna bli mer påtagliga. 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 kommunikationscentrat kring centralstationen. Men samtidigt som det norra området funktionsmässigt blir mer integrerat med resten av centralstationen får det också en mer framträdande och egen identitet. Planområdet går därmed från att vara en baksida till en knutpunkt med fler publika och kommersiella funktioner än idag.

I och med att planområdet får ett rikare innehåll förväntas också dess betydelse för människor öka. Det kan sannolikt innebära 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 den framtida detaljutformningen av parkmiljön och gatan.

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 många olika typer av 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 folk 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.

Risker

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, dvs +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 kunna begränsas till att drabbas av max 0,5 meter översvämning.

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 0,1 meter översvämning. Angivna nivåer i planen 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 60-100 mm på två timmar.

Inom staden pågår en 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 översvämningarnivåer 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 trafik och kulturmiljö. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna 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. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen 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:

- Rödlistade arter ask (*Fraxinus excelsior*), skogsalm (*Ulmus glabra*), grusnejlika
- (*Gypsophila muralis*) och knölnate (*Potamogeton trichoides*)
- Limniska miljöer i kanaler inom Vallgraven, främst under byggtiden
- Riksintresse för kulturmiljövård (O 2:1) enligt Miljöbalken 3 kapitlet 6 §
- Ett flertal fornlämningar och byggnadsminnen bland annat stadslagren med befästningslämningar i Göteborgs innerstad (Gö 216)
- Stadsbild och landskapsvärden i centrala Göteborg såsom park- och alléstråket längs vallgraven, Haga Kyrkoplan med omgivning
- 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 kommer att ske i samband med avgränsning av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningen av innehållet kommer att ske 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 miljö kvalitetsmålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

I det fortsatta planarbetet ska dock beräkningar göras för hur luftkvalitetsituationen påverkas när Västlänken är i drift. Slutlig bedömning av hur planförslagen inverkar på möjligheten att följa gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet görs därför när detta underlag finns tillgängligt.

Västlänkens övergripande påverkan och konsekvenser i förhållande till miljö kvalitetsnormer 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 trafiklederna, 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.
- **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.

Naturmiljö

Områdets värden består till stor del av de äldre lövträden, som främst utgörs av ask och alm, att det finns en allmällé 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.
- Kompensera genom att öka kvaliteten i grönstråket i anslutning till Operan.

Som konsekvenser av Västlänkens uppförande kommer bland annat Allmällén i öster att försvinna då den ligger ovanpå tunneln. Några träd i Järnvägsparkens södra del kommer 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.

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 detaljplanen kommer därmed inte förändra stabilitetsförhållandena för området.

Kulturmiljö

I Kulturmiljöutredningen finns beskrivning av konsekvenser av planförslaget samt förslag till kommande arbete.

Effekter på sammanhållen stationsmiljö med lång tradition

Tillkomsten av nya byggrätter i detaljplanens västra del beskrivs snarast innebära att kommunikationsmiljön utvecklas vidare på sin traditionella plats. Det finns goda förutsättningar för att de tillkommande inslagen kommer att utgöra positiva inslag i den idag trafikintensiva och stökiga miljön. Det är dock viktigt att de nya byggnaderna inte utformas så att de dominerar över den äldre bebyggelsen, och när det gäller Nils Ericson Terminalens byggnad väntas konsekvenserna bli marginella till stora för den kommunikationshistoriska miljöns värde beroende på om de delar som rivs återuppförs eller inte och hur detta regleras och utförs. Det är viktigt att Nils Ericson Terminalens karaktäristiska norra fasad blir fortsatt avläsbar i stadsrummet.

När det gäller tillkommande byggnader i den östra delen anges följande:

Tilläggen sker i direkt närhet till Bergslagsbanans stationshus med stort kulturhistoriskt värde, varför det är viktigt att den äldre stationsbyggnadens gestaltning uppmärksammas så att inte tilläggen dominerar över den och gör dess kulturhistoriska berättarinnehåll och estetiska kvaliteter svåra att läsa av. Materialval och gestaltning blir avgörande för hur byggnaderna påverkar omgivningen.

I detaljplanen kommer hanteringen av rekommendationerna att beskrivas ytterligare genom framtagande av gestaltningsprogram, i övrigt finns i planförslag och kvalitetsprogram beskrivna kriterier, men dessa regleras in genom bestämmelser på plankartan.

Effekter på det gröna resenärsstråket

Vad gäller gaturum och parkmiljö bedöms en måttlig effekt fås av att en mindre del av stationsparken i anslutning till Bergslagsbanans västra gavel tas i anspråk för breddad huvudgata. Parken är sedan tidigare starkt reducerad och därför känslig för ytterligare förminskning. Parkmiljön ingår också i byggnadsminnet och är försedd med skyddsforeskrifter. En marginell effekt anges också av att ett flertal träd inom parkens södra del kan påverkas av ny dragning av lokalgata. En marginell till stor effekt uppkommer av att parkmiljön antas påverkas av schaktning och arbeten i samband med järnvägstunnelns byggande. Återplanteras inte dessa ytor och träd minskar möjligheterna att utläsa områdets historia. Graden av konsekvens är beroende på utformning av parken. Grönytan och träden bör därför bevaras och återplanteras så långt det är möjligt och utformningen av parken bör knyta an till hur stationsparker historiskt sett ut. Även tillkomst av teknisk anläggning i parken bedöms få en måttlig konsekvens för det gröna resenärsstråkets kulturhistoriska värde då det tar parkmark i anspråk.

När det gäller detaljplanens föreslagna utformning finns stora möjligheter att anpassa utformningen av den nya parkytan till historiskt viktiga markörer. Detta kommer också att beskrivas ytterligare i ett gestaltningsprogram. Delar av parkytorna vid Bergslagsbanans stationshus förslås i detaljplanen planläggas som allmän plats gata, vilket kan innebära att trädmiljöerna påverkas. Det kommer också att kräva en omprövning av byggnadsminnet.

Övriga rekommendationer

Ett väst-östligt gångstråk är positivt då det bygger vidare på det historiska mönstret med ett resenärstråk som tidigare band ihop de olika stationsbyggnaderna med Centralstationen där den tidigare trädplanterade Bergslagsgatan ledde genom bangårdslandskapet fram till Bergslagsbanans station och anslöt till stationsparken.

Kumulativa lokala effekter:

Påverkan på fornlämningar och träd

Det kan antas att schaktning för med sig kumulativa effekter på fornlämningar (sänkverk, rustbäddar under murar med mera) samt även träd i området, som inte berörs direkt, då de torkar ut på grund av ändrade grundvattennivåer under byggskedet.

Förslag till åtgärder för minimering av miljöpåverkan:

Åtgärder som minskar/mildrar den negativa miljöpåverkan ska genomföras i det fortsatta detaljplanarbetet.

Återplantering av uppschaktade parkytor bör regleras i detaljplan genom planbestämmelse samt ett avtal med Trafikverket. Likaså bör skydd/återplantering av träd som berörs av schaktning för järnvägstunneln regleras i detaljplan

Kring Göteborgs Central och före detta Bergslagsbanans station bör de historiska gröna sambanden stärkas med stationspark och trädrader som kopplar samman stationsområdets olika delar. Utöver det som framgått i detaljplaneförslaget för Station Centralen bör hårdgjorda ytor undvikas i den västra delen av Bergslagsparken. Parken är sedan tidigare starkt reducerad och därför känslig för ytterligare förändringar. Grönytan bör därför bevaras och återplanteras så långt det är möjligt och utformningen av parken bör knyta an till hur stationsparker historiskt sett ut med bland annat häckar, träd, rabatter, gångvägar och sittbänkar.

Det bör utredas huruvida ett återuppförande av den del av Nils Ericson Terminalen som rivs i samband med schaktning för järnvägstunneln ska ske lika befintligt utseende.

Arkeologisk undersökning

Säkerställande av att träkonstruktioner för sänkverken samt rustbäddar tillhörande bland annat kanalmurar, kurtinmur, befästningsmur och bastioner, som inte direkt påverkas vid schaktning, inte torkar ut på grund av förändrade grundvattennivåer som kan uppstå under arbetet med Västlänken.

Detaljplanen reglerar i samrådsförslaget inte någon återplantering av träd som behöver tas ner. Arbeta pågår fortsatt med att fastställa vilka träd som kan sparas, där staden för en tät dialog med Trafikverket. Bergslagsparken planläggs dock som parkmark, vilket innebär att den framtida utformningen av ytan blir säkrare än idag. I planförslaget föreslås att den västra delen av parken kan utformas så att ytorna blir mer hårdgjorda, detta får studeras ytterligare i en mer detaljerad fas av utformningen. En sådan yta kan dock fortsatt innehålla träd, och planen medger att utformningen kan anpassas till historiska stationsparksmiljöer.

Nils Ericson Terminalens hantering kommer att diskuteras vidare i det fortsatta planarbetet.

Påverkan på luft

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 trafiklederna, 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.

Påverkan på vatten

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.

Ekonomiska konsekvenser

Planens ekonomi

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.

Detaljplanen för station Centralen kan medföra utgifter för Göteborgs Stad, i första hand för anläggande av allmän plats. Göteborgs Stad avser, via genomförandeavtal med Jernhusen, ta in ett exploateringsbidrag för kostnader för anläggande av allmän plats. Delar av åtgärderna för anläggande av allmän plats finansieras av Västsvenska paketet.

Göteborgs Stads utgifter

Göteborgs Stad kan få utgifter för åtgärder på allmän plats såsom standardhöjning av buss- och spårvagnshållplats, ombyggnad av gator, torgytor och parker och anläggande av parkering för bil och cykel. Till detta kommer också förrätningskostnader för den kommunala kvartersmarken. Förhandling pågår gällande vilka åtgärder som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Göteborgs Stad bekostar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera. Förhandling pågår gällande vilka utredningar som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Finansiering som sker via Västsvenska paketet

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

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

Västsvenska paketet finansierar ersättning till Göteborgs Stad och Akademiska hus för permanenta intrång på fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar utgifter för arbetsytor och andra tillfälliga markintrång på Göteborgs Stads och Akademiska hus fastigheter.

Västsvenska paketet finansierar lantmäteriförrättning.

Västsvenska paketet finansierar flytt av ledningar som berörs av Västlänken.

Västsvenska paketet finansierar återställning av allmän plats som berörs av Västlänken-projektet. Västsvenska paketet kan även få utgifter för åtgärder såsom standardhöjning av buss- och spårvagnshållplats, ombyggnad av gator, torgytor och parker och anläggande av parkering för bil och cykel. Förhandling pågår gällande vilka åtgärder som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Västsvenska paketet finansierar vissa av de utredningar som görs gällande geoteknik, dagvatten, buller med mera. Förhandling pågår gällande vilka utredningar som ska bekostas av Göteborgs Stad, vilka som ska finansieras av Västsvenska paketet och i vilka fall en fördelning mellan parterna ska ske.

Göteborgs Stads inkomster

Göteborgs Stad får inkomster från försäljning av kvartersmark inom detaljplanen.

Göteborgs Stad får ekonomiskt bidrag av Jernhusen och Trafikverket för iordningställande av allmän plats.

Kretslopp och vattennämndens inkomster och utgifter

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter för stationsbyggnader och övrig ny exploatering.

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

Drift och förvaltning

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.

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare

Avtal kommer att tecknas mellan Göteborgs Stad och fastighetsägare som reglerar inlösen och ersättning för utbyggnad av allmän plats.

Jernhusen

Fastigheten Gullbergsvass 703:60 upplåts idag delvis för Kombiterminal. Detaljplanens genomförande innebär att den västra delen av denna fastighet övergår till kvartersmark och allmän plats. Inom kvartersmarken erhålls en byggrätt. Inlösen och ersättning med mera regleras i kommande exploateringsavtal.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

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

Medverkande handläggare

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

För Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Löf
Planchef

Filip Siewertz
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Charlotta Cedergren
Distriktschef

Per-Anders Käll
Projektledare