



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Utställningsutlåtande

Datum: 2012-12-18

Diarienummer: 460/10 (FIIa 5170)

Christer Persson

Telefon: 031-368 18 56

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

## Detaljplan för ny Marieholmsbro inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

---

## Utställningsutlåtande

### Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 19 juni 2012 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Detaljplaneförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteken i Backa och Gamlestaden under tiden 15 augusti – 11 september 2012.

Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogad lista över samrådskrets.

### Sammanfattning

Inkomna yttranden med allvarligast innebörd berör frågeställningar kring geotekniska förhållanden, riskhanteringen samt påverkan på naturvärdena i Sävån. Berörd fastighetsägare inom Slakthusområdet lyfter frågeställningar kring angöring till fastigheten. Framtagen dagvattenutredning för projektet och tillståndsprövningen bedöms behöva kompletteras för att omfatta hela planområdet.

Övriga synpunkter rör bl.a. behov av ny placering av trafo för Marieholmstunneln. Det finns som tidigare flera synpunkter om vikten av att skapa trygga och välgestaltade miljöer för gång- och cykelstråk genom området liksom förbättrad tillgänglighet för allmänheten till vattendragen. Trafikkontoret kommenterar att järnvägsprojektet och planläggningen inte tagit framtida behov av kapacitetsförstärkningar av järnvägssystemet i beaktande. Behovet av ett trafikstyrningssystem för älvtrafiken kommenteras av flera. Stadsdelsförvaltning Norra Hisingen anser att ytterligare bullerskyddsåtgärder behövs för boende samt att barriäreffekter mellan Brunnsbo och övriga staden måste minskas.

Stadsbyggnadskontoret bemöter lyfta frågeställningar i detta utställningsutlåtande och har även gjort mindre revideringar av detaljplanen samt kompletteringar av underlagen till detaljplanen, för att hantera och bättre besvara frågeställningarna. Stadsbyggnadskontorets bedömning är därmed att lyfta frågor från samråds- och utställningsskede är hanterade i planförslaget och att detaljplanen kan tas upp för antagande. Innan beslut om

antagande ska miljö tillstånd ha erhållits från mark- och miljödomstolen, liksom genomförandeavtal vara tecknat mellan kommunen och Trafikverket för att reglera ansvarsförhållanden för planens genomförande men även säkerställandet av planens lämplighet.

## **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer**

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

### **Kommunala nämnder och bolag m.fl.**

*Fastighetsnämnden, Miljö- och klimatnämnden* och *Stadsdelsnämnden Östra Göteborg* tillstyrker det utställda förslaget till detaljplan.

*Göteborg Energi* har lämnat ett gemensamt yttrande för deras olika dotterbolag, med angivna kontaktpersoner för fortsatta kontakter i projektet.

Göteborg Energi El har idag en transformatorstation vid Risbindaregatan som kommer att ersättas med en ny och större station. Detta för att möta Trafikverkets behov för Marieholmstunneln. Tillträde till stationen måste beaktas. De vill även ha möjlighet att förlägga ledningar inom den nya Salsmästaregatan.

Göteborg Energi Fjärrvärme konstaterar att påverkan kommer att ske på deras anläggningar utmed Salsmästaregatan samt vid Partihallsområdet/Säveån. De har vissa synpunkter på utförandet och förutsätter att exploitören står för uppkomna kostnader.

Göteborg Energi Fjärrkyla har inget att erinra.

Göteborg Energi Gas har driftsatta ledningar i Salsmästaregatan, Marieholmsgatan och Waterlooogatan, vilka berörs av projektet.

Göteborg Energi Opto har kablar och rör vid Salsmästaregatan, Marieholmsgatan och Waterlooogatan samt vid spårområdet i Tingstad. Det är mycket datatrafik i kablarna, som måste vara i drift hela tiden.

Kommentar: Dialogen med ledningsinnehavarna om påverkan på befintliga ledningar hanteras inom Trafikverkets planeringsprocess. Avtalsförhandlingar med Göteborg Energi avseende kostnader och genomförande hanteras även det av Trafikverket. En större trafo, avsedd att försörja Marieholmstunneln, föreslås att placeras inom område planlagt för genomfart i detaljplanen för Marieholmstunneln.

*Göteborgs Hamn* hänvisar till tidigare remissvar, men har även några nya samt reviderade synpunkter på utställt planförslag. Man är positiv till att Trafikverket tillsammans med Sjöfartsverket tar fram rutiner på hur sjöfarten ska styras och informeras under byggtiden. Rutiner som behöver stämmas av med Göteborgs Hamn (Hamnmyndigheten) då det sker inom Göteborgs hamnområde.

Göteborgs Hamn är positiv till att Trafikverket planerar att uppföra en väntbrygga söder om järnvägsbron. Planerad anläggning tillgodoser översiktligt de krav som fartygen har. Detaljutformning behöver ske i samarbete med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Göteborgs Hamn. Med avseende på detaljplanen anser de att planbestämmelsen behöver förtydliga att ledverk tillåts inom vattenområde.

Möjligheterna att ta hand om förorenade muddermassor är för närvarande mycket begränsade. För närvarande ser det ut som om Hamnen inte kommer att ha möjlighet att ta emot förorenade muddermassor, allt mellan ett halvår till fem år beroende på hur pågå-

ende plan- och tillståndsprocesser fortgår. Om dessa processer drar ut på tiden medför det att Hamnen står utan möjlighet att överhuvudtaget ta emot förorenade muddermassor. Alternativa sätt att ta hand om förorenade muddermassor behöver därför studeras och eventuellt föreslås som huvudalternativ. Kontinuerlig kontakt med Göteborgs Hamn i frågan är viktigt. Om även rena muddermassor ska tas omhand av Hamnen behöver kontakt tas i god tid innan entreprenadarbetena planeras.

Kommentar: Dialogen med Göteborgs Hamn och med sjöfartens övriga aktörer hanteras inom Trafikverkets planeringsprocess. Hanteringen av muddermassor hanteras även det av Trafikverket. Ledverk anses vara en del av farleden varför de inte särskilt måste omnämnas i planbestämmelse.

**Göteborg Vatten** påpekar att stadens ledningsnät påverkas, vilket omfattar omläggning och flytt av en rad ledningar. Ingen extra ledningsutbyggnad görs med anledning av planen. Flytt och omläggning studeras tillsammans med Trafikverkets projektör. Ledningsrätt kommer att krävas för befintliga ledningar och för ledningar i nya lägen. Åtkomst måste säkras till anläggningar för drift och framtida underhåll. Samtliga ledningar måste vara i drift under byggtiden. De kostnader som uppkommer av Trafikverkets utbyggnad av järnvägen ska bekostas av Trafikverket och regleras i avtal mellan parterna. Kontrollprogram för ledningar som bedöms kunna ligga kvar i befintligt läge tas fram av Trafikverket i samråd med Göteborg Vatten.

Stadens dagvattenhandbok ska följas avseende dagvattenhanteringen. Dag- och dräneringsvatten ska i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i stenmagasin och vid behov avledas till allmän dagvattenledning. Utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor är viktigt. Detaljplanen berör område med känsliga recipienter, vilket gör dagvattenhanteringen extra viktig. PM Dagvatten daterad 2012-03-12, som detaljplanen hänvisar till, är inte avstämd med Göteborg Vatten gällande hanteringen av t.ex. dagvatten från bron, nya hårdgjorda ytor, bussregleringsytan m.m. Det kvarstår flera frågor som måste hanteras och förslag för en långsiktigt hållbar dagvatten- och översvämningshantering bör finnas framme innan detaljplanen fastställs. Observera att förhållanden utanför planområdet i högsta grad påverkar situationen inom planområdet. Plankartan ska kompletteras med bestämmelse om lägsta höjd på färdigt golv för att anslutning med självfall ska tillåtas. Inom älvnära områden gäller lägsta nivåer för färdigt golv och öppningar i byggnader på +12,8 enligt fullmäktigebeslut. Vid trädplantering ska skyddsavstånd på 4 meter med trädets rothals och ytterkant ledning hållas om inte andra åtgärder vidtas och godkänns av Göteborg Vatten.

Kommentar: Dialogen med ledningsinnehavarna om påverkan på befintliga ledningar hanteras inom Trafikverkets planeringsprocess. Avtalsförhandlingar med Göteborg Vatten avseende kostnader och genomförande hanteras även det av Trafikverket. Genomförandeavtalet, som fastighetskontoret tecknar med Trafikverket, avseende detaljplanens genomförande omfattar översiktligt Göteborg Vattens anläggningar.

Kompletterande dagvattenutredning har inför antagandet av planen arbetats fram för att omfatta hela detaljplanens genomförande. Stadens dagvattenhandbok har legat till grund för arbetet och utredningen är godkänd av Göteborg Vatten. För översvämningsskydd i området tillämpas +12,9 med tanke på läget uppströms Rosenlund (+12,8). Lägsta nivå för anslutning med självfall behöver inte regleras med detaljplan.

**Park- och naturnämnden** noterar att man får nytt förvaltningsansvar för mark på vardera sidan om älven. Inom planområdet förvaltas idag enbart Sävån med stränder. Man har liksom hela kommunen uppdraget att tillgängliggöra vattendragen för allmänheten och planen berör två viktiga vattendrag. Utformningen är viktig för att göra området så attraktivt som möjligt.

Planförslaget påverkar Säveån som är ett Natura 2000-område. Behovet av skyddsåtgärder har påpekats och arbetats med under hela planprocessen. Det saknas tydlig planbeteckning för område söder om bron på älvens östra sida.

Kommentar: Park- och naturförvaltningen deltar i den mer detaljerade gestaltungsprocess som Trafikverket nu driver med framtagandet av bygghandlingar. Påverkan på Natura 2000 och utförandet av skadeförebyggande åtgärder och av kompensationsåtgärder hanteras inom tillståndsprövningen. Skrafferat område söder om bron i Marieholm avser mark där gällande detaljplan upphävs m.a.a. infrastrukturprojektets genomförande, men där ställningstagande om framtida markanvändning inte görs med denna detaljplan.

**Räddningstjänsten Storgöteborg** har tidigare haft synpunkter på användningen av markområden intill och under järnvägen. Synpunkterna har bemötts på ett tillfredsställande sätt vilket innebär att användningen av dessa ytor kommer att ske på ett från risksynpunkt tillfredsställande vis. Räddningstjänsten tillstyrker detaljplanen.

**Stadsdelsnämnden Norra Hisingen** tillstyrker förslaget till detaljplan. Man har tidigare lyft fram frågor kring trygga och säkra gång- och cykelbanor, med särskild uppmärksamhet på bropassagen över älven. Parkmiljöer som skapas utmed älven ska utformas och förvaltas så att de blir tillgängliga och attraktiva mötesplatser. Projektet medför att infrastrukturens anläggningar förstärks mellan Brunnsbo och övriga staden. Man har även framfört att bullerstörningarna bör minska för boende i Tingstad.

Man vill för utställningsskedet åter poängtera vikten av att hela området planeras med trygghet och tillgänglighet i fokus. Det är av yttersta vikt att ljussättning och gestaltning görs på ett sådant sätt att otrygghetskänslor av att gå, cykla och vistas i området kan minimeras. Det är positivt att även marken mot älven i Marieholm numera blivit allmän parkmark. Trafikkontorets idé att göra om Backa industrispår till gång- och cykelväg är ett intressant förslag. I höjd med Bäckeboismotet och norrut går spåret dessutom utmed älven och kan bidra till att tillgängligheten till vattnet förbättras. Det är positivt att gång- och cykelbron utmed befintlig Marieholmsbro behålls som reservbro.

En ny järnvägsbro skapar tillsammans med existerande och planerade trafikleder ett omfattande trafikkomplex. Utformning och getsaltning måste inte enbart göras utifrån tekniska krav utan i möjligaste mån utifrån det mänskliga ögat. Man vill ge sitt stöd till yttrande om att bron utformas så att den sticker ut från andra broar och blir trevlig att titta på. Järnvägsbron och området som helhet behöver tillföras färg och form som är attraktiv.

Stadsdelsnämnden anser att bullret för de boende i Tingstad kommer att öka även om inte den maximala ljudnivån påverkas. Man vill framhålla vikten av att mesta möjliga åtgärder vidtas för att minimera buller, både inomhus och utomhus, då buller är ett stort folkhälsoproblem och har kraftig negativ inverkan på den enskildes boendemiljö. Särskilt angeläget bör det vara att fortsatt utreda bullernivåerna utomhus och om det finns ytterligare åtgärder som kan vidtas för att klara riktvärden för de bostadsfastigheter som drabbas. Luftkvaliteten kommer att försämrats för de boende då vägtrafikprojekten är utbyggda. Att transportera mer gods på järnväg är dock positivt ur miljö- och folkhälsoaspekt.

Kommentar: Barriäreffekterna mellan Brunnsbo och övriga staden hanteras inte i detta planarbete. Planläggningen utgår från föregående beslut om att bygga ut Hamnbanan i befintlig sträckning. Utformningen av Hamnbanan väster om anslutningen till Kvillebangården hanteras i egen planeringsprocess.

Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder utförs på flera fastigheter med genomförandet av järnvägsprojektet, vilket förbättrar bullersituationen för boende i Tingstad. Riktvärden som ska uppnås skärps, så att ljudnivåer vid väsentlig ombyggnad ska klaras. Med väg-

projektet utförs även nya bullerskyddsskärmar för vägtrafikens störningar. Riksdagens riktvärden för ljudnivåer utomhus kommer inte vara möjliga att klara med tanke på den omfattande infrastrukturen i området. Järnvägsprojektet bidrar i stort till att mer gods transporteras på järnväg istället för på trafiklederna genom staden. För luftkvaliteten i området har dock utvecklingen av fordonens motorer och bränslen större lokal påverkan.

Backa industrispår är inget som prövas med denna detaljplan, däremot har stadsbyggnadskontoret inom planarbetet för Marieholmstunneln lämnat besked till Trafikverket om att kommunen fortsatt vill ha ett industrispår i Backa och att ny växelanslutning ska anläggas.

Av landskapsbildskäl kommer inte de nya järnvägskonstruktionerna att gestaltas avvikande från befintliga järnvägskonstruktioner. Fokus på gestaltningen ska istället läggas på att skapa omhändertagna miljöer i den nära skalan för gående och cyklister.

**Trafiknämnden** ser positivt på en ny Marieholmsbro för att både öka kapaciteten och minska sårbarheten för både Hamnbanan och Bohusbanan. Trafikkontoret har aktivt deltagit i planarbetet och trafiknämndens synpunkter från samrådsfasen har i stort beaktats eller redogjorts för. Trafikkontoret konstaterar utifrån tidigare synpunkter att bredden på gc-bron över älven inte kan justeras utan avsevärda kostnadsökningar samt att staden inte klarar att ta ett grepp kring översvämningsskydd för en framtida helhetslösning.

Nu i utställningsfasen vill man framföra några mindre synpunkter/förtydliganden:

- Lösningarna för gång- och cykeltrafiken på Hisingsidan är nu i detaljplanen utformade enligt trafikkontorets önskemål och de förutsätter att Trafikverket gör en genomförbarhetsanalys och säkerställer slutlig lösning med kommunen.
- De föreslår att en trappa anläggs i anslutning till Marieholmsgatan vilket underlättar för gångtrafiken mellan Gamlestaden och Marieholmsområdet.
- Cykelvägar ska hållas öppna under hela byggtiden eftersom de utgör viktiga länkar i cykelvägar för staden. Det är bra att planen betonar vikten av att gång- och cykeltrafiken måste fungera under bygget av såväl Marieholmsbro som Marieholmstunneln.
- Bohusbanan har fått utökad persontågstrafik och ytterligare förstärkningar av pendel- och regionaltågstrafiken kan komma att ske i framtiden, vilket staden har påpekat att Trafikverket måste beakta för spårkapaciteten över älven. Attraktivare persontågstrafik på Bohusbanan bidrar till att mildra ökningen av personbilstrafiken, bl.a. på trafikleder i Tingstad.

Trafikkontoret konstaterar även att det pågår en älvtrafikutredning som Trafikverket leder. Konflikten med älvtrafiken är påtaglig och betydande redan idag och trafikkontoret ser det därför som viktigt att arbetet med att utveckla ett system för styrning av trafiken på och över älven prioriteras.

Kommentar: Detaljutformning av kommunens gator samt gång- och cykelvägar kvarstår för Trafikverket att justera inom arbetet med bygghandlingarna. Kommunens underlag, som framgår av planens illustrationskarta, ska ligga till grund för utformningen. Även den trappa från Marieholmsgatan som fanns i tidigare projekt för Marieholmshotellet är lyft till Trafikverket.

Detaljplanen betonar vikten av att gång- och cykeltrafiken säkras framkomlighet under byggtiden. Det är dock trafikkontoret som hanterar frågan mot Trafikverket vid genomförandet.

Detaljplanen har inte möjlighet utreda hur en ytterligare kapacitetsförstärkning av järnvägssystemet över älven ska vara möjlig, utöver vad som ingår i nu aktuellt projekt för Ny Marieholmsbro. Trafikkontorets synpunkt har framförts till Trafikverket vid flera tillfällen, bl.a. i remissvar över järnvägsplanen. Trafikverkets svar är där att trafikeringen utgår från prognosåret 2020. Eftersom den trafikering som ligger till grund för prognosåret enbart baseras på en ökad trafikering på Hamnbanan har därmed inte framtida kapacitetsförstärkningar för ökad persontågstrafik på Bohusbanan behandlats, så som trafikkontoret framför. Markreservat för ytterligare spårutbyggnader har inte diskuterats eller studerats inom detaljplanearbetet. Vid passager av konstruktioner som uppförs för Marieholmsförbindelsen finns det trånga sektioner där det blir problematiskt att utöka spårområdet. Enligt Trafikverket är att det emellertid inte passagen av älven som utgör det största hindret för framtida kapacitetsförstärkningar utan det är andra sträckor i systemet som får kapacitetsproblem. Enbart planlagd sträcka bedöms klara en trafikering som är större än vad som gäller för prognosåret. Även utvecklingen av sjöfarten påverkar kapaciteten över älven. Fortsatt dialog får föras mellan kommunen, Trafikverket och övriga berörda parter i ett annat forum än planarbetet, vars syfte är att genomföra nu aktuellt projekt.

Med genomförandet av Marieholmsbron och Marieholmstunneln kommer Trafikverket tillsammans med sjöfartens aktörer pröva ett system för styrning av sjötrafiken, som sedan kan utvecklas till ett permanent system.

## **Statliga och regionala myndigheter m.fl.**

*Lantmäterimyndigheten* har inget att erinra mot planförslaget.

*Länsstyrelsen* konstaterar att ett antagande av detaljplanen förutsätter att tillstånd till ingrepp i Natura 2000-område har lämnats. Vidare krävs förtydliganden och eventuell revidering av planen med avseende på geoteknik och människors säkerhet för att länsstyrelsen, med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden, inte skall pröva planen om den antas. Länsstyrelsens yttrande har bilagts.

Statens geotekniska institut har i yttrande framfört behov av förtydliganden i geotekniskt PM samt i planbeskrivningen. Länsstyrelsen förutsätter att dessa förtydliganden görs så att handlingarna på ett korrekt sätt visar omfattningen av samt vilka geotekniska åtgärder som är nödvändiga och skall genomföras. Planen får inte omöjliggöra att dessa åtgärder kan genomföras. En korrekt och otvetydig redovisning är viktigt också för pågående tillståndsprövning för vattenverksamhet, som kräver att samtliga åtgärder och tänkbara konsekvenser av dessa på naturvärdena har klarlagts. Länsstyrelsen förutsätter att nödvändiga geotekniska åtgärder genomförs enligt vad som beskrivs i planhandlingarna, som bl.a. anger att genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikverket ska tecknas. Länsstyrelsen förutsätter också att genomförandet sker i samråd med SGI, som har ett särskilt uttalat bevakningsansvar gällande totalstabilitet inom Göta älvdalen.

Enligt riskanalysen som utgör underlag till detaljplanen kan marken inom 30 meter från spåret tillåtas för industri under förutsättning att inga byggnader uppförs där. Länsstyrelsen ifrågasätter därför att en personalbyggnad tillåts endast 15 meter från Triangelspåret och finner denna placering direkt olämplig. Denna byggnad redovisades inte heller i samrådshandlingen. Fler tåg kan komma att trafikera Triangelspåret i framtiden. Hänvisning sker till tidigare planarbete och den riskanalys som då upprättades. Länsstyrelsen ställer sig frågande till aktualiteten av denna analys? Är förutsättningarna desamma nu? Hur påverkas Triangelspåret av den nya bron? Länsstyrelsen delar riskanalysens slutsats att ingen ny bebyggelse bör tillkomma inom 30 meter från spår. Detta gäller alla järnvägsspår där farligt gods transporteras.

Förslag om allmän plats park kvarstår vid brofästena. Det är viktigt att utformningen av denna allmänna plats inte lockar till stadigvarande vistelse. Parkbänkar etc. bör t.ex. undvikas. Förtydligande behövs om hur man säkerställer att uppställningsyta för bussar under järnvägsbron endast får användas för tillfällig uppställning av bussar i trafik.

Enligt planbeskrivningen behöver översvämningensrisken för Tingstad och Marieholm lösas i ett större sammanhang. Länsstyrelsen förutsätter att detta behandlas i stadens fortsatta arbete i någon form.

Länsstyrelsen befarar för övrigt inte att riksintressen påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsenormer inte iakttas, att strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Enligt länsstyrelsen uppfattning krävs dispensprövning av strandskyddet vid upprättande av järnvägsplanen. För de delar av strandskyddet som omfattas av tillstånd enligt miljöbalken (vattenverksamhet och Natura 2000) krävs inte någon särskild strandskyddsdispens, då förenligheten med strandskyddsbestämmelserna prövas i samband med tillståndsprövningen. Stadsbyggnadskontoret har i särskild ordning ansökt om upphävande av strandskyddet för de delar av detaljplanen som inte omfattas av kommande järnvägsplan eller innesluts i kommande tillståndsprövning.

Kommentar: Tillståndsansökan är inlämnad till Mark- och miljödomstolen. Innan planen antas av kommunfullmäktige ska tillstånd för sökta åtgärder ha erhållits, då de utgör förutsättningar för planens genomförbarhet och ställningstagande om planens lämplighet.

Geotekniskt PM för detaljplanen har förtydligats utifrån synpunkterna från SGI. Utförande av de stabilitetshöjande åtgärder som krävs för planens genomförande och ställningstagande om planens lämplighet, säkerställs genom avtal med Trafikverket. Trafikverket ansvarar för utförandet och då även att lämpliga kontakter fortsatt tas med SGI.

Riskanalysen som upprättades för Triangelspåret år 2004 har 20 tåg per dygn och andelen 15 % med farligt gods. Föreliggande riskanalys för nu aktuellt projekt har även den 20 tåg per dygn och andelen 15 % med farligt gods för Triangelspåret. Riskanalysen behandlar ny samt befintlig Marieholmsbro och de förändringar av trafikeringen som sker på dessa broar. För Triangelspåret sker ingen trafikal förändring och riskfrågorna har redan hanterats i upprättad riskanalys från år 2004. Detaljplanearbetena använder järnvägsplanernas riskanalyser som underlag och eftersom det inte har funnits några skäl att ompröva slutsatserna i riksanalysen för Triangelspåret eller ompröva den reglering som skedde i detaljplanen för Triangelspår Marieholm har ingen ny prövning av risknivåerna gjorts. Riskhanteringen för detta spår får enligt stadsbyggnadskontorets uppfattning anses vara prövad.

I gällande detaljplan för Triangelspåret, upprättad år 2004, finns byggrätt 15 meter från spår, utifrån upprättad riskanalys. Detaljplanen innehåller en planbestämmelse om att byggnader mot spåret ska utföras med beaktande av god säkerhet vid olycka med farligt gods på järnvägen och att samråd ska ske med Banverket. Inga andra begränsningar finns. Riskanalysen anger att fasader mot spår bör utformas för att erhålla så god säkerhet som möjligt. Detta kan innefatta flera olika åtgärder, t.ex. minimering av öppningar och brandtålighet. Placering av friskluftsintag så att dessa ej vetter mot spår kan värderas, effekten bedöms dock som begränsad.

I samrådsförslaget för aktuell detaljplan redovisades en toalett- och rastbyggnad om maximalt 30 kvm inom järnvägsmark för Hamn-/Bohusbanan. Trafikverket liksom länsstyrelsen ifrågasatte denna byggnad och eftersom bussuppställningsytan har utökats

inför utställningen har byggnaden nu istället kunnat placeras minst 30 meter från befintlig Marieholmsbro och i enlighet med byggrätt i gällande detaljplan för Triangelspår Marieholm. Stadsbyggnadskontoret bedömer att bussupställningsyta med tillhörande toalett- och rastbyggnad från risksynpunkt är likvärdig med den industri användning som finns i området idag och som prövades med detaljplanen för Triangelspår Marieholm. Planhandlingar förtydligas med hänvisning till att riskanalysen för Triangelspår Marieholm skall beaktas vid uppförande av personalbyggnad för bussupställningen.

Utformning av de allmänna parkytorna görs med beaktande av att området inte ska uppmuntra till långvarig vistelse eller till att ett större personantal vistas där, utifrån upprättad riskanalys. Bussupställning under järnvägsbroarna ligger på järnvägsmark, vilket innebär att Trafikverket genom avtal kan styra användningen, så att det inte används som bussdepå. Det är dock väsentligt att observera att det inte är risken för tredje man som gjort att endast tillfällig uppställning av bussar föreskrivits i riskanalysen, utan risken för att infrastrukturen skadas vid en eventuell brand i bussarna.

Länsstyrelsen har med beslut 2012-10-22 upphävt strandskyddet när planen antas, i enlighet med kommunens ansökan. Kommunen har generellt begärt upphävande för planområdet bortsett från vattenområden samt markområden som utgörs av natur- eller parkmark.

*Statens geotekniska institut (SGI)* finner från geoteknisk synpunkt möjlighet till planens genomförande under förutsättning att dess synpunkter beaktas. Man framför flera detaljsynpunkter på geotekniskt PM för detaljplan samt på planhandlingarna. Man ställer även frågan huruvida stabiliteten och markens lämplighet säkerställs utan regleringar i detaljplanen. Det är viktigt att de geotekniska riskerna hanteras och beaktas i alla skeden då dessa kan vara avgörande för genomförandet. Järnvägsutbyggnaden måste samordnas med genomförandet av Marieholmstunneln och andra intilliggande anläggningar. Om tillfälliga upplag av förorenade massor är placerade i anslutning till Göta älv är det viktigt att stabilitetsförutsättningarna utreds innan områdena används och att angivna belastningsrestriktioner följs.

Kommentar: Geotekniskt PM för detaljplanen har förtydligats utifrån synpunkterna från SGI. Utförandet av de stabilitetshöjande åtgärder som krävs för planens genomförande och ställningstagande om planens lämplighet, säkerställs genom avtal med Trafikverket.

Väg- och järnvägsprojektet ingår numera i samma projektorganisation inom Trafikverket, vilket borgar för att nödvändig samordning mellan projekten sker. Hanteringen av upplag från geoteknisk synpunkt har belysts inom Trafikverkets planeringsprocess.

*Trafikverket* konstaterar att järnvägsplan och detaljplan måste vara i överensstämmelse med varandra och att parallellt och i nära samarbete med detaljplanen tar Trafikverket fram en järnvägsplan för ny Marieholmsbro. I utställningsförslaget har en del av Trafikverkets synpunkter tillgodosetts. Trafikverket har dock fortfarande synpunkter på att järnvägsmarken ska vara tillgänglig för allmän parkmark under broarna. Enbart allmän gång- och cykeltrafik på parallell gc-bro bör tillåtas, då marken under järnvägsbron inte får uppmuntra till stadigvarande vistelse. Man vill även att begreppet bussupställning som beskrivning av allmän plats buss ersätts med ”reglerplats för buss i linjetrafik” eller liknande, för att undvika att området används för mer långvarig bussupställning.

Förhandlingar med markägare angående vägar och väganslutningar till Walckesgatan och Waterlooatan bör inledas, för att undvika att genomförandet av detaljplanen fördröjs.

Kommentar: Utformningen av parkmarken under järnvägsbroarna görs av Trafikverket inom arbetet med bygghandlingarna. Syftet är en ”grön” utformning av restytorna som inte ska uppmuntra till långvarig vistelse eller till att ett större personantal vistas där,



utifrån upprättad riskanalys. Bussuppställning under järnvägsbroarna ligger på järnvägsmark, vilket innebär att Trafikverket genom avtal kan styra användningen, så att det inte används som bussdepå.

Kommunen och Trafikverket har gemensamt träffat berörda fastighetsägare i Slakthusområdet för att redogöra för vad som regleras i detaljplan och vad som hanteras genom lantmäteriförrättning samt med avtal/tillstånd från Trafikverket.

*Västtrafik* är positiva till den föreslagna detaljplanen.

## Sakägare

*Fastighetsbolaget HB Expo 26, Gamlestaden 39:13* har under samrådsskedet framfört synpunkter på att lösningar måste presenteras för hur hyresgäster får tillgänglighet till ytor som avskärmas av bussuppställningsytan samt att access och manövrering till lastbryggor samt tillhörande in- och utfartsfrågor kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Bolaget förutsätter att dess synpunkter på en framtida förlängning av Walckesgatan beaktas i kommande planering för Slakthusmotet.

För tillgängligheten till den sydvästra delen av byggnaden på fastigheten framförde stadsbyggnadskontoret på informationsmöte i augusti 2012 att det löses genom att det i planen anges att genomfart tillåts på berörda delar av järnvägsmarken. Detta har dock inte kommit till uttryck på plankartan och ett förtydligande efterfrågas.

För tillgängligheten till den sydöstra delen av byggnaden har bolagets synpunkter inte beaktats. I stadsbyggnadskontorets kommentar anges att tillgängligheten inte påverkas eftersom användningen fortgår enligt dagens avtal mellan Trafikverket och fastighetsägaren. Enligt HB Expo begränsas dock möjligheten att köra utmed byggnaden av brofundament och pelare varför passage till den östra delen av fastigheten kräver att föreslagen yta för bussuppställning minskas. Med planförslaget skulle tillgängligheten till den sydöstra delen av fastigheten avskärmas.

Bolaget anser inte att planförslaget tydligt redovisar den avsedda regleringen och inte heller tar skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden. De fördelar som kan vinnas genom att lokalisera bussuppställning till föreslagen plats kan inte anses överväga de olägenheter i form av försämrade tillgänglighet som planförslaget orsakar bolaget. Det har inte framkommit att alternativa placeringar av bussuppställningsplatsen har utretts.

Kommentar: Fortsatt dialog har skett med fastighetsägaren, varvid denne inkommit med ytterligare yttrande där det framförs att lösning för bussuppställning på bolagets fastighet istället bör behandlas med en planläggning för hela fastigheten.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det finns ett stort allmänt intresse av att till skapa bussuppställningsytan och att möjlighet till passage mellan markområden väster och öster om byggnaden inte är nödvändig för fastighetens fortsatta funktion. Angöring har i detaljplanen säkrats till båda sidorna av fastigheten.

I dialog med fastighetsägarna har en kompletterande körväg utmed Fryshusets fasad studerats (ingår inte i planområdet men har studerats som en gemensam väg inom området). Del av bussuppställningsytan utgår ur planförslaget så att angöring till Gamlestaden 39:13 även kan ske från denna väg. Formellt finns enligt detaljplanen angöring till fastighetens västra del från kommunal gata (Walckesgatan) samt till dess östra del från gemensam körväg reglerad i plankartan. Utöver detta har ovan nämnda möjlighet till angöring studerats utmed Fryshusets fasad samt även extra angöring från Walckesgatan till järnvägsmark, möjlig att använda som manövreringsyta till lastplats på södra sidan av byggnaden.

Rättighet till fastighetstillfart under järnvägsbroarna, dock med begränsad höjd, finns i detaljplanen för Partihallsförbindelsen och ett servitut har bildats till förmån för Gamlestaden 39:13 utifrån detaljplanen. Trafikverket har gett fastigheten tillstånd till användning av järnvägsmarken för tillgänglighet till lastbryggan på södra sidan av byggnaden, något som dock inte är reglerat i detaljplanen. Den nya detaljplanen har säkerställt område för järnvägsmark så att Trafikverket fortsatt kan låta industrifastigheten använda marken för fordonsrörelser till lastbryggan. Användning av järnvägsmark för industrifastigheternas behov är dock inget som detaljplanen kan reglera utan är en fråga som Trafikverket har beslutanderätten över och det är Trafikverket och fastighetsägare som i avtal har löst den påverkan på byggnad och lastplatser som uppkom vid genomförandet av Triangelspåret. Det servitut som bildades för tillfart får omprövas genom lantmäteriförrättning utifrån den nya detaljplanen.

**Vattenfall Eldistribution** har två 130 kV markkablar förlagda utmed Waterloogatan som eventuellt kan påverkas. De passerar sedan under Sävån och går öster om planområdet inom järnvägens område. Inom planområdet ska kablarna säkras med u-område. Nya anläggningar som kräver grundläggning ska placeras på ett minsta avstånd av fem meter från närmsta kabel. Man anger även säkerhetsbestämmelser vid arbeten i närheten av kablar och kommenterar att Vattenfall inte är med på samrådslistan och inte fått detaljplanen på remiss. Om ledningsanläggningar beaktas och säkerhetsbestämmelserna följs tillstyrks planen.

Kommentar: Vattenfalls ledningsrätt är redovisad i fastighetsförteckningen, dock har utskicket av planhandlingar fallerat. Något som rättades till genom att Vattenfall ändå fick del av utställningshandlingarna. Med anledning av att kablarna ligger inom allmän plats för den sträcka som berörs av planområdet finns inga u-områden. Trafikkontoret har beaktat kablarna vid ombyggnaden av Waterloogatan.

## Revideringar

Planförslaget har inför antagande reviderats, då område för bussuppställning har minskats något för att möjliggöra en tillfart till fastigheten Gamlestaden 39:13 från gemensam körväg utmed Fryshusets byggnad. Marklovbefrielse för väg- och järnvägsanläggning som utförs i enlighet med detaljplanen har förtydligats som planbestämmelse.

Utöver detta har mindre justeringar och rättelser gjorts i plankarta. Illustrationsritning har justerats utifrån utvecklade underlag. Plan- och genomförandebeskrivning har förtydligats avseende hänvisning till PM Geoteknik och de förslag till stabilitetsförbättrande åtgärder som redovisas i bilaga. Plan- och genomförandebeskrivning har även förtydligats om att en särskild dagvattenutredning nu har tagits fram för detaljplanen. Planbeskrivning har förtydligats med hänvisning till tidigare upprättad riskanalys för Triangelspår Marieholm.

Länsstyrelsen samt berörd fastighetsägare har informerats om gjorda revideringar. Eftersom de inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny utställning.

Gunnel Jonsson  
Planchef

Christer Persson  
Distriktsarkitekt



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsrets

Datum: 2012-12-18  
Diarienummer: 460/10

Christer Persson  
Telefon: 031-368 18 56  
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

## Detaljplan för ny Marieholmsbro inom stadsdelarna Backa och Gamlestaden i Göteborg

---

### Samrådsrets

#### Kommunala nämnder och bolag m fl

Fastighetsnämnden  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi Gasnät AB  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Göteborgs Hamn AB  
Kulturnämnden  
Miljönämnden  
Nämnden för Göteborg Vatten  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden i Norra Hisingen  
Stadsdelsnämnden i Östra Göteborg  
Trafiknämnden

#### Statliga och regionala myndigheter m fl

Lantmäterimyndigheten i Göteborg  
Länsstyrelsen  
Skanova Nätplanering D3N  
Trafikverket  
Västtrafik AB

#### Sakägare

Hantverks- och industrihus i Göteborg AB  
Göteborgs Fryshus AB  
HB Expo 26  
Geveko Industri AB  
Stena Metall AB  
Vattenfall Eldistribution

#### Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

#### Övriga

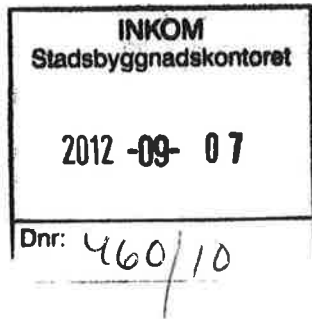
Handikappfören Samarbetsorgan  
Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Boende på Storhöjdsgatan 19  
T Johannisson Fastighetsförvaltning AB



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Karin Slättberg  
Bitr länsarkitekt  
010-22 44 791

karin.slattberg@lansstyrelsen.se



YTTRANDE  
2012-09-06

Diarienummer  
402-20784-2012

Sida  
1(3)

Gbg F 2423

Göteborgs Stad  
Byggnadsnämnden  
Box 2554  
403 17 GÖTEBORG

## Yttrande över detaljplan för ny Marieholmsbro i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Utställningshandlingar daterade augusti 2012 för yttrande enligt 5 kap 23 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

### Bedömning enligt 12 kap 1 § PBL

Ett antagande av planen förutsätter att tillstånd till ingrepp i N 2000-område Säveån har lämnats. Vidare krävs förtydliganden och eventuell revidering av planen med avseende på geoteknik och människors säkerhet (risker farligt gods) för att Länsstyrelsen, med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden, inte skall pröva planen om den antas.

### Motiv för bedömningen

#### *Geoteknik*

Statens geotekniska institut (SGI) har i yttrande 2012-08-30 (bifogas i sin helhet) framfört behov av förtydliganden i geotekniska PMet (Tyréns 2012-04-27) samt i planbeskrivningen. Länsstyrelsen förutsätter att dessa förtydliganden görs, så att handlingarna på ett korrekt sätt visar omfattningen av samt vilka geotekniska åtgärder som är nödvändiga och skall genomföras. Planen får inte omöjliggöra att dessa åtgärder kan genomföras. En korrekt och otvetydig redovisning är viktig också för pågående tillståndsprövning för vattenverksamhet, som kräver att samtliga åtgärder och tänkbara konsekvenser av dessa för naturvärden i vatten har klargjorts. Länsstyrelsen förutsätter att nödvändiga geotekniska åtgärder genomförs enligt vad som beskrivs i planhandlingarna, som bl a anger att ett genomförandeaftal mellan kommunen och Trafikverket skall tecknas. Länsstyrelsen förutsätter också att genomförandet sker i samråd med Statens geotekniska institut, som har ett särskilt uttalat bevakningsansvar gällande totalstabilitet inom Göta Älvdalen.

#### *Risker*

Enligt underlag till planen, riskanalys, kan marken inom 30 meter från spåret tillåtas för industri under förutsättning att inga bygggander uppförs där. Endast en mindre byggnad för toalett kan tillåtas enligt vad som sägs i nämnda riskanalys. Länsstyrelsen ifrågasätter därför den planerade byggnaden för personal, som i utställningsversionen av planen placerats endast 15 meter från Triangelspåret, och finner denna placering direkt olämplig. Denna byggnad redovisades inte heller i samrådshandlingen. Fler tåg kan

dessutom komma att trafikera triangelspåret i framtiden. Hänvisning sker till tidigare planarbete (Länsstyrelsen undrar om det gäller detaljplan för Triangelspåret) och den riskanalys som genomfördes där. Länsstyrelsen ställer sig frågan till aktualiteten av denna analys – är förutsättningarna desamma nu? Hur påverkas trafiken på triangelspåret av den nya bron? Länsstyrelsen delar den uppfattning som framförs i planbeskrivningen att ingen ny bebyggelse bör tillkomma inom 30 meter från spår. Det gäller alla järnvägsspår där farligt gods transporteras.

Förslag om Allmän plats, Park kvarstår vid brofästena. Det är viktigt att utformningen av denna allmänna plats inte lockar till stadigvarande vistelse. Parkbänkar etc. bör till exempel undvikas.

Länsstyrelsen efterlyser också ett förtydligande om hur man säkerställer att uppställningsytan för bussar under bron endast används för tillfällig uppställning av bussar i trafik.

Översvämningsrisken för Tingstad och Marieholm behöver lösas i ett större sammanhang enligt planbeskrivningen. En utredning för översvämningskydd av Slakthusområdet, Slakthusgatan och Waterlooatan är tillsatt men då inga konkreta förslag till åtgärder ännu finns, har inte planarbetet kunnat ta hänsyn till detta. De geotekniska förutsättningarna finns inte för uppförande av översvämningskydd utan istället föreskriver detaljplanen skydd av konstruktioner. Länsstyrelsen förutsätter att detta behandlas i stadens fortsatta arbete i någon form.

Länsstyrelsen befarar i övrigt inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser, eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämnning eller erosion.

### **Synpunkter på det utställda förslaget**

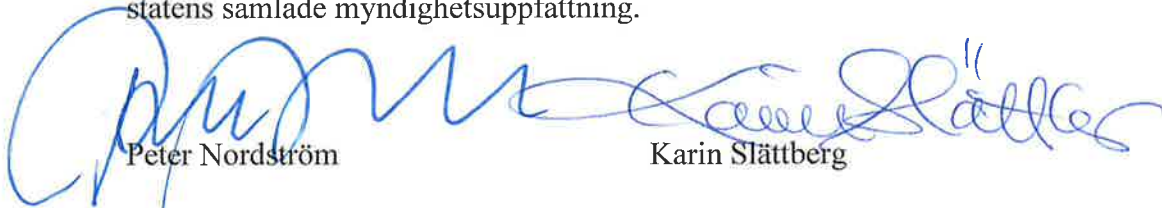
#### *Prövning av upphävande av strandskydd*

Arbetet med planering för utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår startade med en förstudie enligt Lagen om byggande av järnväg, förslagshandling daterad 2006-03-03. Därav följer enligt Länsstyrelsens uppfattning att dispensprövning krävs vid upprättande av järnvägsplanen. För de delar av strandskyddet som omfattas av tillstånd enligt miljöbalken (vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken och Natura 2000 enligt 7 kap 28 § miljöbalken) krävs inte någon särskild strandskyddsdispens (7 kap 16 § miljöbalken). En bedömning av verksamhetens förenlighet med strandskyddsbestämmelserna ska dock göras i samband med tillståndsprövningen. Det är möjligt för Trafikverket att begära att Mark- och Miljöödomstolen prövar strandskyddsfrågan även för de områden på land, som ingår i järnvägsplanen och som omfattas av strandskydd.

Stadsbyggnadskontoret och Länsstyrelsen har vidare enats om en tolkning av den nya strandskyddslagstiftningen såsom att strandskydd återinträder vid upprättandet av ny plan. Göteborgs Stad har i särskild ordning ansökt hos länsstyrelsen om upphävande av strandskyddet för de delar av detaljplanen, som inte omfattas av kommande järnvägsplan eller innesluts i kommande prövning enligt 11 kap miljöbalken för berörda vattenområden.

### Beredning

Detta ärende har granskats av Peter Nordström och handlagts av Karin Slättberg, Samhällsbyggnadsenheten. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.



Peter Nordström

Karin Slättberg

### Kopia till:

Trafikverket, länskontoret i Göteborg  
SGI

Länsstyrelsen/  
Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson  
Vattenvårdsenheten, Sofia Stridsman  
Naturvårdsenheten, Teresia Holmberg  
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista