



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

BN Datum: 2017-11-28

Diarienummer: 0714/13

Aktbeteckning: 2-5460

Anna Samuelsson

Telefon: 031-368 17 48

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

Detaljplan för överdäckning av Götaleden inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslutade den 17 juni 2015 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets (bilaga 1) under tiden 24 juni till 1 september 2015. Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Älvrummet under samma tid. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

De allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller boendemiljön inom området, med avseende på bullernivåer och luftkvalitet. Planområdet är hårt utsatt för trafikbuller idag och synpunkterna kräver att en tydligare bild av hur området kommer att påverkas i framtiden tas fram. Det samma gäller luftkvaliteten, där området idag inte uppfyller miljökvalitetsnormerna för luft.

Vidare lyfter synpunkterna trafiksituationen i området och eventuell framtida påverkan på riksintresset för E45 genom köbildning. Här finns en oro för att trafiklösningarna inom planområdet kan komma att skapa hinder på E45 genom att köer som bildas i korsningar vid på- och avfartsramper kan komma att bli så långa att de skapar fördröjningar i trafiken på Götaleden, under bebyggelsen.

För kulturmiljön och byggnadsminnet vid fd Bergslagsbanans gamla stationshus, nya Regionens hus, framförs att en tydligare beskrivning av detaljplanens påverkan på den

värdefulla miljön behövs i planhandlingarna. Plankartan behöver också reglera bebyggelsen närmast så att anpassningar görs och hänsyn tas till byggnadsminnet i utformningen.

Synpunkterna önskar också tydligare beskrivningar av situationerna för markföreningar, översvämningsrisk, tunnelns bärförmåga samt de risker som kan påverka byggnader och tunnelkonstruktion vid brand och explosion.

Kontoret har genom ytterligare utredningar bedömt att boendemiljön med avseende på buller och luftkvalitet är acceptabel inom delar av planområdet och plankartan har justerats utefter detta. Möjligheten att bygga bostäder har alltså utgått i de delar av planområdet där nivåerna inte klaras. Ett separat PM har tagits fram för att studera trafiksituationens påverkan på riksintresset för E45 och köbildning. Detta visar att detaljplanens trafikförslag har stora förutsättningar att hantera de aktuella trafikmängderna och att risken för köbildning på Götaleden är relativt låg. Vad gäller kulturmiljön och byggnadsminnet så har beskrivningen utvecklats. Bedömningen har gjorts att med justeringar och utformningskrav på bebyggelsen närmast byggnadsminnet anses detaljplanen ta hänsyn till kulturmiljön och inte påverka den negativt.

Efter att förtydliganden och kompletteringar gjorts i handlingarna kring föreningar, översvämning, bärförmåga och risker bedöms detaljplanen även säkerställa att dessa situationer hanteras för att uppnå en säker och trivsamt stadsmiljö.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

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.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontorets samarbete med exploatörerna och trafikverket intensifieras under hösten i syfte att studera möjligheter och förutsättningar för den kommande bebyggelsen. En viktig parameter i arbetet är att utvärdera förslagets ekonomiska konsekvenser i syfte att uppfylla kommunstyrelsens yttrande (2014-12-03) om att välja en så hög exploateringsgrad så att ekonomin går ihop. Det är viktigt att denna process ges utrymme inför ett granskningsförfarande.

Positivt att planen är flexibel. I det här fallet får dock planen inte göras mer flexibel än att den grundläggning som sker i samband med tunnelbygget kan bära den bebyggelse som planen medger ovan tunneln.

Genomförandetiden på fem år är för kort, särskilt med tanke på att byggnationen ovanpå tunneln tidigast kan starta i mitten av år 2019. Dessutom ska den allmänna platsen ställas i ordning enligt detaljplanen inom genomförandetiden, något som inte är möjligt i alla delar. Genomförandetiden bör vara åtta år.

Den generella bestämmelsen om att entréer ska placeras var 20 meter bör tas bort. Det innebär en låsning i utnyttjandet av kvarteren och kan vara kontraproduktiv i förhållande till syftet med en levande fasad och gatumiljö. För att uppnå syftet räcker det med bestämmelsen att parkering och bostäder inte tillåts i fasad mot gata i bottenvåning.

Rivning av den av detaljplanen berörda delen av Hallarna i Gullbergsvass bör inte kunna få dröja så länge som tio år efter laga kraft. Något som bestämmelsen om tillfällig markanvändning medger. På så vis kan genomförandet av gatuutbyggnaden söderut mot Centralenområdet förenas. Den tidsbegränsade användningen som industri bör, om det är möjligt, begränsas till fem år.

Kommentar:

Detaljplanen utformas så att en så hög exploateringsgrad som möjligt tillåts men med beaktande av de riktlinjer som anges i arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet. Dimensionerande för exploateringsgraden är framförallt lasterna från byggnaderna som ska tas ned i tunneln. Ett fortsatt arbete tillsammans med exploatörer och Trafikverket har genomförts för att uppnå ovanstående.

Planens genomförandetid ändras till 8 år. För den del av kvarteret Bronsen som ingår i planen sätts genomförandetiden till 5 år.

Planbestämmelsen "Entréer ska placeras var 20 meter mot gata" utgår. Bestämmelse (f5) läggs till med reglering att 50% av fasaden för centrumfunktion i kvarter A mot väster ska vara uppglasad.

Bestämmelsen om tillfällig användning för industri tas bort och området planläggs som huvudgata. Detta innebär att genomförandetiden blir 8 år även i den här delen av planen.

2. Kulturnämnden

Planen beskriver att ett kvarter söder om Götaleden bedöms ge påverkan på f.d. Bergslagsbanans station. Vid bygglovgivning förutsätter Kulturnämnden att gestaltningen av tillkommande bebyggelse sker med detta i åtanke, och att tillkommande bebyggelse utformas i samklang med den äldre byggnaden. Det är också önskvärt att tillkommande byggnad förhåller sig till (och helst förstärker) de bevarade resterna av stationsparken.

Planområdet ligger strax nordöst om riksintresset Göteborgs innerstad, mer specifikt den ursprungliga befästa stadskärnan. Skansen Lejonet på Gullberg är också en del av den gamla fästningen Göteborg. I omvandlingen av området runt centralen och Gullbergsvass är det viktigt att bevara och utveckla berättelsen om fästningsstaden. Kulturförvaltningens bedömning är att den aktuella planen inte påverkar riksintresset.

Kulturförvaltningen motsätter sig inte planförslaget.

Kommentar:

Gestaltungsfrågan har delvis hanteras inom detaljplanearbetet, men en stor del av det arbetet ligger senare under bygglovsprocessen. Den tillkommande transformatorstationen i direkt anslutning till f.d. Bergslagsbanans station har givits extra fokus och detaljplanen kräver att den utformas med hänsyn till angränsande byggnadsminne. Byggnadskvarteret som medges öster om f.d. stationshuset anpassas genom att höjden på kvarteret justeras och sluttar mot det södra hörnet. På så sätt får kvarteret sin lägsta punkt i den delen som ansluter mot byggnadsminnet.

Detaljplanen ligger inte i direkt anslutning till parken men tangerar den med ett hörn. Här medger detaljplanen en byggrätt, vilket innebär att ett kvarter kan uppföras som bidrar till att definiera stationsparken volymmässigt.

I övrigt noteras synpunkterna.

3. Park- och naturnämnden

Förvaltningen ser positivt på planförslaget då det är viktigt att försöka knyta ihop Gullbergskaj och älven med Gullbergsvass. Det kan också innebära att området norr om centralstationen blir mer varierat då planen medger både kontor och bostäder. Idag upplevs Gullbergsstrand och kajen som otrygga på kvällstid då alla kontor är stängda och inga bostäder finns som skapar rörelser över dygnet.

Det är viktigt att få in mycket grönska i området då det saknas i närliggande områden. Dock kan förvaltningen inte ta på sig ett skötselansvar som innebär gatuplanteringar i krukor. Det måste finnas tillräckligt med jordvolym på minst en meter för att förvaltningen ska kunna hantera driften.

Stråket utmed Kämpegatan är viktigt för kopplingen med cykelbana från Gullbergsvass till Gullbergsstrand och älven. Detta bör bli ett tydligt offentligt stråk med mycket vegetation och generösa gång- och cykelbanor. Stråket är markerat i Stadsutvecklingsprogrammet för Centralen som ett viktigt grönt stråk för stadsdelarna som ska vävas ihop norr och söder om Götaleden.

Ekonomiska konsekvenser

Planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för vegetation på gatumark.

Grönstruktur

Idag finns ytterst få gröna områden i och i angränsning till detaljplaneområdet. De områden som ligger närmast är parken utanför Bergslagsbanans gamla stationshus samt

grönstråket utmed Gullbergs kaj. För att få in mer grönska i området har det föreslagits ett grönt stråk i Kämpegatan. Denna gata kan breddas till förmån för att få lite bredare planteringar både vad det gäller träd och buskar. Det kan bli en fin koppling mellan Gullbergsvass och Gullbergsstrand.

Natur

Nationella artdatabasen, Kultur och Sociotop – Inga direkta kulturvärden såväl som sociotopvärden och naturvärden finns noterade inom planområdet. Det borde däremot tillkomma fler sociotopvärden i och med att möjligheter att promenera ökar samt att mötesplatser bildas.

Trädpolicy

I handlingarna står det beskrivet att träd ska planteras på varje gata. Det är positivt att försöka få in så mycket vegetation som möjligt i detta område då det är en stor brist idag. Förvaltningen kan dock enbart sköta de träd som står i marken och inte är placerade i krukor. Det måste finnas tillräckligt med jordvolym på minst en meter för att förvaltningen ska kunna hantera driften. Vattenposter för vattning av växter bör finnas inom området.

Lokalklimat

Både sol- och vindstudier bör göras för att optimera de bästa lägena i området för vistelseytor. Vad gäller plankartan, och höjder på byggnader, är det viktigt att se till en fortsatt överdäckning av Götaleden och att sol- och vindstudier även görs utanför det aktuella planområdet. Exempelvis östra byggnaden i kvarter D får inte försämra förutsättningarna för vidareutveckling österut.

Lekplatspolicy

Närmaste lekplats finns i Trädgårdsföreningen ungefär 800 meter bort fågelvägen och innebär en promenad med flertalet större barriärer som måste korsas. Detta innebär att lek måste möjliggöras på gårdarna då det inte finns tillräckligt med utrymme på allmän plats att skapa tillräckliga lekmiljöer.

Dagvatten

Förvaltningen ser positivt på kreativa och estetiska lösningar gällande dagvattenhantering. Driftfunktionen för öppna diken och dammar som ingår i dagvattensystem tar förvaltningen inte ansvar för.

Barnperspektivet

Fler kopplingar över stora vägar där det är tydliga gång- och cykelstråk underlättar för barn att ta sig fram i staden. Detta är dock en mycket tät del av staden. I denna del kommer det att råda brist på kvaliteter som är viktiga ur ett barnperspektiv.

Miljöperspektivet

Föreningarna kopplade till Götaleden förskjuts och hamnar på så sätt längre från centrala staden där fler människor uppehåller sig vilket bidrar positivt till stadsmiljön.

Omvärldsperspektivet

Flera platser runt i världen har studerats för att få referenser hur en överdäckning av Götaleden kan fungera samt för att passa in i omkringliggande miljöer.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är mycket viktigt att få in grönska i området. På grund av framförallt stora ledningsdragningar är möjligheten till plantering begränsad inom planområdet. Alternativa lösningar för planteringar har arbetats fram tillsammans med Park- och naturförvaltningen. Ett exempel kan vara automatiska bevattningssystem.

Stråket utmed Kämpegatan är viktigt för kopplingen med cykelbana från Gullbergsvass till Gullbergsstrand och älven. Här möjliggörs ett tydligt offentligt stråk med vegetation och generösa gång- och cykelbanor.

Lokalklimat

En utredning av lokalklimatet i området har tagits fram i den MKB som gjorts för detaljplanen.

Lekplatspolicy

Uppförande av bostäder och skola villkoras med krav på lekytor för att tillgodose behoven.

Dagvatten

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att kreativa lösningar bör främjas, förslag på utformning redovisas i dagvattenutredningen.

I övrigt noteras synpunkterna.

4. Lokalnämnden

Det är av vikt att behovet av samhällsservice tillgodoses avseende boende för både äldre och de som har behov av särskild service, till lika behovet av skola och förskola. Viktigt är att ljudkvalitet, luftkvalitet, närhet till natur och solljusbehov kan tillgodoses där dessa samhällsviktiga funktioner lokaliseras.

I de detaljplaner där det inte går av något skäl att tillgodo se något av dessa samhällsviktiga funktioner bör planförfattaren säkerställa att dessa funktioner, relaterade till detaljplanens utbyggnad av bostäder, tillgodoses i någon eller några av de detaljplaner som parallellt är under bearbetning i de centrala delarna av staden.

Kommentar:

I en detaljplan finns inga möjligheter att reglera upplåtelseform. När staden markanvisar går det däremot att reglera i dessa avtal vilket innehåll bostäderna ska ha. För detaljplanen markavisas mark och krav på samarbetsavtal för bostäder med särskild service finns med för de delar av planområdet som gäller hyresrätter.

Planen är flexibelt utformad och möjliggör för utbildningslokaler inom i princip hela planområdet. Byggrätterna anpassas och krav på fasaderna ställs också för att ytterligare öka förutsättningarna för t ex dagsljus och solljus. Planbeskrivningen kompletteras med information kring möjligheterna för skola. Se även kommentar till yttrande nr 9.

5. Göteborg Energi

Nät

Ledningar

Göteborg Energi Nät AB äger anläggningar inom området för detaljplanen, transformatorstationer, 10 kV kablar, 0,4 kV kablar samt styrkablar. Detaljplanen kommer att innebära att många av de befintliga anläggningarna måste flyttas till nya lägen eller rivas.

Detaljplanen kommer också innebära att ett nytt ledningsnät och nya transformatorstationer måste byggas till.

Det är mycket viktigt att kommande planarbete tar hänsyn till Göteborg Energi Nät AB:s behov av utrymme för elledningsstråk för både befintliga och tillkommande elledningar samt plats för befintliga och nya transformatorstationer.

Exploatören ska kunna upplåta utrymme för en transformatorstation inom dennes fastighet, enligt Elnät allmänna avtalsvillkor "NÄT 2009 N/K", om man avser att använda el för uppvärmning eller om större elbehov föreligger. För detta utrymme krävs hänsyn till magnetfält, brandsäkerhet, höjdnivåer, tillgänglighet och personsäkerhet.

Ledningsstråken för el skall placeras inom bestående vägstruktur, i första hand inom GC-banors markområde och i andra hand inom gatumark. Detta för att minimera störningarna för bil- och kollektivtrafik vid framtida reparationer på elnätet.

För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark skall ledningsrätt upplåtas.

Transformatorstationer

Göteborgs energi framför att de önskar att transformatorstationerna ska utgöras av fristående byggnader med hänsyn till magnetfältproblematik, brandsäkerhet, tillgänglighet och personsäkerhet.

Framför att om särskilda krav ställs på fristående transformatorstationens utformning ska detta anges i planhandlingen. Göteborgs energi framför att de gärna deltar i ett sådant arbete och att de önskar att utformningen kan bli god utan att avkall på gällande säkerhets- och funktionskrav. De eventuella merkostnader som utformningskraven medför kommer att tas ut som ökade anslutningsavgifter.

Göteborgs energi framför vilka tekniska krav, åtkomst med lastbil och marknivåer platsen ska ha där en transformatorstation ska placeras och att dessa ytor ska reserveras med E-områden.

Övrigt

Vi vill delta i planeringen i ett tidigt skede för utplacering av nätstationer och ledningsstråk. Resurser kan sparas om provisoriska nätstationer för byggström kan undvikas.

För att med säkerhet kunna bedöma hur stor den tillkommande belastningen är till elnätet behövs mer detaljerade uppgifter om bostädernas uppvärmningsform.

Respektive byggherre förutsätts initiera och bekosta eventuella erforderliga flyttar av befintliga nätstationer och elledningar med tillbehör. Vidare förutsätts att, såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, ledningsrätt erhålls för bolagets nätstationer och ledningar med tillbehör inom planområdet.

Fjärrkyla

Det vi på fjärrkyla har synpunkter på är att vi eftersöker möjlighet att korsa överdäckningen för förläggning av ny servisledning till Regionens hus.

I övrigt inga synpunkter.

Fjärrvärme

Göteborg Energi förutsätter att exploatören/VP (Västsvenska Paketet) bekostar de eventuella ledningsflyttningar som planen medför.

I södra delen av Planområdet planerar Göteborg Energi att förlägga fjärrvärmeledningar för att försörja regionens hus. Planerad ledning kommer sannolikt att komma in i plan-

området söder om hus E (i Huvudgata) för att sedan gå ut ur området för att sedan passera väster om Hus E (Lokalgata) inom planområdet. Exakt läge är inte bestämt, detaljprojekteringen kommer sannolikt att startas upp efter semestrarna.

Göteborg Energi har idag fjärrvärmeledningar i byggnad märkt Hallarna i Gullbergsvass. I och med att kommande rivning av delar av hallarna behövs sannolikt flytt av befintliga fjärrvärmeledningar. Detta får utredas mer i detalj längre fram i arbete.

Även norr om överdäckningen har Göteborg Energi fjärrvärmeledningar som berörs av detaljplanen. I Kilsgatan, Kämpegatan och i Torsgatan finns idag ledningar som skall beaktas i vidare arbete. Dessa ledningar skall säkras upp i ny detaljplan och Göteborg Energi skall kontaktas avseende höjdändringarna av gatumark. De eventuella merkostnader för fjärrvärmeanläggning som medförs av en höjning skall bekostas av VP.

Göteborg Energi planerar att reinvestera i huvudledning som korsar Kämpegatan och Torsgatan. Planerad reinvestering sker sannolikt under 2016-2018 vilket kommer att beröra aktuell detaljplan. Ledningen kommer att säkras med ledningsrätt vilket bör beaktas i aktuell detaljplan.

I de gator där marknivån föreslås höjas för att ansluta mot ovansidan tunneltak finns fjärrvärmeledningar förlagda. Dessa ledningar tål en viss ökad marktäckning. Detta får avgöras när projekteringen påbörjas gällande markprofil på aktuella gator fastslås. Vid allt för stor marktäckning ger det för stora laster på fjärrvärmeledningar, vilket orsakar begränsningar i expansionsmöjlighet (värmeexpansion), som i sin tur ökar påkänningen på rörmaterialet.

Den kommande bebyggelsen kan erbjudas fjärrvärme och då förutsätter det att det ges möjlighet att förlägga fjärrvärmeledningar i utrymmet mellan tunneltak och ovankant lokalgata.

Gas

Göteborg Energi Gas har inget att erinra mot detaljplanen för överdäckningen. Visar det sig att det skulle finnas önskemål om att ansluta sig till gasnätet i området så är det möjligt.

Kommentarer:

Nät

Ledningar

Under hösten 2015 startade förberedande omlägningsarbeten av ledningar inom planområdet och i närheten. Detta är nu avslutat. Ytterligare omläggningar och nyläggningar kommer att genomföras av Trafikverket och information finns i detaljplanens genomförandestudie.

Plankartan kompletteras med ytterligare u-områden för allmänna ledningar. Planbeskrivningen kompletteras med information om dessa samt beskrivning av de ledningsrätter som finns och tillkommer inom planområdet.

Transformatorstationer

Plankartan kompletteras med E-områden för transformatorstationer och andra tekniska anläggningar. Tekniska anläggningar möjliggörs inom kvarterstrukturen samt på en mindre yta nordöst om fd Bergslagsbanans stationshus. Utförande och placering av transformatorstationerna har diskuterats med Göteborg Energi och beskrivs ytterligare i planbeskrivningen.

Övrigt

I huvudsak avses fjärrvärme användas som uppvärmning, enligt framtagna policy. En detaljstudie är gjord i detaljplanens genomförandestudie och ledningsdragnings beskrivningar ytterligare i planbeskrivningen. Fjärrvärmeledningar kan inte dras över tunneltaket utan måste anslutas mot Norra eller Södra Sjöfarten.

I övrigt noteras synpunkterna.

Fjärrkyla

Det är inte möjligt att dra ledningar i tunneltaket. För att det ska vara möjligt att dra ledningar över leden behöver det ske i ovanliggande kulvertar, på ledens tunneltak. Ur stadsbyggnadssynpunkt är en utformning med ledningskulvertar på ytorna ovan leden inte lämplig och någonting som bör undvikas. Mer information finns i detaljplanens genomförandestudie.

Fjärrvärme

Kostnaderna för ledningsflyttar delas upp mellan exploateringsdel och kommunens del. Beskrivning av tillvägagångssätt finns i planbeskrivningens genomförandebeskrivning och ytterligare information kan hittas i detaljplanens genomförandestudie.

En samordning av ledningsomläggningar måste göras med Västlänken. I regel är gator lämpliga att lägga ledningar i.

En reinvestering påverkas inte av detaljplanen, enligt ritningar som vidareförmedlas till Göteborg Energi.

I övrigt noteras synpunkterna.

Gas

Synpunkten noteras.

6. Kretslopp och Vatten

Avfall

Avfall nämns inte i handlingarna. Rubriken *Avfall* och en text om hur det är tänkt med avfallshanteringen behöver läggas till i planbeskrivningen.

Beroende på vad det blir för funktioner (bostäder/centrum/skola) i området så medför det lite olika förutsättningar för avfallshanteringen. Men oavsett så krävs det stora avfallsutrymmen som möjliggör sortering i flera fraktioner. Det är långt till närmaste återvinningsstation så för de boende är det viktigt med sorteringsmöjligheter inom fastigheterna för att det ska vara enkelt. Med tanke på att ett mål i stadsutvecklingsprogrammet är att det ska vara enkelt att leva hållbart så känns det här som en viktig punkt för att nå det målet. Sorteringsmöjligheter står även med som ett krav i "Miljöanpassat byggande, Göteborg" som gäller vid försäljning av kommunalmark.

Var avfallsutrymmena placeras och hur de kan angöras är oerhört viktigt för en fungerande avfallshantering i området. I trafikförslaget behöver det funderas över var sopbilar kan stanna. Om angöringsmöjligheterna blir begränsade så kan det komma att krävas bestämmelser i detaljplanen om att avfallsutrymmen måste placeras mot gata x till exempel. Detta då avståndet mellan sopbil och avfallsutrymme inte får överstiga 25 meter. Maximalt 10 meter bör eftersträvas. Angöringen måste fungera både för ny bebyggelse och för befintlig på Vikingsgatan, Kilsgatan, Kämpegatan och Torsgatan.

Sopbilens storlek ställer krav på hur gator utformas i både höjd och bredd. En sopbil är normalt 2,5 meter bred och 3,8 meter hög. Längden är upp till 11 meter. Vägen ska klara av att bära tunga fordon med minst bärighetsklass BK 2.

Beroende på vad för planteringar som planeras vid gatorna så kan de ha inverkan på avfallshanteringen. Låga och breda träd påverkar körbanans bredd. Fri höjd till träd ska vara minst 4,7 meter.

Vägen mellan avfallsutrymme och angöringsplats för sopbil behöver vara lättframkomlig. Manuell hämtning av sopkärl och behållare kräver jämn (ex inte kullerstenar), hårdgjord markbeläggning utan trösklar, trappsteg eller trånga passager.

Om det blir restauranger i området så kommer de behöva fettavskiljare. Var tömningspunkterna för dessa placeras blir en viktig fråga senare i planeringen med tanke på eventuellt begränsade angöringsmöjligheter. Fettavskiljare töms med slambil vars maximala slanglängd är 20 meter.

Fastighetsägarna behöver framöver även fundera på hur grovsopshanteringen ska lösas. Grovavfallsrum är ett bra alternativ då det medför en hög service för de boende samt att det även kan fungera för återbruk. Om en lösning med utplacering av container väljs behöver det finnas en yta där containern kan stå och som det enkelt går att hämta ifrån.

Om det kommer skapas 3d-fastigheter i husen så är det viktigt att ta med avfall som en fråga i förrättningen.

Kretslopp och vatten vill ha en fortsatt dialog kring avfallshanteringen och trafiklösningen inom planområdet.

Ledningsutbyggnad

Allmän VA-ledningsutbyggnad inom planområdet behöver byggas ut för att skapa det lokala nätet som behövs för fastigheterna. Utanför och i planområdet sker i nuläget ledningsflytt i samband med Trafikverkets projekt för E45. Då det inte är klart med fastighetsbildningen är det inte heller klart hur mycket ledningsutbyggnad som behövs.

Kretslopp och vattens befintliga och planerade ledningsstråk vid fastighet E är i konflikt med planen. Fastighet E:s storlek och placering behöver ses över för att undvika en framtida komplicerad ledningsflytt. Kretslopp och vatten ser det också som en svårighet för byggherren för fastighet E att skydda de allmänna VA-ledningarna vid byggnation på fastigheten. En dialog i denna fråga är delvis startad där Kretslopp och vatten tillsammans med stadsbyggnadskontoret och Trafikverket försöker hitta nya lösningar och lägen för ledningar. Dialogen kring ledningar i projekt E45 behöver fördjupas. Dessa frågor berör även andra ledningsägare än kretslopp och vatten.

Dricksvatten

Dricksvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät när det är utbyggt söder om Götaleden.

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV publikation P 83. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 50 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Spillvatten

Avlopps nätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät när det är utbyggt söder om Götaleden. Kapaciteten bedöms vara god.

Dagvatten

En dagvattenutredning skall göras för det aktuella området som kompletterar tidigare gjord utredning för Götaleden. Även uppströms och nedströms förhållanden ska klargöras. Av denna skall framgå de förändringar i dagvattenflöden som planen skapar samt status får aktuella recipienter. Med fördel görs även geoteknisk utredning samtidigt.

Dag- och dräneringsvatten skall i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin och vid behov avledas till allmän dagvattenledning.

Dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät när det är utbyggt söder om Götaleden. Det är viktigt att ordna utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor. Man bör sträva efter att skapa så stora grönytor som möjligt för infiltration av dagvattnet. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättra kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

Materialval får utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Klimatanpassning

Plankartan skall kompletteras med en bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Inom älvnära områden gäller lägsta nivåer för färdigt golv och öppningar i byggnader enligt Vattenplanen antagen av KF 2003: Område B, Centrum, lägsta nivå FG +2,9 RH2000 skyfallsmodellens resultat får de nya förhållandena med bebyggd överdäckning av E45 måste tas i beaktande med avseende på instängda områden och klimatpåverkan.

Trädplantering

Kretslopp och vatten anser att plankartan måste förtydligas där bestämmelse u och n1 sammanfaller. Det är tydligare i planhandlingen.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrar skall utföras.

Ekonomi

Kostnaden och intäkter vid utbyggnad av allmänna VA-ledningar kan inte beräknas i nuläget då det inte är klargjort hur respektive fastighet ska anslutas eller hur många serviser som behövs. Frågor som kvarstår är: vad för användning ska det bli i planen samt ska det vara 3D-fastigheter alternativt fler fastighetsägare än en per A, B, C, D och E?

Kretslopp och vatten får återkomma med kostnadsuppgifter då mer detaljer finns.

Kommentar:

Avfall

Planbeskrivningen kompletteras med text om avfallshantering. En dialog i frågan har genomförts mellan Staden, Kretslopp och vatten samt exploatörer. Avfallsbilar finns med i trafikförslaget, i vilket de ges tillräckligt utrymme och tillgänglighet.

Bärighet BK 1 ska klaras på samtliga gator inom planområdet.

Ledningsutbyggnad

Ett lämpligare läge för ledning har tagits fram, som inte är i konflikt med kvarter E. En dialog i frågan har genomförts med Kretslopp och Vatten. Vattenledningen dras över tunneltaket genom en terrass och säkerställs genom ett u-område. För ytterligare information se planens genomförandestudie, i planbeskrivningen samt en av planens illustrationssektioner.

Dagvatten

Planhandlingarna har kompletterats med en dagvattenutredning för kvartersmark och gatemark. På grund av planområdets förutsättningar och kvarterens placering ovanpå tunneltaket begränsas möjligheten till infiltration och magasin. Magasin möjliggörs i plankarta under kvartersmark där så är möjligt i förhållande till tunnelns konstruktion.

Klimatanpassning

Efter kontroll med Kretslopp och Vatten justeras planbestämmelsen om lägsta tillåtna golvhöjd inte, utan kvarstår på +2,8 meter över nollplanet. Planbeskrivningen kompletteras med ett stycke om skyfallshantering för planområdet samt information om förbindelsepunktens placering i förhållande till marknivån. I kvarter E är lägsta golvnivå i södra delen av kvarteret tillåten att vara +2.0 meter över nollplanet (m₄) efter kompletterande skyfallsutredning.

Trädplantering

Planbestämmelsen u och n₁ åtskiljs i samrådshandlingen av en egenskapsgräns, enligt gällande plan för Regionens hus, och sammanfaller inte inom samma yta. I granskningshandlingen utökas u-området och n₁ utgår då.

Ekonomi

Dialog hålls med Kretslopp och Vatten i fråga om ekonomi och utformningen av kvarteren.

I övrigt noteras synpunkterna.

7. Miljö- och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Synpunkter

Vi anser att barnperspektivet och hur barns vardagsmiljö vid bostaden kan bli tillräckligt bra är av högsta prioritet då man utformar miljön i området.

Vi anser att man i nästa steg i planprocessen behöver visa att det går att skapa goda boendemiljöer i området med avseende på ljud.

Vi anser att man i nästa steg i processen behöver utreda luftkvaliteten vidare med fokus på var gränsvärdena klaras och var det därmed är möjligt att placera exempelvis bostäder och skollokalerna.

Vi ser gärna att man i enlighet med de stadskvaliteter som anges i stadsutvecklingsprogrammet medverkar till att skapa så mycket grönska som möjligt.

Vi förutsätter att det tas ett helhetsgrepp kring frågan om dagvattenhantering, samt att de rekommendationer som finns i ”Dagvatten inom planlagda områden” följs.

Övriga synpunkter

Förutsättningar

I detta skede av detaljplaneprocessen utformas planen flexibelt och arbetet med utformning av bebyggelsen pågår parallellt vilket innebär att planhandlingarna kompletteras till granskningsskedet. En konsekvensbedömning är därför inte möjlig fullt ut förrän de kompletterande utredningarna kommer in till miljöförvaltningen.

Allmänt

Vi anser att det är viktigt att ta ett helhetsgrepp kring miljöfrågorna i området, framförallt eftersom det i hela området kring Centralen pågår ett utvecklingsarbete med fokus att skapa blandstad och en attraktiv stadskärna. Vi anser att det är viktigt att utreda vissa frågor som exempelvis buller och luft i ett större område och inte enbart avgränsa utredningsområdet till planområdet. Om enbart planområdet utreds finns risken att man gör det svårt att bygga stad i angränsande områden. Då bostäder i ett så attraktivt och centralt läge skapas är det extra viktigt att ta höjd för att barnfamiljer kommer att vilja leva och bo i området. Därför är barnperspektivet och hur barns vardagsmiljö vid bostaden kan bli tillräckligt bra, av högsta prioritet då man utformar bostäder, gårdar och eventuella skollokaler. Utredningarna till granskningsskedet bör ha barnen i fokus.

Buller

Idag är bullernivåerna mycket höga i och utanför planområdet. Den stora trafikleden innebär att det finns en kontinuerlig bullerpåverkan över dygnet. Ljudnivåerna förväntas dock minska till under 65 dBA i nästan hela området vid en nedsänkning av Götaleden även utan bullerskydd. Vi ser det som positivt att det i planbestämmelserna står att bullerskydd får anordnas. Vi anser att man i nästa steg i planprocessen behöver visa att det går att skapa goda boendemiljöer i området med avseende på ljud. Det är viktigt att inte enbart fokusera på fasadnivåer eftersom vi vet att dagens beräkningsmodeller är dåliga på att uppskatta nivåer på innergårdar och baksidor, på platser där bullersituationerna är komplicerade.

Luftkvalitet

Idag överskrids samtliga miljökvalitetsnormer för kvävedioxid i nästan hela området. Överskridandena av normerna beror främst på trafikmängden och hastigheten på Götaleden. Vi tror inte att en nedsänkning skulle försämr luftkvaliteten utan det skulle högst troligt innebära att luftkvaliteten förbättras på det överdäckade området. Däremot kanske luftkvaliteten försämras i anslutning till tunnelmynningarna. Vi anser att man i nästa steg i processen måste utreda luftkvaliteten vidare med fokus på var gränsvärdena klaras och var det därmed är möjligt att placera exempelvis bostäder och skollokaler.

Förorenat vatten

Förorenat vatten uppstår både i bygg- och driftskedet. De vattenföroreningar som uppstår i samband med byggskedet hanteras i anmälan om förorenad mark, se nedan. De vattenföroreningar som uppstår i driftskedet av Götaleden kommer att regleras i det tillstånd som väghållaren Trafikverket avser att söka. Som remissinstans vid denna tillståndsprovning kommer vi att bevaka dessa frågor.

Vid en överdäckning uppstår vatten från ytorna ovanpå överdäckningen. Vid planarbete avseende överdäckningen är det viktigt att utreda hur detta vatten ska hanteras för att minimera påverkan på recipienten. Att anlägga en ny utsläppspunkt eller bygga om befintliga dagvattenanläggningar är anmälningspliktigt enligt miljöbalken.

Vi förutsätter att det tas ett helhetsgrepp kring frågan om dagvattenhantering, samt att de rekommendationer som finns i ”Dagvatten inom planlagda områden” följs.

Vid nyanläggning av dagvattenanläggningar finns en anmälningsplikt enligt miljöbalken. Anmälan kommer att hanteras av miljöförvaltningen och ska svara på frågor angående beräknad/bedömd föroreningsbelastning i det dagvatten som bildas, möjliga sätt att rena detta vatten med en koppling till kostnader för att se om det är skäligen åtgärder. Anmälan ska sändas till miljöförvaltningen i god tid innan man bygger dagvattenanläggningen.

Förorenad mark

Miljötekniska markundersökningar av området visar att området är förorenat. Schaktning i förorenade massor medför risker för människors hälsa och miljön då risken för spridning av föroreningar ökar. Att utföra arbeten i förorenad mark är anmälningspliktigt. I anmälan till miljöförvaltningen ska det bland annat anges vilka åtgärdsåtgärder som bedöms som lämpliga för området, saneringsmetod samt hur riskerna med förorenad jord och läsvatten kommer att hanteras.

Grönt

Området är idag ett trafikområde med få gröna ytor och träd. Vi ser gärna att man i enlighet med de stadskvaliteter som anges i stadsutvecklingsprogrammet medverkar till att skapa så mycket grönska som möjligt och att man gör det möjligt att skapa gröna väggar och tak.

Göteborgs stads lokala miljömål

Vi ser det som positivt att man i planhandlingen har stämt av hur planen överensstämmer med Göteborgs stads lokala miljömål.

Kommentar:

Synpunkter

Detaljplanen har kompletterats med en MKB (Miljökonsekvensbeskrivning) till granskningen. MKB:n har upprättats med huvudfokus på bedömning av området som boendemiljö.

Till MKB:n som upprättats har trafikbullerpåverkan och luftkvaliteten klargjorts genom mer detaljerade underlagsutredningar. Ytterligare en kompletterade bullerutredning har tagits fram för att säkerställa bullersituationen inom planområdet. Se även kommentarer till yttrande nummer 13.

Ambitionen med områdets gestaltning är att tillskapa mer grönska i området, se även kommentar till yttrande nummer 3.

För kommentarer gällande dagvatten se kommentar till yttrande nummer 6.

Övriga synpunkter

I övrigt noteras synpunkterna.

8. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten ställer sig positiva till denna utveckling av staden. Säkerhetsarbetet behöver löpa parallellt mellan tunnelutformningen och stadsutvecklingen inom detta område.

Räddningstjänsten tillstyrker detaljplanen enligt ovan.

Kommentar:

En fortsatt dialog sker med Räddningstjänsten kring säkerhetsfrågorna i arbetet med detaljplanen och en mer utvecklad riskutredning är framtagen.

9. Stadsdelsnämnd Centrum

Stadsdelsförvaltningen tillstyrker förslag till detaljplan för överdäckning av Götaleden.

Sammanfattning

Överdäckningen är en förutsättning för att kunna bygga en sammanhängande stadsmiljö från Centralstationen och järnvägsspåren norrut mot Göta Älvs kajer.

Den aktuella planen är svår att bedöma som boendemiljö. De nya byggrätterna tillåter många olika sorters innehåll. Omgivande platsers framtida utformning är delvis okänd.

Kraven på det offentliga rummet är beroende av vilken verksamhet som finns i området. I förvaltningens yttrande utgår vi från att det kommer att finnas många bostäder.

Kvarterens gårdar räcker inte som enda utemiljö för barn och ungdomar i olika åldrar, det är viktigt att området runt detaljplaneområdet utvecklas mot kvalitativa utemiljöer. Det är viktigt att det finns väl genomtänkta, robusta och livskraftiga gröna inslag på överdäckningens gator och gårdar.

Bostäder bör bara tillåtas i de delar av planområdet där miljön inom och intill detaljplanen har förutsättningar att utvecklas till god boendemiljö.

Skola och förskola bör bara vara möjlig där utemiljön inom kvarteret kan uppfylla de krav som ställs i Göteborgs Stads ramprogram för förskole/skolbyggnader.

Ur trygghetssynpunkt är det viktigt att antalet bostäder inom och runt området blir tillräckligt stort och genomtänkt fördelat över kvarteren för att säkerställa liv och rörelse inom området. Tydliga och trygga kopplingar till omgivande stad är också nödvändiga från start så att planområdet inte blir en isolerad ö i stadslandskapet.

En samlad analys av lokalklimatet med vindstudie och koppling till luftföroreningar, buller och sol samt årstidsvariationen behöver redovisas. Detaljplanen kan behöva justeras med hänsyn till resultatet.

Det är tveksamt om den tillkommande bostadsbebyggelsen kan bidra till att minska skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg som helhet.

Stadsmiljöpolicyn behöver utvecklas och kompletteras med tillägg för de nya stadsdelar som tillkommer genom den successiva utbyggnaden av Älvstaden.

Förvaltningens överväganden

Stadsmiljö

Överdäckningen ger en framtida möjlig utveckling av täta och attraktiva stadsmiljöer där det idag är stökiga, bullriga och smutsiga trafikdominerade områden. Stadens delar hålls samman och en av de barriärer som hindrar södra centrum att nå älven byggs bort.

Av och påfarter till genomfartsleden kommer delvis upp i de nya kvarteren och bör så långt möjligt underordnas gång och cykeltrafiken. Det ska från början vara tydligt att man som bilist lämnat europavägen och kommit in i stadens gatusystem.

På gatuplanet, den nivå där stadens gator och torg ligger och den nivå där livet levs, bör Göteborgs Stads stadsmiljöpolicyn följas vid all utformning även runt Götaledens väg-område. Gator, broar, ljussättning, kulörsättning, markbeläggning med mera bör inordnas i stadens övergripande system och design. Flera delar av stadsmiljöpolicyn behöver utvecklas med tillägg för de nya stadsdelar som tillkommer genom den successiva utbyggnaden av Älvstaden. Planområdet är en av dessa nya stadsdelar.

Det är bra att fler bostäder uppförs i centrala Göteborg. De nya bostäderna behöver tillgång till halvprivata utemiljöer för vistelse och småbarnslek inom det egna kvarteret. En bra boendegård ska kunna erbjuda sol och skugga, avskildhet och möten.

Åtgärder enbart inom planområdet är inte tillräckliga för att skapa en god boendemiljö. Om området ska kunna få goda kvaliteter avseende buller, tillgänglighet, luft, ljus och utevistelse krävs förändringar i angränsande områden. Om de inte utvecklas parallellt kan planområdet upplevas som en isolerad ö i stadslandskapet. Tydliga och trygga kopplingar till omgivande stad är också nödvändiga från start.

Det är brist på rekreativa platser och parker i denna del av primärområde Stampen samt det angränsande Innanför Vallgraven. Kanaltorget och kajen längs Göta Älv är viktiga platser för rekreation i vardagen för de boende och besökare i olika åldrar. Det är viktigt att gator och passager från de nya kvarteren dit är trygga och fungerande.

Detaljplanen bör ge förutsättningar för en robust stadsmiljö där tänkta mötesplatser är behagliga att vistas på. En samlad analys av lokalklimatet med vindstudie och koppling till luftföroreningar, buller och sol samt årstidsvariationen behöver redovisas. Detaljplanen kan behöva justeras med hänsyn till resultatet.

Stadsmiljön bör ge möjlighet för barn att successivt utveckla sin självständighet i trygga överblickbara, omgivningar.

Ventilering av den överbyggda leden bör inte ske via bostadsgårdar eller andra vistelseytor utan att renas från skadliga emissioner från vägtrafiken. Även bulleraspekten måste beaktas.

Förskola och skola

Alla kvarter inom detaljplanen innehåller rätt att uppföra skola, bostäder, centrumändamål och parkering. Skola bör inte vara möjlig om inte utemiljön kan uppfylla de krav som ställs i Göteborgs Stads ramprogram inom kvartersmark intill förskolan eller skolan. Den skolform som har det mest utrymmeskrävande behovet, det vill säga förskola, bör vara dimensionerande.

När tänkt exploatering inte kan medge fullgod utemiljö för skolor bör denna möjlighet tas bort ur detaljplanen. Om hänvisning sker till andra platser för att tillgodose barnens behov av utevistelse under skoltid måste dessa vara fullt ut tillgängliga samtidigt som skolan tas i drift.

Bestämmelsen skola bör knytas till ett volymtal som tas fram med hänsyn till möjlig yta för utevistelse i anslutning till skolan.

Förskola och skola måste ges tillräckligt utrymme i staden för att möjliggöra goda utemiljöer. Bra skolgårdar och förskolegårdar fungerar som aktivitets och mötesplatser för de kringboende alla dagar i veckan och hela året.

Kommentar:

Sammanfattning

Området runt detaljplanen studeras i Stadsutvecklingsprogrammet och stadsbyggnadskontoret håller med om att väl utformade utemiljöer i planområdets närhet är mycket viktiga.

En MKB (miljökonsekvensbeskrivning) har upprättats till planhandlingarna inför granskning. I denna klargörs hur olika faktorer så som luftkvalitet och trafikbuller påverkar placering av bostäder. Användningen bostäder har tagits bort i delar av planen och tillåts inte där det inte är lämpligt. Göteborgs Stads ramprogram kommer att följas.

En av ambitionerna i arbetet är att kunna möjliggöra för så många bostäder som möjligt. En reglering av fördelningen mellan bostäder och andra verksamheter har delvis skett i markanvisningen för området.

En annan mycket viktig utgångspunkt i arbetet har varit att sammankoppla planområdet med omgivningen. Många fler kopplingar tillskapas över tunneln i detaljplanen och gång- och cykelvägar prioriteras högt. Området kommer att sammanbindas väl med omgivningen efter att annan nytillkommande stadsutveckling i närområdet är genomförd.

Detaljplanen styr endast markanvändningen, med fler bostäder. Men det kan bli svårt att i denna detaljplan minska skillnaderna som beskrivs i Göteborg.

Arbetet med Stadsmiljöpolicyn sker utanför arbetet med detaljplanen.

Förvaltningens överväganden

Stadsmiljö

Gatorna ovan mark ska ges en stadsmässig gestaltning för att minska upplevelsen av platsen som genomfartsled. Gestaltning av gatorna tas fram i förprojektering av trafikförslaget, i samband med planens genomförandestudie. Göteborg Stads stadsmiljöpolicyn ska följas.

Utformningen av bostadsgårdarna är viktig. Detaljplanen reglerar dock inte gestaltningen av dessa, förutom genom ett krav på att plats för lek ska finnas om det byggs bostäder eller skola inom kvarteret. Det finns också möjligheter till utemiljöer uppe på taken.

Miljökonsekvensbeskrivningen studerar området som boendemiljö och innefattar även sol- och vindstudier.

Ingen ventilation av Götaleden är aktuell inom planområdet, även i det fall tunneln eventuellt byggs ihop med Götatunneln i framtiden. Ventilation enligt nuvarande förslag ska i så fall planeras vid befintlig tunnelmynning av Götatunneln och vid Falutorget.

Förskola och skola

Inför granskningen har möjligheten till förskola och skola stämts av och justerats efter vad kompletterande utredningar för luft och buller samt miljökonsekvensbeskrivningen har kommit fram till. Innergårdarna på samtliga kvarter inom planen uppfyller kraven för buller och luft, vilket gör att möjligheten till uppförande av skola behålls inom alla kvarter. Området bedöms som en av de bäst lämpade platserna i närområdet, med tanke på den brist på ytor för skolmiljöer som finns inom närliggande stadsdelar idag. Bestämmelserna för skola beskrivs ytterligare i planbeskrivningen.

I övrigt noteras synpunkterna.

10. Trafiknämnden

Trafikkontoret ingår i den grupp som tar fram detaljplanen och ställer sig bakom detaljplanen som principlösning. Detaljplanen stödjer den utveckling av infrastrukturen som är erforderlig till följd av planeringen av en ny Hisingsbro på ett bra sätt.

Det är positivt med de synergieffekter som uppnås i projektet. Nedsänkningen är förankrad av den nya Hisingsbron samtidigt som nedsänkningen medger god stadsutveckling i Gullbergsvass/Centralenområdet i enlighet med denna detaljplan.

Biltrafik

Trafiken inom den aktuella detaljplanen är till stor del beroende av stadens planering utanför detaljplanen. Inom detaljplanen är det exploateringen med dess parkering som alstrar trafik. Här är ambitionen att jobba med låga parkeringstal, vilket i sin tur förväntas leda till låg trafikbelastning.

Detaljplanen medger en utformning av Götaleden som stöds av Trafikstrategin. I Trafikstrategin beskrivs aktuell del av Götaleden som en del i ett ”Kör runt vägnät”. Trafiken ska flyta så effektivt som möjligt och skyltad hastighet kan variera mellan 60 – 80 km/h.

Huvud- och lokalgatunätet i övrigt bedöms komma att få en tillåten hastighet om 40 km/h alternativt gångfart för vissa lokalgator.

Gång och Cykel

Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i Göteborgs stad. Trafikkontoret har nyligen tagit fram *Cykelprogram för en nära storstad 2015 – 2025*. I anslutning till planområdet finns två pendelcykelstråk. Ett utmed Göta älv (Gullbergs Strandgata) och ett över Göta Älv (Göta Älvbron och framgent Hisingsbron). När Bangårdsförbindelsen byggs, kommer den med förlängning mot Kämpegatan sannolikt att vara en del av det övergripande cykelnätet. Bergslagsgatan kommer sannolikt också att vara en viktig länk i det övergripande cykelnätet. Det är därför viktigt att gång- och cykeltrafiken ges hög omsorg i detaljplanearbetet, detta gäller särskilt stråket utmed Kämpegatan och Bergslagsgatan. Detaljplaneprojektet behöver samarbeta med trafikkontorets arbete med trafiknätsplan för Centralenområdet.

Parkering

I mål- och inriktningsdokumentet för Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Trafiknämnden anges: ”Vägledning för parkeringstal” ska ses över så att den bättre stöder trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande och medverkar till att säkerställa Utbyggnadsplaneringens mål. Till exempel ska flexibla parkeringstal kunna prövas i detaljplaneskedet och vid ungdoms- och studentbostäder ska p-talen hållas nära noll.” Den 17 juni förtydligade byggnadsnämnden mål- och inriktningsdokumentet genom att peka på att man ska ha inriktning mot lägre nivåer än nu gällande parkeringstal för detaljplaner, bland annat inom Centralenområdet.

Någon parkeringsutredning finns ännu inte för detaljplanen, men i uppdraget från byggnadsnämnden till stadsbyggnadskontoret ingår att jobba med låga parkeringstal.

Trafikkontoret anser att då detaljplanen är belägen i centrala Göteborg och kommer att ha god tillgänglighet till kollektivtrafik med dess närhet till den blivande Västlänken, så kommer goda möjligheter att finnas för val av annat färdmedel än bil.

Parkering bör i så stor utsträckning som möjligt lokaliseras till kvarter E söder om Götaleden och i så liten utsträckning som möjligt i kvarteren A till D ovanpå Götaleden. Detta för att få ett mer attraktivt gångfartsområde ovanpå Götaleden, få bättre trafikföring, men även för att minska bilens attraktivitet vid val av färdmedel.

Trafikbuller

En bullerutredning har gjorts i ett tidigt skede som visar på höga bullernivåer från bl a Norra och Södra Sjöfarten. Bebyggelsen bör planeras så att avsteg från Göteborgs stads tillämpning av riktvärden för trafikbuller ej görs.

Dagvatten

Innan detaljplanen kan antas måste en dagvattenutredning tas fram där man förutom att utreda flöden, vattenmängder mm även måste utreda föroreningar inom planområdet. Utredningen ska även rekommendera en lösning ur ett hela staden perspektiv och utifrån

åtgärdens skälighet t ex rening, investering, drift- och underhåll mm. Om åtgärderna kräver ytor ska fysiskt utrymme finnas i planen.

Trafikkontoret anser att detaljplanen måste kompletteras i detta avseende innan den kan antas.

Plankarta

Trafikkontoret vill att det prövas huruvida Kämpegatan alternativt Kämpegatan och Kilsgatan bör vara HUVUDGATA. Detta då de (beroende på trafikförslagsutformning) kommer att få funktion som huvudgata med trafik mellan olika områden i staden.

Vidare vill Trafikkontoret att det prövas huruvida Södra Sjöfartens förlängning österut mellan Kämpegatan och Torsgatans förlängning bör vara HUVUDGATA, eller om rätt beteckning kan vara LOKALGATA.

Bredden på allmän plats HUVUDGATA för Kämpegatans förlängning söderut mot Bergslagsgatan och Bangårdsförbindelsen behöver studeras vidare, eventuellt behövs en bredare sektion än vad som ryms i detaljplan. Detta bör ske i samverkan med den trafiknätsplan för Centralenområdet som trafikkontoret nu tar fram.

På plankartan föreslås kvartersmark under allmän plats –GATA i anslutning till överdäckningskvarteren. Detta behöver studeras vidare för att utreda möjligheter och risker med detta.

Angöring till Regionens hus P-hus behöver säkerställas i trafikförslaget. Detta kan innebära att LOKALGATA i Kilsgatans förlängning mot Bergslagsgatan kan behöva breddas, alternativt förskjutas något österut.

Detaljplan medger skola i samtliga kvarter. Trafikkontoret vill peka på svårigheten att erbjuda säkra skolvägar till barn som inte är trafikmogna inom detaljplanen. Detta gäller särskilt för de fyra överdäckningskvarteren.

Trafikkontoret anser att det behöver arbetas vidare med utfartsförbud på plankartan.

Plushöjder saknas på plankartan.

Kommentar:

Biltrafik

En övergripande trafikplanering sker i hela Centralenområdet samt en parkeringsutredning, där aktuellt planområde ingår. Områdets läge och mycket goda tillgång till kollektivtrafik gör att det bedöms lämpligt med låga parkeringstal för bil inom planen.

Gång och Cykel

Ytor för cykeltrafik inryms inom områden för gator på plankartan, på så vis medges en flexibel utformning. Detaljplanen ger inga ytterligare möjligheter att reglera utformningen av gång- och cykelvägar. Trafikkontoret ansvarar för att gång- och cykeltrafiken inom ytorna i detaljplanen ges en hög omsorg.

Parkering

Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande av hur parkeringen avses lösas inom planområdet. Som grund till detta har en parkeringsutredning tagits fram (se ovanstående kommentarer till yttrandet).

Trafikbuller

Synpunkten noteras, se även kommentarer till yttrande nummer 7.

Dagvatten

Se kommentar till yttrande nummer 6.

Plankarta

I samtal med Trafikkontoret har överenskommelse gjorts om att markanvändningen för Kämpegatan och Kilsgatan kvarstår som föreslaget i samrådet.

Södra Sjöfatens förlängning österut mellan Kämpegatan och Torsgatan ändras till Huvudgata på plankartan.

Trafiknätsplanen är inte klar. Bredden på Kämpegatans förlängning mot söder har dock redovisats som fungerande i genomförandestudien för detaljplanen.

En studie av infarten till Regionens hus parkeringshus har studeras i trafikförslaget och Kilsgatans utformning och utbredning justeras till granskning av planen.

För kommentarer gällande skola se kommentar till yttrande nummer 9.

Utfartsförbuden har förtydligats på plankartan inför granskningen och beskrivs ytterligare i planbeskrivningen tillsammans med begränsade möjligheter för infarter.

Plushöjder för gator redovisas i trafikförslaget som tillhör detaljplanen.

11. Göteborgs stads parkeringsbolag

Parkeringsbolagets övervägande över detaljplanearbetet har huvudfokus på tillgänglighet och mobilitet för bland annat bilburna till området.

Det centrala läget borgar för att boende har ett lågt bilinnehav. Däremot kommer besöken till området per bil, i huvudsak dagtid, vara stort. Samutnyttjande bör därför tas med i planeringen.

Då en högre parkeringstillgänglighet än vad normen föreskriver föreslås kommer en hållbar parkeringssituation troligtvis skapas och Parkeringsbolaget har inga invändningar.

Övrigt

Kvarteren ovanpå leden får begränsade möjligheter för parkering under mark. Här prioriteras cykel-, besöks- och angöringsparkering. Parkeringsmöjligheter för samtliga kvarter kommer finnas samlat i ett parkeringshus i ett kvarter söder om Södra Sjöfarten. Parkeringsbolaget välkomnar ett sådant parkeringshus då det är en flexibel lösning med hänsyn till framtida resmönster och behov. Parkeringsbolaget är positiva till att området betraktas som en helhet.

En parkeringsutredning pågår för Centralenområdet och Parkeringsbolaget ser det som bra att framtida planer redan nu finns med i planeringen, dock betonar flexibiliteten i lösningen då det är oklart vad framtida utveckling innebär för området.

Parkering föreslås inte tillåtas i någon större utsträckning i gatuplan vilket är positivt för en levande stadsbild och trygghetskänslan i området.

Kommentar:

Beskrivningen av parkeringsfrågan inom planområdet har utvecklats i planbeskrivningen.

Övrigt

Detaljplanen har utformats flexibelt och medger möjlighet för parkeringshus i kvarteret söder om Södra Sjöfarten, kvarter E. Parkering medges inom all kvartersmark i detaljplanen, men majoriteten av platserna placeras troligen i det kvarteret.

I övrigt noteras synpunkterna.

12. Göteborgs Hamn AB

E45 utgör tillfartsvägen till riksintresset Göteborgs hamn, delarna Masthuggskajen och Majnabbe och att E45 därmed som tillfartsväg även ingår i riksintresset Göteborgs hamn. Göteborgs Hamn AB (Hamnbolaget) anser att det är bra att det i planbeskrivningen framgår hur riksintresset Göteborgs hamn påverkas av planen. Hamnbolaget instämmer med stadsbyggnadskontoret att sänkning och överdäckning av Götaleden inte innebär att riksintresset befaras påverkas negativt av ett genomförande men det kräver att berörda myndigheter och byggherrar genomför de åtgärder som krävs för att få en bra framkomlighet på leden och därmed till hamnarna. Det är viktigt med bra framkomlighet till och från ovanstående hamnar så väl under byggskede som driftskede.

För kännedom pågår det för tillfället en utredning om var Stena Lines Danmarkstrafik ska placeras efter 2019. Utredningen gör Hamnbolaget tillsammans med stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Stena Line i olika delar. Att bedriva hamnverksamhet vid Masthuggskajen även efter 2019 är ett av alternativen som utreds. Utredningen beräknas vara klar i oktober.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

13. Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör nedanstående områden måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges i yttrandet för att ett antagande inte skall prövas av länsstyrelsen.

- hälsa /säkerhet, buller, vibrationer, utrymning, översvämning och markföroreningar
- riksintresse – kulturmiljö och kommunikation
- miljö kvalitetsnormer - luft

Motiv för bedömningen

Enligt PBL 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om någon av de fem prövningsgrunderna inte hantearas på acceptabelt sätt.

Riksintresse kulturmiljö

Det är viktigt att belysa påverkan på riksintresset för kulturmiljö i stort genom att koppla samman exploateringen i aktuell plan med pågående projekt i området. Kumulativa effekter behöver beaktas med tanke på den omfattande tillbyggnaden av byggnadsminnet Bergslagsbanans stationshus och intilliggande höga torn i tidigare detaljplan Regionens hus. Länsstyrelsen efterfrågar därför en studie ur kulturmiljö- och stadsmiljöperspektiv. Hur hanteras siktlinjer mot exempelvis Skansen kronan? Även påverkan på byggnadsminnet måste beskrivas då planområdet omfattar byggnadsminnet Bergslagsbanans stationshus och byggrätter kommer tätt inpå byggnadsminnet i detaljplanens

södra del. Lämplig reglering av byggrätterna behöver utföras ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Den nya markanvändningen inom byggnadsminnet behöver prickas eftersom detta ligger inom byggnadsminnets skyddsområde.

Riksintresse kommunikation

Kapaciteten på Götaleden får inte försämrats. Det är därför viktigt att Göteborgs Stad säkerställer att det mottagande trafiksystemet har tillräcklig kapacitet att både ta emot trafik ur tunneln och trafik som inte kommer ner i tunneln vid en avstängning av den. Gatusystemet behöver hantera så att köerna hamnar på rätt ställe. Det är också viktigt att ha en helhetsbild över samtliga pågående planer i området för att säkerställa detta. En trafikutredning som visar hur köer i tunneln kan undvikas genom att mottagande gatunät har tillräcklig kapacitet är en förutsättning för att skada på riksintresset E45 inte ska uppstå.

Hälsa och säkerhet

Den tillfälliga markanvändningen för DHL-området behöver vara en förutsättning för den föreslagna markanvändningen i planens övriga delar. Samtliga planerade verksamheter i planens närhet behöver vara en förutsättning vid beräkningar av buller, vibrationer och luftkvalitet. Trafikprognosen behöver vara ett rimligt antagande av trafikmängden.

Miljökvalitetsnormer (MKN) Luftkvalitet

Utifrån nuvarande kunskap om luftkvaliteten anser länsstyrelsen att området är olämpligt för bostäder, förskolor, skolor och andra liknande ändamål. Till grund för länsstyrelsens ställningstagande ligger miljöförvaltningens översiktliga beräkningar av nuvarande kvävedioxidhalter i luft som visar att miljökvalitetsnormen överskrids eller riskerar att överskridas inom i stort sett hela planområdet. Vidare kan vägtrafik och bangårdsområdet bidra till förhöjda halter av partiklar i planområdet men den frågan är inte utredd.

Den luftutredning som kommer att tas fram är ett viktigt underlag för att kunna bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig. Luftutredningen behöver omfatta en detaljerad spridningsberäkning av luftkvaliteten, där resultaten presenteras både horisontellt och vertikal över området (3D-beräkning). Modellen måste ha en god rumslig upplösning och kunna simulera ett tredimensionellt vindfält som bland annat tar hänsyn till turbulens kring byggnader. Modellen måste dessutom kunna simulera olika typer av utsläppskällor som till exempel vägtrafik, eventuell ventilation från tunneln samt tunnel- och rampmyningar. Relevanta utsläppskällor och bebyggelse (inom och utanför planområdet) som kan påverka luftkvaliteten inom planområdet ska inkluderas i beräkningarna. Luftutredning måste innehålla beräknade halter i luft av partiklar och kvävedioxid.

Oavsett resultat från luftutredningarna är Länsstyrelsens uppfattning att ventilationsintag på föreslagen bebyggelse inom planområdet ska placeras högt och så långt bort som möjligt från utsläppskällor, bland annat E45. Ventilationsintag bör även förses med filter som stoppar partiklar. Nödvändiga planbestämmelser för bebyggelsen kan behöva föras in på plankartan och det kan även innebära att fysiska åtgärder behöver vidtas för att MKN för luftkvalitet ska klaras.

Buller

Då planarbetet påbörjades före 2 januari 2015 utgår Länsstyrelsen från att riktvärden från infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och Boverkets allmänna råd 2008:1 "Buller i planeringen" tillämpas så att kommunen säkerställer att riktvärden kommer innehållas.

Utifrån framtagna trafikbullerberäkningar (Sweco, 2014-12-12, del 1) bedömer länsstyrelsen i nuläget att det inte är lämpligt med bostäder, skolverksamhet och lekplats inom

planområdet. För att bedöma om och hur bullernivåerna kan bli acceptabla för boendemiljö behövs detaljerade studier. Kommande bullerutredning, Del 2, får visa om det ändå kan vara godtagbart med bostäder inom delar av planen eller i vissa våningsplan.

Rörande riksintresset Göteborgs Hamn och riksintresset Väner-Göta älv-Trollhättekanal kan länsstyrelsen inte se någon direkt påverkan med nuvarande underlag men påverkan på dessa måste ändå beaktas i fortsatt planarbete.

Placering, utformning och eventuella åtgärder behöver specificeras på plankartan. I planbeskrivningen behöver det även ingå exempel på hur lägenheter kan utformas för att klara tillgång till en tystare sida samt möjligheten att klara förutsättningar för skolverksamhet. Om Göteborgs Stad planerar för bostäder på platser där ljudnivån överstiger 65 dBA behöver Göteborgs Stad motivera varför ”synnerliga skäl” kan tillämpas. Då gäller även strängare krav kring orientering och utformning av byggnader, bostadsrum, vistelseytor och entréer samt att 50 dBA alltid ska uppfyllas för flertalet av lägenheterna och vid uteplatser och gårdsytor. Vid förskolor och skolor ska större delen av utevistelseytan klara 55 dBA. Det är särskilt viktigt att det är goda ljudmiljöer om förskolor planeras.

Bullerutredningen Del 2 behöver omfatta olika bebyggelsemöjligheter och dess effekter på ljudbilden, om och hur en tyst respektive luddämpad sida kan uppnås, om förutsättningar för en god skolmiljö kan uppnås, och i så fall var, samt tänkbara åtgärder som kan behövas och dess effekter. Förutom det som redan anges i Bullerutredningen Del 1 bör även lågfrekvent buller studeras och samtliga bullerkällor behöver ingå i utredningen. Det innefattar även tågtrafik på Göteborgs Centralstation, inklusive godsterminal, ny Göta älvbro samt kommande Bangårdsviadukt. Det är bra att Göteborgs Stad har tagit fram en trafikpolicy med ambitionen att trafiken i Göteborg ska minska med 25%. Det är dock en policy och kan inte användas som trafikunderlag i trafikbullerutredningen.

Det bullerutsatta läget innebär att Göteborgs Stad kan behöva föra in ytterligare planbestämmelser på plankartan, till exempel med bullerdämpande åtgärder och utformning. Nuvarande planbestämmelsen om ljudnivån på uteplats behöver specificera tydligare vad som avses med ”minst en uteplats” (per lägenhet? per gård?) och omformuleras från bör till ska.

Vibrationer

Kommande utredningar behöver, förutom risken för byggnadsskador, även bedöma risken för komfortstörande vibrationer för boende samt behov av eventuella åtgärder. Även kringliggande detaljplaner och de exploateringar som sker där bör beaktas då de kan ge upphov till vibrationer inom planområdet. Utifrån detta får en bedömning göras om en högsta tillåtna vibrationsnivå behöver anges som en planbestämmelse på plankartan.

Markföroreningar

Länsstyrelsen anser att det behövs kompletterande provtagningar gällande föroreningar inför granskningsskedet, vilket Göteborgs Stad också avser att göra. I närområdet har det funnits en kemtvätt där perkloretylen har använts. Förutom de ämnen som har ingått i tidigare utredning behövs därför även provtagning med avseende på klorerade alifater och dess nedbrytningsprodukter. Detta gäller förutom området söder om Götaleden, även övriga området där det finns risk att människor kan exponeras för flyktiga ämnen. Provtagningsplanen bör samrådas med tillsynsmyndigheten. En riskbedömning behövs för samtliga planerade markanvändningstyper.

Riskbedömning av byggnader ovanpå tunneln

De riskbedömningar som ligger som underlag till planen är inte entydiga och därmed framgår det inte vilka åtgärder som krävs. Detaljplanen kan behöva ytterligare reglering beroende på vad de fortsatta utredningarna visar.

Utrymning

Det finns en planbestämmelse som reglerar att utrymningsvägar ska finnas mellan tunnelrören, men det är inte reglerat med vilket avstånd dessa ska finnas. Avståndet måste regleras och ska stämma överens med vad som anges i ”Riskanalys Tunnelsäkerhet E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, avsnitt 6.2 Utrymningssäkerhet”.

Översvämning

Avsnittet kring höga havsnivåer kan utvecklas. Det enda som nämns är att detaljplanen reglerar lägsta tillåtna golvhöjd till + 2,8 meter. Hur påverkas/hanteras tillgängligheten till kvarteren? Går det att säkerställa tillgänglighet/utrymning från bebyggelsen söderut då vägarna norrut kommer att påverkas vid framtida höga havsnivåer?

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL.

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen vilken anger pågående/förändrad markanvändning bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor samt huvudtrafikled för Götaleden.

Farligt gods

Texten på sidorna 20 och 32 kan tolkas som att transporter för av- och pålastning kan ske via tunneln och behöver därför justeras. I den lokala trafikföreskriften framgår att farligt godstransporter till och från av- respektive pålastningsplats från närmast belägna primär eller sekundär transportväg undantas från det generella förbudet mot transporter av farligt gods i Göteborgs Stad, men dessa transporter får dock inte ske via Tingstads-tunneln, Lundbytunneln eller Götatunneln (E-klassade tunnlar).

I planbeskrivningen står det att Götaleden även fortsättningsvis kommer att vara infar-ten för gods- och persontrafik till centrala staden och Nordstaden (sidan 28). Det är därför av vikt att planen förutsätter och hanterar att farligt godstransporter för av- och pålastning inte får gå via tunneln.

Formuleringen att tunneln ska utföras i tunnelklass E enligt ADR-S MSBFS 2015:1, som det står i Säkerhetskonceptet, är något missvisande. E är en tunnelkategori som en tunnel kan tilldelas och som talar om vilka typer av farligt gods som är tillåtna för transport i tunneln, inte en beskrivning på hur den ska utföras.

Stomljud

Vi vill göra kommunen uppmärksam på problematiken med stomljud. Särskilt med tanke på planområdets närhet till järnväg och spårtrafik.

Övrigt

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen har ett nära samarbete med Trafikverket i en rad frågor så att detaljplanen överensstämmer med vägplanen. Trafikverkets yttrande bifogas.

I planbeskrivningen på sidan 14 anges; ”Projektet som helhet skulle kunna påverka lämningar av bland annat stadens försvarsanläggningar. Eventuella fornlämningar skulle kunna ge ny kunskap om äldre försvarsanläggningar och aktiviteter på Göta älv, vilket mildrar eventuella negativa konsekvenser av plangenomförandet.” Länsstyrelsen anser

att det som anges är felaktigt. Om fornlämning påträffas och kommer att beröras, och arkeologisk dokumentation i syfte att ta bort lämningar genomförs, kan detta aldrig ses som en positiv konsekvens för kulturmiljön.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delade vid ett tidigt samråd kommunens åsikt. Förslaget har utvecklats och länsstyrelsen anser att kommunen bör se över behovsbedömningen.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Riksintresse kulturmiljö

Ingen ny byggrätt tillåts inom området för byggnadsminnet, men i direkt anslutning möjliggörs en yta för nätstation (E₁). Nätstationen ges utformningsbestämmelse (f₄) med krav på att ta hänsyn till byggnadsminnet och anpassas till dess omgivning. Delar av byggnadsminnet tas i detaljplanen endast med för att upphäva ett utfartsförbud i gällande plan mot Götaleden. Med en sänkning av Götaleden i tunnel är inte längre ett utfartsförbud aktuellt i det läget. Med planändringen av Götaleden ges istället en möjlighet till en annan, mindre storskalig, trafikförsörjning i närheten av byggnadsminnet. Den högre byggnaden, "höga tornet", regleras redan i gällande detaljplan, som har genomförandetid kvar, och tas inte med i denna detaljplan. Vidare har även beteckningen n1 utgått, då den står i konflikt med det ledningsområde (u) som också finns på platsen.

Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka byggnadsminnet negativt. Asfaltsytor och industrimark ersätts av en gatustruktur och ny byggnad, på östra sidan, som snarare bidrar till att rama in och lyfta fram byggnadsminnet än att påverka det negativt. Planbeskrivningen förtydligas i texten kring påverkan på byggnadsminnet och kulturmiljön.

Detaljplanen följer de intentioner och gatunät som anges i stadsutvecklingsprogrammet.

Riksintresse kommunikation

Trafiksituationen i anslutning till planområdet bör ses som ett gemensamt ansvar mellan Staden och Trafikverket.

En trafikutredning avseende kö i tunneln har genomförts och översänts till Trafikverket för avstämning. Ytterligare flera trafikanalyser samt ett PM för påverkan på riksintresset för E45 har tagits fram under arbetet, både av Staden och Trafikverket. Trafikförslaget i planen innebär åtgärder på Södra Sjöfarten, i korsningen vid Kämpegatan, som enligt analysen ger en stor effekt när det gäller att minska risken för köer i tunneln. Detaljplanen ligger i Göteborgs bästa kollektivtrafikläge, har ett lågt parkeringstal och uppmuntrar till olika mobilitetsåtgärder, vilket på sikt också bidrar till lägre bilanvändning inom området.

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av trafiksituationen och risken för köer i tunneln.

Hälsa och säkerhet

Frågor rörande hälsa och säkerhet behandlas vidare i den MKB som kompletterar planhandlingarna inför granskning. Bedömningen i MKB:n är att åtgärder inom flera av de utredda aspekterna, såsom luft, buller, vibrationer och lokalklimat, krävs för att uppnå en god boendemiljö inom detaljplanen. Plankartan har reviderats enligt MKB:n

för att skapa så bra förutsättningar som möjligt för bostäder, utbildningsmiljöer och centrumverksamhet. Detta beskrivs ytterligare i planbeskrivningen.

Intelligande verksamheter som bedöms påverka planområdet finns med i de utredningar som ligger till grund för MKB:n. Den tillfälliga markanvändningen för industri utgår i plankartan.

Staden bedömer att trafikprognosen är ett rimligt antagande.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) Luftkvalitet

För kommentarer gällande luftkvalitet se kommentar till yttrande nummer 7.

Bestämmelse om att luftintag inte ska placeras mot gata har införts på plankartan. Markanvändning som medger bostäder (B) har tagits bort på plankartan i de lägen där luftmiljön inte uppfyller kraven. Detaljplanens genomförande innebär också att luftmiljön vid befintliga kvarter som angränsar till detaljplanen förbättras jämfört med idag.

Buller

Staden instämmer med länsstyrelsen i att bullerförordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande (2015:216) inte är tillämplig i aktuell detaljplan eftersom planen påbörjades före den 2 januari 2015.

Staden anser däremot att den ohälsobedömning som ska göras enligt plan- och bygglagen kan utgå från de värden som regeringen bestämt i Förordning 2015:216 (uppdaterad 2017) om trafikbuller vid bostadsbyggande. Länsstyrelsens rättstillämpning i denna del är vilseledande eftersom Mark- och miljödomstolen redan den 29 februari 2016 genom dom i mål MÖD P 3843-15 avseende Detaljplan för Sisjövägen bekräftat stadens syn på att det just är värdena från bullerförordningen som kan tillämpas. Även regeringen har i beslut (N2015/00356/PUB den 14 april 2016) beaktat värdena i bullerförordningen vid prövning av detaljplan där bullerförordningen inte var direkt tillämplig eftersom i ärendet aktuell detaljplan påbörjats före den 1 januari 2015.

I rättstillämpningen råder således inte någon som helst tvekan beträffande vilka bestämmelser som ska tillämpas för detaljplaner, som i detta fall, är startade före den 1 januari 2015.

Ytterligare en bullerutredning (COWI, juni 2016) samt en konkretisering gällande buller vid byggnadskvarterens hörn mot gata (Sweco, 2017-07-27) har tagits fram och arbetats in i detaljplanen inför granskning. En miljökonsekvensbeskrivning (COWI, juni 2016) har också tagits fram för att säkerställa boendemiljön inom detaljplanen.

Bestämmelser om ljudnivåer har reviderats på plankartan. Kvarteretsstrukturen i detaljplanen ger gårdar där ljudnivåer för ljuddämpad sida, uteplatser och gårdar för eventuella utbildningslokaler klaras. Bestämmelsen om uteplatser har formulerats om. Resonemanget kring buller har också utvecklats i planbeskrivningen.

I bullerutredningarna används inte trafikstrategins siffror som underlag utan mätningar och prognoser från Trafikkontoret.

Vibrationer och stomljud

Framtagen utredning visar på att området ligger på gränsen eller strax över nivåer för komfortstörningar utan åtgärder. Utredningen är genomförd på ett fiktivt exempel eftersom tunneln ännu inte är färdigställd, men visar på att åtgärder skulle vara möjliga. När det gäller planbestämmelser så ska dessa inte styra sådant som regleras på annat sätt, då det anses onödigt. I en detaljplan bör inte heller värden som kan ändras anges. Frågan om vibrationer behandlas i Plan- och bygglagen 8 kap. 4§, Plan- och byggförordningen 3 kap. 7 §, europeiska konstruktionsstandarderna EKS samt eurokoderna.

Därför anses vibrationsfrågan tillräckligt omhändertagen och någon särskild planbestämmelse behövs inte. För att säkerställa att frågan ändå inte förbises kompletteras plankartan med en upplysning om frågan och vibrationssituationen beskrivs i planbeskrivningen.

Markföreningar

För de byggnader som planeras ovanpå tunneltaket kommer inga ytterligare markundersökningar att göras i planarbetet. För ombyggnationen av befintliga gator kommer kompletterande provtagningar att göras i samband med byggskedet för att ge en tydlig bild av hur situationen ser ut och hur arbetsmiljön kan påverkas. Inga fler undersökningar av områden för gator kommer att ske under planområdet eftersom den nuvarande och framtida markanvändningen som gator inte bedöms som olämplig. För kvarteret söder om Götaleden, kvarter E, utförs kompletterande provtagningar och plankartan kompletteras med en bestämmelse som anger att startbesked inte får ges innan markens lämplighet är säkerställd.

Riskbedömning av byggnader ovanpå tunneln

Utöver de riskbedömningar som gjorts tidigare för Trafikverket och den övergripande riskutredning som gjorts för detaljplanen, har ytterligare en mer detaljerad riskutredning för detaljplanen tagits fram inför granskning. Planbeskrivning och plankarta har kompletterats enligt den detaljerade utredningen.

Utrymning

Detaljplanen möjliggör för att utrymningsvägar kan skapas, men exakt utformning av tunneln och dess utrymning hanteras i vägplanen fastställd juni 2015. För att inte riskera att detaljplanen ställer andra och kanske i framtiden inaktuella krav görs ingen komplettering enligt yttrandet. Bestämmelsen byts istället ut mot bestämmelsen serviceuppgång på plankartan, vilken möjliggör för utrymning från servicetunnel och driftsutrymmen i tunneln.

Översvämning

Avsnittet kring översvämningsrisk utvecklas i planbeskrivningen. Gatorna och bebyggelsen inom planområdet kommer att ligga på nivåer mellan ca +1,6 till +5,0 meter ovan nollplanet. Tunneln har öppningar och skydd för +2,8, vilket innebär att leden och tunneltaket fungerar som högvattenskydd för området i söder. Marknivåerna anges i trafikförslaget som är en del av genomförandestudien för detaljplanen. Plankartan kompletteras med en bestämmelse kring högvattenskydd.

Råd enligt PBL och MB

Farligt gods

Texten på sidorna 20 och 32 justeras i planbeskrivningen då det inte avses att av och pålastning ska ske via tunneln.

I planbeskrivningen anges det att tunneln inte bör tillåta farligt gods och att den därför förutsätts bli klassificerad som kategori E. I bilagt säkerhetskoncept till planhandlingarna, framtaget av Trafikverket, framgår att en E-klassning av tunneln ska ske. I detaljplanen finns inga möjligheter att styra vilken tunnelklassning det blir. Trafikverket ansvarar för ansökan om tunnelns klassning. Se även kommentar till yttrande nummer 14.

Övrigt

Staden har under arbetet med detaljplanen ett mycket tätt samarbete med Trafikverket. Planbeskrivningen omformuleras gällande påverkan på fornlämningar.

Behovsbedömning

En MKB har upprättats till planhandlingarna. För fler kommentarer se ovan samt kommentarer till yttrande nummer 7.

I övrigt noteras synpunkterna.

14. Trafikverket

Yttrandet från Trafikverket är sänt enskilt och är även bilagt Länsstyrelsens yttrande, se yttrande nr 13.

Riksstressen som bevakas av Trafikverket

- Göteborgs hamn – Allmän hamn
- Väg E45 Göteborg
- Väneren, Göta älv/Trollhättekanal – Allmän farled

Trafikverket anser att det är för tidigt att säga vad överdäckningen av Götaleden kommer att innebära för Riksstressena eftersom bebyggelsen på överdäckningen inte är klarlagd i detta planskede. Frågor om gatunätets kapacitet, trafikflöden, buller, vibrationer, stomljud och luftkvalité, inte är klarlagda så här långt i planarbetet. Kommunen beaktar Riksstressena under sitt fortsatta arbete med planen och Trafikverket avvaktar med besked.

Tunnelsäkerhet och kapacitet på gatunätet

Det är av stor vikt att inga trafikköer uppkommer i tunneln. Det innebär att det mottagande trafiksystemet - det vill säga kommunens gatunät - måste ha kapacitet att svälja den trafik som kommer upp ur tunneln. Om det mottagande trafiksystemet inte kan svälja den trafik som kommer upp ur tunneln och med köbildning i tunneln som följd samt vid olyckor i tunneln kommer Trafikverket att stänga av trafiken in i tunneln. Vid händelse av olycka i tunneln är det särskilt viktigt att trafiksystemet fungerar för att underlätta räddningsinsatser.

Trafikverket kommer under hösten 2015 ansöka om ”Tunnelklass E” för Gullbergstunneln, dvs den del av Götaleden som ska överdäckas mellan Stadstjänaregatan och Torsgatan. Vilket vi tycker ska framkomma i planbeskrivningen.

Buller, vibrationer, stomljud och luftkvalité

Trafikverkets synpunkter gällande buller, vibrationer, stomljud och luftkvalitet är i stort sett de samma som lyfts av Länsstyrelsen, se yttrande nummer 12.

Byggnader på överdäckningen

I det fortsatta planarbetet ska Riskbedömningsutredningens rekommendationer följas och nödvändiga planbestämmelser förs in på plankartan.

Trafikverket behöver tillträde, via in- och utgångar, till driftgångar och drifthall för att kunna sköta drift och underhåll av tunneln. In- och utgångarna finns i kvarteret A - 1 styck, kvarteret C - 2 stycken och i kvarteret D - 3 stycken. Tillträdet kan ordnas i de planerade byggnaderna på överdäckningen. Vi vill att det säkerställs i planen på lämpligt sätt, eftersom det är en viktig och nödvändig funktion så länge tunneln finns. Fortsatt samråd med kommunen önskas i denna del.

Trafikalstring – Trafikflöden

I det fortsatta planarbetet, när bebyggelsen börjar utkristalliseras, är det viktigt att fördjupa arbetet med att säkerställa att gatunätet kan hantera trafikflöden och att gatunätet

har kapacitet att hantera den trafik som planen men även de kringliggande detaljplanerna genererar. Det är viktigt att beakta såväl biltrafik som kollektiv- och cykeltrafik så att man klargör vilka strömmar man har inom området. Planområdet har ett viktigt läge i området kring Centralstationen där vi kan förvänta oss stora strömmar av trafikanter oavsett färd sätt. För Trafikverkets del är tunnelsäkerheten av stor vikt.

Fortsatt dialog med kommunen

Nedan listas några detaljfrågor vilka vi önskar en fortsatt dialog med kommunen.

- Lastplanen finns under upplysning samt med planbestämmelser *b*, är det tillräckligt?
- Ytterligare bestämmelser på plankartan kring "mur" och "ramp".
- Utfartsförbud, kvarter C dels vid Mårten Krakowgatan, dels mellan Kilsgatans förlängning och Kämpegatans förlängning.
- Säkerställ framtida lägsta marknivå till +2,8 Kilsgatan/Södra Sjöfarten. Detta för att skydda Riksintresset E45.
- Tidplanen i planbeskrivningen behöver justeras till nästa planskede.
- Dagvatten, sid 16 i planbeskrivningen, behöver justeras till följande text. "Vägdagvatten från E45 hanteras enligt följande: Från Götatunneln till Stadstjänaregatan leds dagvattnet till befintlig pumpstation och befintligt avsättningsmagasin vid Shell. Från Stadstjänaregatan till Torsgatan leds dagvattnet via nya pumpstationer öster om Torsgatan till avsättningsmagasin vid Falutorget."
- Planbestämmelsen "CPBSE (HUVUDGATA)", här finns en tillfällig användning Huvudgata i högst 10 år. Hur hanteras saken om det inte finns en ny gata som ersätter den "tillfälliga" när 10-års perioden löpt ut? Förlängning av tidsperioden? Är det en bra lösning?

Övrigt

Det är många byggprojekt som ska genomföras i Göteborg inom de kommande tio åren. Det är därför viktigt att denna detaljplan samordnas med övriga detaljplaner i området men även med detaljplaner i andra delar av staden och att detaljplanen tas upp i samordningsgruppen "Samko", så att det ges möjlighet att planeras in i vilken ordning byggnationer kan ske för att säkra att Göteborg är tillgänglig under den kommande tioårsperioden.

Trafikverket ser fram emot ett fortsatt samarbete i planarbetet.

Kommentar:

Tunnelsäkerhet och kapacitet på gatunätet

Staden har tagit fram ett PM "Konsekvensbeskrivning för projektets påverkan på riksintresset E45" för att klargöra vilken trafiksituation som kan förväntas i framtiden med den planerade bebyggelsen ovanpå Götaleden.

Bedömningen är att trafiksystemet klarar en ökad trafik till följd av planerad bebyggelse, men att systemet är känsligt för ytterligare större trafikflöden. Det bedöms dock inte finnas någon påtaglig risk för att trafiken i allmänhet ska öka i framtiden mot bakgrund av att trafikmängderna inom Göteborg i sin helhet legat ungefär på oförändrad nivå de senaste 10 åren. För att trafikstrategin ska kunna lyckas måste tillgången till bilparkering hållas på en låg nivå. För att risken för köer på avfartsrampen ska minska ytterligare kommer staden reservera yta för ett fjärde körfält på Södra Sjöfarten.

Planbeskrivningen uppdateras gällande Tunnelklass E enligt synpunkt. Beslut om klassningen väntas komma efter planens antagande.

Buller, vibrationer, stömljud och luftkvalité

För kommentarer se kommentar till yttrande nummer 12.

Byggnader på överdäckningen

Riskbedömningarna följs i planarbetet och plankartan kompletteras med de planbestämmelser som är nödvändiga och möjliga att föra in på plankartan.

Plankartan kompletteras så att ytor säkerställer tillträde till driftgångar och drifthallar. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av hur tillträdet avses regleras.

Trafikalstring – Trafikflöden

Planens centrala läge, låga parkeringstal och närheten till mycket god kollektivtrafik skapar tillsammans förutsättningar för ett lågt tillkommande trafikflöde. Den trafikstringseffekt som exploateringen kan medföra bedöms uppgå till 4000–5000 fordon per dygn (ÅMVD). Staden har i sina simuleringar tagit höjd för den trafik som planen genererar, men även den trafik som alstras från omkringliggande områden.

Fortsatt dialog med kommunen

Bestämmelserna b_2 och b_3 har tagits bort på plankartan. Bestämmelsen b_1 har omformulerats. Inga ytterligare bestämmelser förs in på plankartan då lastförutsättningarna säkerställs i lantmäteriförrättningen. Upplysningen har reviderats, men kommer att kvarstå för att tydliggöra förutsättningen vid framtida bygglovhantering av kvarteren ovanpå leden.

Utfartsförbuden förtydligas på plankartan till granskningen och beskrivs i planbeskrivningen.

Plankartan kompletteras med reglering av högvattenskydd inför granskningen.

Tidplanen har justerats i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen har justerats i beskrivningen av dagvattenhanteringen.

Genomförandetiden i detaljplanen ändras och ställer nu krav på att en ny gata ska vara byggd inom 8 år från den dag planen vunnit laga kraft. Den tillfälliga markanvändningen gäller i 10 år. Detta ger två års marginal. Ett avtal kommer även att upprättas mellan kommunen och berörd part som hanterar frågan.

I övrigt noteras synpunkterna.

15. SGI (Statens geotekniska institut)

Yttrandet från SGI är sänt enskilt och är även bilagt Länsstyrelsens yttrande, se yttrande nr 13.

Den aktuella planen har fått en tydligare utformning för tunnelbyggnation. Detta har inneburit att vissa belastningsrestriktioner för marken (maximalt 10 rep 8 kPa) i den överlappande planen ”...omarbetning av Götaleden, rev 2015-04-27”, nu hamnar på den planerade tunnelns tak. I den här aktuella planen (överdäckning) finns för tunneltaket en bestämmelse ”Laster från konstruktion ovanpå tunnel för genomfartstrafik ska föras ned i tunnelväggar och/eller kvartersgräns i väst-östlig riktning”. SGI uppfattar att det är oklart om de båda detaljplanerna ska gälla samtidigt och hur belastningsrestriktionerna i så fall ska hanteras.

Som underlag för de geotekniska bedömningarna finns den geotekniska utredningen från 2014-03-03 som täcker hela avsnittet från Gullbergsvass till Marieholm. Utred-

ningen är framtagen för vägplanen för ombyggnad av E45 av Trafikverket. SGI meddelar att utredningen är tillräcklig som underlag för den aktuella detaljplanen. SGI har i tidigare yttrande påpekat att nivåer lägre än -3,6 meter inverkar negativt på stabiliteten och att en nedre gräns för tunneln bör anges. I samrådsredogörelsen för nedsänkningen av Götaleden har Göteborg Stad förklarat att en ytterligare sänkning inte är möjlig mer än nuvarande förslag på grund av de vägar som ska anslutas till Götaleden. På så vis uppfattar vi att stabiliteten med hänsyn till schaktdjup är säkerställd för beskrivna konstruktioner med utskiftande massor och cellplast. Dock kvarstår vår tidigare synpunkt att belastningsrestriktioner kan komma att krävas utanför planområdet.

Högvattenskydd för byggnader har i planen reglerats med en lägsta golvhöjd på +2,8 meter. I planbeskrivningen anges att "Götaleden skyddas genom tunneltaket och bebyggelsen inom planområdet mot översvämningar". Det framgår inte hur högvattenskyddet ska säkerställas innan överdäckningen sker (kanske kan dröja lång tid) även med tanke på att i framtiden anpassa skyddet upp till +3,8 meter.

I den övergripande riskbedömningen (WSP 2014-11-21) beskrivs att trågets bredd kan minskas genom att överdäckningen sker samtidigt som vägen sänks. Detta har inte kommenterats i planbeskrivningen men innebär att ytor utanför sänkningstråget måste reserveras för senare överdäckningskonstruktioner. SGI saknar i planbeskrivningen en kommentar till detta med hänsyn till stabilitet.

Sammanfattningsvis framför SGI att de geotekniska förhållandena är komplexa och att det är viktigt att risker med hänsyn till omgivningspåverkan hanteras i kommande bygghandlingsskede och erforderlig uppföljning och kontroll utförs. Vägbygget innebär djupa schakter i lös lera. Det är av största vikt att markstabiliteten kontrolleras och säkerställs under hela byggskedet.

Kommentar:

Den aktuella detaljplanen för överdäckning av Götaleden kommer att ersätta de delar av "Detaljplan för omarbetning av Götaleden" som den berör, dvs överlappar. Planbeskrivningen förtydligas gällande detta.

Detaljplanen ger inga möjligheter till reglering genom belastningsrestriktioner utanför planområdet. En komplettering utanför detaljplanens nuvarande planområde kräver att planområdet utökas. Detaljplanens område utökas inte till granskningsskedet.

Plankartan förses med en upplysning om att tunnel med utanförliggande grundbalkar utgör grundläggning för kvartersmarken och styr hur kvartersmarken får bebyggas. Framtida belastningsförändringar på tunneln regleras i lantmäteriförrättningen.

I övrigt noteras synpunkterna.

16. Business Region Göteborg AB (BRG)

Planområdet är idag ett utpräglat trafikområde med höga bullernivåer och sämre luftkvalitet. Genom att möjliggöra stadsutveckling av området och råda bot på de brister som idag omöjliggör byggnation, kommer platsen sannolikt bli ett av stadens mest attraktiva område för etablering av kontorsarbetsplatser och handel men även vara ett attraktivt läge för bostäder.

Det är positivt att planbestämmelsen centrumändamål ges möjlighet till stor flexibilitet. Det är i det här läget dvs CBD (Central Business District) som den centrala delen av regionens totala förväntade kontorssysselsättningstillväxt kommer ske. Området ovanpå Götaleden kommer uppfylla önskade värden för etableringar, om man får bukt med de störande bullernivåerna, luftkvalitetsproblemen samt att kostnaderna för att bygga befinner sig inom skäligen nivåer.

I angränsande områden finns Centralstationen som bedöms vara en av de mest betydande faktorerna med avseende på hur attraktivt området är att etablera kontor inom. Det är framför allt tillgängligheten med kollektivtrafik och det goda serviceutbudet som spelar in. Genom att skapa möjlighet till många kontorsarbetsplatser för området kan man genom läget locka till sig kompetens från såväl regional som lokal nivå men även från flera delar av landet genom att tillgängligheten är hög. Det är viktigt för Göteborg att satsa på dessa lättillgängliga och med pendling nåbara arbetsplatser. Västlänkens östra station blir den närmsta kopplingen till området. Vid etablering av kommersiella ytor stärker man möjligheterna till lyckade kontorsetableringar.

E45- Götatunneln och Götaleden är riksintresse för väg, i närheten finns även kombiterminalen, Centralen området och området för Västlänken ses också som riksintressen. Detaljplanen visar inte på att riksintressena befaras påverkas negativt. Med nya kopplingar över leden ökar tillgängligheten till Göta Älv och kopplingen till de verksamheter som bedrivs närmare vattnet får sannolikt vinning i flera led av att barriäreffekten av E45 försvinner genom överdäckningen. Tillgängligheten ökar och bidrar till en sammanhållen stad.

Vid arbetet med förändring av detaljplanen för den befintliga bebyggelsen är det viktigt att en god dialog hålls med de fastighetsägare och verksamhetsutövare som blir berörda. För det fall det genom den nya bebyggelsen behöver bildas gemensamhetsanläggningar är inkluderingen viktig för de ingående andelsägarna, för att på bästa sätt få till de rätta lösningarna.

BRG arbetar för att utveckla näringslivet och våra mål är att bidra till en stark och hållbar ekonomisk tillväxt, en hög sysselsättning och ett differentierat näringsliv. Sannolikt är det inte aktuellt inom detta planarbete men om det under detaljplanens arbete skulle bli aktuellt kan BRG bistå med kontakter och rådgivning för att hjälpa till vid eventuella omflyttningar eller nyetableringar utifrån den roll vi har.

Kommentar:

Efter detaljplanens samråd har en markanvisning blivit färdig och det fortsatta arbetet med detaljplanen har skett i dialog med de utvalda exploitörerna.

Både Västlänkens mittuppgång och östra uppgång kommer troligtvis att vara kopplingen till området. Under den första tiden kommer mittuppgången vara den som troligen väljs men allt eftersom en stadsutveckling sker österut får den östra uppgången en starkare ställning, även om det sker längre fram i tiden.

Ett särskilt samrådsmöte med berörda fastighetsägare har hållits. En dialog med fastighetsägare sker även i arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet.

I övrigt noteras synpunkterna.

17. Göteborgsregionen

Avstår från att lämna synpunkter.

18. Lantmäterimyndigheten

Plankarta

Texten till bestämmelsen (TUNNEL) bör vara Genomfartstrafik i tunnel under kvartersmark

Inom områdena med LOKALGATA/HUVUDGATA (BCP₁) bör färgen vara vit (allmänplats) eftersom LOKALGATA/HUVUDGATA är huvudändamålet.

Texten till (BCP1) bör vara under allmän platsmark

Planbeskrivning

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Under rubriken Ledningsrätt står att befintlig ledningsrätt avseende elkablar i Östra delen av Gullbergsvass 703:61 kan behöva omprövas till att gälla nytt läge. U-område bör läggas ut för det nya läget, i planen.

Under rubriken fastighetsrättsliga konsekvenser står att Gullbergsvass 703:61 ska avstå mark till LOKALGATA Detta går inte att utläsa av plankartan där det ser ut som om Gullbergsvass 703:61 inte är berörd av allmän plats.

Enligt detaljplanen får gator överbyggas med burspråk, balkonger och andra byggnadsdelar. De får sticka ut högst 3 meter från fasad och minsta fria höjd 6 meter. Beskrivningen saknar uppgifter om hur detta ska genomföras. Ska det bildas 3D-utrymmen av de utstickande delarna eller ska servitut bildas?

Kommentar:

Plankarta

Beskrivningen av planbestämmelsen (TUNNEL) har justerats enligt synpunkt.

Färgen för (BCP1) justeras till vit och beskrivningen av bestämmelsen förtydligas. Till bestämmelsen har också fogats ytterligare beteckningar för markanvändning.

Planbeskrivning

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

u-området får inte komma i konflikt med planbestämmelsen n1. Där bestämmelserna krockar tas n1 bort i plankartan.

Fastigheten 703:61 ska avstå mark för allmän plats LOKALGATA. Detta har justerats i plankartan.

Generellt kommer 3D-fastighetsbildning att ske inom området för detaljplanen, men vissa delar kommer att behöva servitut. Fastighetsbildningen beskrivs ytterligare i planbeskrivningen.

19. Skanova Nätplanering

Inom aktuellt område har Skanova ett antal kabel-/kanalisationsstråk, inklusive kabelbrunnar, innehållande både koppar- och fiberkablar, vilka är markerade på bifogade kartor. För diskussion om eventuell flytt alternativt skyddande av Skanovas anläggningar under byggnationstiden, skall kontakt tas med Skanova. Kontakt bör tas i god tid, helst sex månader innan åtgärd krävs.

Skanova har för övrigt, inget att invända mot planförslaget.

Kommentar:

Ledningsomläggningar och eventuell påverkan hanteras i Trafikverkets entreprenad och av Trafikkontorets genomförandestudie tillhörande detaljplanen.

20. Vattenfall Eldistribution AB

Ingen erinran.

21. Västtrafik Göteborgsområdet AB

Västtrafik har inga synpunkter på förslaget. Vi förutsätter att det inte påverkar busstrafik från Götaleden till Nils Ericson Terminalen annat än vad detaljplanen för sänkning av Götaleden gör.

Vi är positiva till planområdets nära läge till god kollektivtrafik och en förtätning av centrala Göteborg.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som ”fastighetsägare” för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

22. KB Turkosen, Gullbergsvass 6:24

Eftersom planområdet enbart avser en del av en större trafikanläggning som även omfattar Hisingsbron och dess tillfarter, Bangårdsförbindelsen och trafikplats Falutorget är det svårt att få en helhetsbild av trafiktillgängligheten. Det har tidigare framförts att Falutorget inte blir en fullständig trafikplats.

Gullbergsstrand upplevs enligt planförslaget som en än mer isolerad bebyggelseö, skild från framtida bebyggelse på södra sidan av Götaleden, tvärt emot syftet.

Ytterligare förbindelse över Götaleden

Syftet och en av målsättningarna med överdäckning av Götaleden är att sammanbinda Gullbergsstrand med centralstationsområdet och Gullbergsvass söder om leden i ett stadsrutnät med ökad tillgänglighet till älven. Detta har planförslaget inte lyckats med, främst beroende på de påfarts- och avfartsramper som planeras i höjd med Kilsgatan. Dessa avskärmar effektivt förbindelsen över Götaleden. Avfarts- och tillfartsramper kommer att finnas/finns i höjd med Kämpegatan och i höjd med Hamntorget Dessa bör räcka och en ytterligare tillfart till Gullbergsstrand från Södra Sjöfarten skulle kunna anordnas.

Som tidigare framhållits i olika sammanhang, men som ligger utanför aktuell detaljplan, är det angeläget att förstärka infarts- och utfartsmöjligheterna till Gullbergsstrand med in- och utfart till Norra Sjöfarten vid Hamntorget. Därifrån når man direkt till rampen ned i Götatunneln och skulle avlasta övriga utfarter från den trafik som alstras av tillkommande bebyggelse i anslutning till Hisingsbron.

Gång- och cykelförbindelse

Förslag till gång- och cykelväg över bron/överdäckningen vid Kämpegatan har i olika förslag redovisats 1. På västra sidan 2. Både på västra och östra sidan samt nu senast 3, enbart på östra sidan. För gång- och cykeltrafik som kommer väster- och söderifrån blir det en omväg över flera körfält för att ta sig till Gullbergsstrand enbart via östra sidan av bron.

Gång- och cykelbanan från Kämpegatan utefter kv Bronsen till Torsgatan kan även uppfattas som mörk och icke säker. Ett alternativ och tillräckligt tillgängligt, skulle vara att nyttja gång- och cykelbanan söder om det nya kvarteret över Götaleden och den vägen nå Torsgatan.

Om dessutom barriären, dvs den täckta nedfartsrampen, i höjd med Kilsgatan kunde elimineras, skulle även gång- och cykelväg på överdäckningen kunna anordnas där.

Breddning av gatemarken på Kämpegatan och Torsgatan

Kvartersmarken utefter Kämpegatan upptas av 3 st lastkajer för verksamheter i byggnaderna samt ca 45 parkeringsplatser. Utefter Torsgatan upptas kvartersmarken av ca 55 parkeringsplatser. Det blir ett stort avbräck om dessa parkeringsplatser utmönstras och som ersättning för dessa torde det bli underjordiska garage, för att tillgodose verksamheterna i kvarteret.

Utan tvekan kommer gaturummet att vinna på de tankegångar som framförts. Förändring av byggnaderna utefter Kämpegatan planeras och behov av lastkajer för varuhantering minskar efterhand. Inom överskådlig tid är det inte möjligt för fastigheten att avstå denna möjlighet och allteftersom innehållet i byggnaderna förändras och varuhantering försvinner, har vi planer på att nyttja kajerna som entréer till byggnaderna. Vi ser det även som värdefullt att kajerna finns kvar av kulturhistoriska skäl för att anknyta till den verksamhet som tidigare bedrivits i byggnaderna.

Om kommunen avser fullfölja dessa tankegångar, önskar vi därför bibehålla dispositionen av markytan intill ca 3 meter närmast fasadlivet utefter Kämpegatan.

Byggrätt södra sidan av kv Bronsen

På grund av tillfart till planerat kvarter över Götaleden skulle byggrätten för kv Bronsen minskas med 3 meter från tomtgränsen, uppenbarligen för att möjliggöra att vända fordon på den planerade rampen. Vi ser det som en bättre lösning att flytta fram fasadlivet till samma som befintlig byggnad, att den trafikyta som tillskapas ovan avfartsrampen byggs ihop även med vår fastighet så denna får en likartad access i plan 2 som motstående fastighet, att föreslagen gång- och cykelled utmed kv. Bronsen endast blir en gångväg som med trappor förbinder gatunivån med trafikytan ovan rampen på samma sätt som vid motstående fastighet. Cykeltrafiken menar vi istället kan ledas in ytterligare ett kvarter åt söder ut och därifrån nå Torsgatan.

Vi vill även upplysa om att vi inlett diskussioner med Trafikverket vad det skulle innebära att samordna schakt och grundläggning av Götaleden med grundläggning av ny byggnad på kv Bronsen. Det torde innebära besparingar och förenklingar för båda parter vad avser bl.a. spontning, men tidsaspekten måste också stämma.

Plankartan till samrådshandlingen anger för den del av kv Bronsen, som skall omfattas av detaljplanen, ändamål HK. Vi överväger om någon del av kvarteret skulle kunna nyttjas till bostadsändamål. Av denna anledning skulle det vara tacknämligt om HK utökades med ett B. Det kan visa sig mindre lämpligt med hänsyn till bullersituation eller av annan anledning, men om det skulle visa sig lämpligt, begränsas nödvändig planändring till nu gällande plan för resten av kvarteret.

Vi tror att det erfordras ytterligare utbyte av tankegångar mellan SBK och KB Turkosen vad avser Kämpegatan och kv Bronsen och som vi gärna deltar i.

Kommentar:

Alla pågående detaljplaner inom centralenområdet samordnas för en helhetsbild av trafik tillgängligheten.

Ny bebyggelse ovanpå E45:an är ett led i att förtäta stadsdelen, göra den sammanhållen och attraktivare samt att stärka tillgängligheten mellan centralenområdet och Gullbergsvass/Södra älvstranden.

Ytterligare förbindelse över Götaleden

Detaljplanen omfattar ett komplett mot, Stationsmotet, som möjliggör en god framkomlighet och tillgänglighet för fordon. Avfart- och påfartsramperna utgör en barriär för Kilsgatan som ett sammanhängande stråk, men goda förbindelser över Götaleden möjliggörs via Stadstjänarebron, Vikingsgatan och Kämpegatan för alla trafikslag.

Gång- och cykelförbindelse

Gång- och cykelväg planeras på Stadstjänarebron samt på båda sidor om Kämpegatan, ovanpå tunneln, och inryms inom område för huvudgata på plankartan. Mellan Hisingsbron och Torsgatan planeras ett sammanhängande cykelstråk längs norra sidan av Norra Sjöfarten. För fler kommentarer gällande gång- och cykelväg längs Kämpegatan se kommentar till yttrande nummer 3 och 10.

Att eliminera nerfartsrampen och ersätta den med gång- och cykelväg innebär att korsningar och övergångsställen måste ske vid varje kvarter över Norra och Södra Sjöfarterna, vilket innebär ett problem med hänsyn till den trafikmängd som beräknas på dessa gator.

Breddning av gatumarken på Kämpegatan och Torsgatan

Trafikförslaget har som förutsättning att kvartersmark följer kvarteret längs Kämpegatan med 3 meter. Torsgatan har inte haft med den förutsättningen utan föreslås få allmän platsmark från fasad till fasad. Utformning visas i genomförandestudien.

Byggrätt södra sidan av kv Bronsen

En komplettering med bostadsändamål för planbestämmelsen HK kan innebära problem på grund av trafikbuller i ett första läge innan kvarteret är sammanbyggt. Möjligheten till bostadsändamål prövas därför inte i denna detaljplan utan i så fall senare, i en separat detaljplan för fastigheten.

I övrigt noteras synpunkterna.

23. AB Platzer, Gullbergsvass 5:10, 5:26 och 703:53

Platzer vidhåller att vi ser mycket positivt på en överdäckning av Götaleden och de möjligheter som skulle kunna ges att koppla samman Gullbergsvass och Göta Älv med Centrum och skapa en sammanhängande stad.

Trafik

Tyvär anser vi dock att förslaget till detaljplanen, i sin utformning, inte tillvaratar dessa möjligheter. De invändningar Platzer har rör framförallt den trafiksituation som skapas, hur kontakten med Älven hanteras samt uppfyllandet av de ambitioner som finns presenterade i stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet version 1.0.

Platzers huvudsakliga kritik mot trafiken ligger i den situation som skapas i och kring Gullbergsvass. Eftersom det föreslås en enkelriktning på gatorna mot vattnet (Vikings-, Kils- och Torsgatan) har man satt sig i en sits där Gullbergs Strandgata kommer vara en förbindelseväg som kan antas bli relativt hårt trafikerad. Detta i sig försämrar för en vattennära utveckling och en "drömmarnas kaj". Vidare låser det trafikplaneringen för Gullbergsvass utan att en ordentlig trafiknätsplan som studerar trafiken för hela Centralenområdet, och placerar detaljplanen i ett större sammanhang, finns framtagen.

Platzer uppfattar att de femfaldigt ökade trafikflöden som kommer att finnas i och omkring området som mycket bekymmersamma och anser att dessa hindrar områdets möjligheter till utveckling och framkomligheten till Älven.

Vi ifrågasätter också hur denna detaljplan kopplas till övrig trafikplanering kring området i stort.

Bangårdsviadukten samt uppfarter och nedfarter för nya Hisingsbron redovisas inte i detaljplanematerialet trots att detta rimligtvis kommer att påverka både trafikmängd, buller, miljön i området och områdets tillgänglighet för gående/cyklister. Platzer önskar att detta tydliggörs till granskningshandlingarna.

I mötet mellan Norra Sjöfarten och lokalgatan nedanför uppstår problematiska skillnader i markhöjd, framför allt i korsningen mellan Norra Sjöfarten och Kilsgatan respektive mellan Norra Sjöfarten och Kämpegatan där både tvär- och längsgående trafik möts. Hur detta skall lösas framgår inte av detaljplanematerialet men vi förväntar oss att det löses på ett trafiksäkert vis med tanke på antalet fordon och personer som kommer röra sig här. Platzer utgår ifrån att markhöjderna kommer att bli bestämda genom planbestämmelser till granskningshandlingarna, detta för att säkerställa att höjdproblematiken inte förvärras vid genomförandet.

Kopplingar, gång- och cykel

I Planbeskrivningen redogörs för att planen ger nya kopplingar över leden som ökar tillgängligheten till Göta Älv men vi vill starkt ifrågasätta kvaliteten på dessa kopplingar och hävdar att åtkomligheten till vattnet försvåras. Kilsgatan, som hade varit ett naturligt stråk skärs av med ramper. Vid Kämpegatan kommer korsningarna vara stora och av den anledningen oöversiktliga och till och med farliga. Platzer uppfattar hela planen som otydlig och svårorienterbar. Några nya tvärförbindelser mot vattnet (bortsett från Kämpegatan) skapas inte trots att detta ihärdigt hävdas i planbeskrivningen. Istället upplevs den västra överdäckningen som en längsgående ö i ett hav av stora gator och ramper. Något vi bedömer rimmar dåligt med stadsutvecklingsprogrammets önskan att minska alla barriärer.

Platzer anser att hänsyn bör tas till att cyklister, fotgängare med eller utan barnvagnar, rullstolsburna etc. på ett enkelt sätt ska kunna röra sig mellan framtida Region City och Gullbergsvass/Älven. Vi ifrågasätter behovet av de ramper som finns vid Norra respektive Södra Sjöfarten och anser att dessa borde flyttas till ytorna kring Falutorget och att Norra Sjöfarten bör behållas som den är idag. På så sätt kan Kilsgatan bli ett grönt huvudstråk för gående och cyklister och stadsrummet närmast vattnet blir lättillgängligt för alla.

Visioner och stadsutveckling

Tyvär råder stor avvikelse mellan visionen för området och det detaljplaneförslag som presenteras. Platzer har tidigare uttalat sig positivt om den planerade utvecklingen och stadsutvecklingsprogrammet inklusive överdäckningen och har då räknat med att de framtagna visionerna skall följas även vid framtagandet av detaljplaner. Enligt Vision Älvstaden ska Centralenområdet öppna för utvecklingen av Gullbergsvass och knyta an området mot vattnet. Det betonas också flera gånger vikten av att arbeta med ett attraktivt kajstråk, drömmarnas kaj, och att omvandla dagens trafikdominerade miljöer till attraktiv stad. Platzer anser att planen inte gör detta, vår uppfattning är att området fortfarande kommer att upplevas som en trafikdominerad plats med en stark barriärkänsla mot vattnet. Möjligheterna för både drömmarnas kaj och en kontinuerlig blandstad omintetgörs. Gullbergsvass är fortsatt en isolerad ö av bebyggelse. Som stor fastighetsägare i området är vi förvånade över stadsbyggnadskontorets sätt att hantera sina visionsdokument i framtagandet av denna plan och vill påtala vikten av att inkludera även området närmast älven i planeringen. Det är viktigt för oss att stadsdelen kan attrahera nya hyresgäster som i sin tur kan bidra till en positiv känsla och mer stadsmässig utveckling av området.

Vi kommer att fortsätta driva att Gullbergsvass ska bli en grön, tillgänglig, aktiv och välintegrerad del av staden.

Kommentar:

Trafik

Inför granskningsskedet har planhandlingarna kompletterats med ett trafikförslag i genomförandestudien där markhöjder specificeras. Plankartan justeras med bestämmelse för högvattenskydd.

Vikingsgatan, Kilsgatan och Torsgatan planeras för dubbelriktad trafik. Kämpegatans norra anslutning till Norra Sjöfarten planeras enkelriktad.

Kopplingar, gång- och cykel

Rampernas läge går endast att justera mycket lite för att anslutningarna till Götaleden ska uppfylla de trafiksäkerhetskrav som finns. Trafikmängderna på Norra- och Södra Sjöfarterna beräknas dessutom bli för stora för att tillskapa trafiksäkra korsningar vid varje kvarter.

Cykelstråken över Götaleden kommer främst ske via Stadstjänaregatan och Kämpegatan. Cykel i blandtrafik kan även ske via Vikingsgatan. Gatumiljön mellan kvarteren på överdäckningen kommer vara lågt trafikerad och möjliggöra gena och trygga gångstråk.

För fler kommentarer gällande gång- och cykeltrafik se kommentarer till yttrande nummer 3 och 10.

Visioner och stadsutveckling

Detaljplanen är tillsammans med övriga omkringliggande projekt en del i omvandlingen av Älvstaden och Centralenområdet. Staden bedömer att detaljplanen följer stadsutvecklingsprogrammet utifrån de mål och inriktning som beskrivs där. Några stadskvaliteter från stadsutvecklingsprogrammet har valts ut som extra viktiga för detaljplanen, såsom Inkluderande och levande del av staden med blandade funktioner samt Ny bebyggelse i en tät och finmaskig stadsstruktur. Med detaljplanen möjliggörs många nya kopplingar mellan centrala innerstaden och älven och bebyggelsen kommer ha många funktioner och öka befolkningen dygnet runt.

Planeringen av kajstråket sker i en separat planläggning men finns med i Stadsutvecklingsprogrammet tillsammans med planområdet. På så sätt finns helheten med i den planerade utvecklingen av hela Centralenområdet och Gullbergsvass.

24. Västfastigheter (Västra Götalands Läns Landsting), Gullbergsvass 703:61

I egenskap av fastighetsägare av Gullbergsvass 703:61 vill vi framföra följande synpunkter och information. Inom vår fastighet finns idag f.d. Bergslagsbanans stationshus, även kallat "Vita huset". Byggnaden är uppförd i slutet av 1800-talet och är byggnadsminne sedan 2008. Byggnaden är grundlagd på s.k. rustbädd med träpålar. En eventuell sänkning av grundvattennivån skulle kunna orsaka att syre når träpålarna och att dessa ruttnar. Vi behöver därför få säkerställt att de planerade arbetena inte riskerar att orsaka detta. Vi förutsätter att ett noggrant kontrollprogram tas fram, där det ingår att utföra erforderliga mätningar, uppföljningar och åtgärder för att försäkra sig om att detta inte kan ske.

Planering pågår just nu för att bygga ett Regionens Hus som kommer att bestå av ett 15-våningars kontorshus (samt en husdel med 5 våningar) och förbindelsegångar ovan mark till "Vita huset". Det nybyggda Regionens Hus kommer att inrymma ca 900 kontorsplatser för verksamheter inom Västra Götalandsregionen, en restaurang och i källarvåningen ett garage. "Vita huset" byggs varsamt om för konferensverksamhet. Hänsyn

måste tas till grundläggningen av Regionens Hus, bl. a. för att undvika framtida sättningsskador. Vi bifogar en bilaga med olika scenarier för sättningar på Regionens Hus beroende på val av grundläggningsprincip för överdäckningen av Götaleden. Med anledning av era planerade arbeten i området (spontning, schaktning, pålning, byggtrafik etc) vill vi också påtala vikten av att undvika vibrationer som kan leda till skador på omgivande byggnader och mark. Våra arbeten beräknas starta Q 1 2016 och pågå t.o.m. Q 1 2019. Det är därför av stor vikt att samordning sker kring byggtrafik/permanent trafik och omgivande ytor, GC-banor, angöringsytor till fastigheten etc så att tillgängligheten till Regionens Hus tryggas.

Kommentar:

Trafikverket ansvarar för grundläggningen och genomförandet av Götaleden och tunneln. En grundläggning av byggnaderna ovanpå Götaleden sker samordnat med tunnelns grundläggning och konstruktion, som styrs av Trafikverket.

Staden håller med om att en samsynkning av byggprojekten är det bästa. Dock hanteras inte byggskedet inom arbetet med detaljplanen. Detaljplanen kan enbart styra delvis när arbetet startar genom den genomförandetid som anges på plankartan.

25. Älvstranden Utveckling AB

Älvstranden är positiva till samrådsförslaget som är betydelsefullt för stadens utveckling och är en förutsättning för att utveckla staden i överensstämmelse med de mål som är satta i Vision Älvstaden. Förslaget överensstämmer med översiktsplan för Göteborg.

Inför det fortsatta arbetet med detaljplanen är det angeläget att ur ett bredare perspektiv lyfta hur parkeringsproblematiken löses, såväl inom planområdet som för ett ev framtida behov. Planhandlingens förslag med en koncentration av parkering i kvarteret söder om Södra Sjöfarten behöver utredas vidare. Det är även viktigt att pågående process med volym- och strukturstudier får utrymme inom planarbetet.

Trafik

Förslaget beskriver trafikflödet till- och från leden via ramper, gatunätets anslutning till den nya Hisingsbron, lokalgator löper mellan ramp och kvartersbebyggelsen och öst-västliga sträckningar kopplade till befintliga gator där nivåskillnaderna är komplicerade och ställer krav på utformningen. Det finns risk att trafikstrukturen kommer att upplevas komplicerad och att den i sig delvis skapar nya barriärer. Det är viktigt att det fortsatta arbetet fokuserar på att hitta lösningar där stadsmiljön samspelar med trafikmiljön.

Från Kämpegatan leds trafiken via en ny huvudgata in till bl a Centralstationen. Det är angeläget att planera när i tid gatuutbyggnaden förväntas ske då befintlig fastighet påverkas.

Gator ovan mark

Planförslaget visar på möjligheter att via öppna ramper leda trafiken till och från Götaleden där de planerade kvarteren kan utformas med aktiva bottenvåningar. De lokalgator som anläggs längs kvarteren får en viktig betydelse som stråk i öst-västlig riktning. För att förstärka kopplingen ned mot älven behöver kommande struktur ge utrymme och möjlighet till att förstärka stråken. Det är även viktigt att dessa får en omsorgsfull utformning.

Planförslagets bestämmelse "Mark- och trädplanering ska finnas" behöver förtydligas ytterligare för att inte mista sin avsedda verkan.

Parkering

Parkering tillåts i samtliga kvarter inom planområdet. För de fyra kvarteren ovanpå Götaleden är dock möjligheten till parkering under mark begränsade, varför cykel-, besöks- och angöringsparkering föreslås prioriteras i dessa kvarter. Planförslaget föreslår istället parkeringsmöjligheter för samtliga kvarter ovanpå leden i kvarteret söder om Södra Sjöfarten, direkt öster om VGR's fastighet, fd Bergslagsbanans stationshus.

Detaljplanen öppnar även för att medge parkeringsvolym i kvarteret söder om leden som är mer omfattande än vad som erfordras i aktuell detaljplan. Detta för att kunna möta eventuella behov i kommande detaljplaner, om det bedöms lämpligt. Lämplighet och placering av en koncentration av parkering i kvarteret söder om Södra Sjöfarten, för att tillgodose ett större behov, behöver i det fortsatta arbetet med STUP (Stadsutvecklingsprogrammet) och i detaljplanen utredas och studeras i ett bredare perspektiv. Även för- och nackdelar med att tillgodose parkeringsbehovet för kvarteren ovanpå leden inom detta kvarter behöver studeras vidare.

Gestaltungsprinciper

Samrådsförslaget anger en bestämmelse om att entréer ska placeras var 20 meter mot gata. Bestämmelsen riskerar att motverka sitt syfte med aktiva och levande bottenvåningar, en attraktiv miljö i ögonhöjd.

Antalet våningar för de fyra kvarteren begränsas till VI-XIV, med VI som lägsta möjliga antal våningar och max 25% får uppföras med X-XIV våningar. I planbeskrivningen illustreras en utformning där de tre kvarteren närmast Hisingsbron har en något lägre höjd och det östra kvarteret visar en hög byggnad allra längst mot öster. Illustrationen ger intrycket av att det östra kvarteret sätter en höjd och entré till centrala staden, ett anslag som inte är anpassat till den mer långsiktigt planerade utvecklingen med fler kvarter på den framtida överdäckningen av leden bort till Falutorget.

Friytor

Inom planområdet finns inga friytor på allmän platsmark. Det fortsatta planarbetet behöver tydliggöra hur den allmänna platsen, och lokalgatorna, kan utformas för att utvecklas som attraktiva stråk. Se även under rubriken sociala aspekter.

Tidplan

Förslaget till detaljplan för ombearbetning av Göta leden, som reglerar ledens sänkning, har vunnit laga kraft. Förväntad byggstart är kv 2, 2016 och färdigställande beräknas till kv 2, 2020.

Etapp "Kämpegatan" byggtid 2016-2018 och etapp "Falutorget" byggtid 2018-2020. Förberedande arbeten planeras till 2015. Trafikverket avser upphandla en entreprenör för tunnelbygget under början av 2016. En exploatering av kvarteren ovanpå tunneln beräknas kunna starta i juni 2019. Med anledning av ovanstående är en genomförandetid om fem år, som föreslås i samrådsförslaget, för kort för att kunna genomföra de åtaganden som planen medför.

Barnperspektivet

Detaljplanens bestämmelser anger att lekplats ska finnas om bostäder uppförs. Planhandlingen bör kompletteras med en beskrivning av planområdet som potentiell bostadsmiljö, ett resonemang kring vilken typ av bostadsmiljö som skapas och vilken livskvalitet de boende kan förvänta sig. Utifrån ett barnperspektiv bör en utförligare diskussion gällande barns möjligheter att bo och växa upp i Centralområdet.

Sociala aspekter

Området idag utgör en trafikbarriär som är svårforcerad. Med de möjligheter som planarbetet föreslår ges föresättningar för att överbygga barriären och kunna röra sig tryggt i en attraktiv stadsmiljö. Planbeskrivningen anger att nyplanerad bebyggelse med gång- och cykelvägar öppnar upp för möten under färdens gång, ökar orienterbarheten och den upplevda känslan av trygghet. Kommande arbete med utformningen av allmän plats behöver tydliggöra vad som krävs för att stråken ska vara tillåtande och öppna för möten, med hänsyn till både de boende, verksamma och besökare till området och de som rör sig genom området.

Miljökonsekvenser

Vi ska planera för en klimat- och miljösmart stadsbyggnad, det ska vara lätt att leva hållbart med ett stort utbud av hållbara alternativ. Utformningen av bebyggelse och växtlighet ska bidra till ett bra lokalklimat, frågor för det kommande arbetet att utveckla. Överdäckningen innebär att bullersituationen, och även i viss mån luftmiljön, förbättras.

Planbeskrivningen hänvisar till pågående utredningar vad gäller buller, luftmiljö och lokalklimat vilka kommer att redovisas i granskningskedet.

Markägarfrågor och avtal

Marken inom planområdet ägs till huvudsakliga delar av Göteborgs Stad genom fastighetskontoret och Älvstranden Utveckling. Projektet medför att en ny bygggrätt skapas inom Älvstrandens fastighet Gullbergsvass 703:17 och att fastigheten berörs genom nydragning av en permanent gata som bl a innebär rivning av f d terminalbyggnadens västra del samt tillfällig gata som även innebär rivning mm. överenskommelser och avtal som reglerar åtaganden som följer med bygggrätten, tillfälligt och permanent intrång, inlösen av allmän plats och tidpunkter för övertagande mm bör tecknas innan detaljplanens antagande.

Kommentar:

En parkeringsutredning har gjorts för Centralenområdet, där planområdet ingår. Planhandlingarna har uppdaterats efter utredningen. Även aktuella exploatörer i markanvisningen utreder hur parkeringsfrågan kan lösas i samband med en exploatering ovanpå tunneltaket.

Trafik

Ett trafikförslag har tagits fram i genomförandestudien och ett stadsmiljö-PM tas fram inom ramen för stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet, i dessa beskrivs trafikutformningen mer i detalj och kompletteras med förtydligande illustrationer. Övergripande för gestaltungsprogrammet är att det är viktigt att det fortsatta arbetet fokuserar på att hitta lösningar där stadsmiljön samspelar med trafikmiljön.

Genomförandetiden för Kämpeгатans förlängning söderut finns specificerade på plankartan, se även kommentar till yttrande nr 1.

Gator ovan mark

Se tidigare kommentar ovan.

Planbestämmelsen ”Mark- och trädplantering ska finnas” utgår och ersätts med bestämmelsen plantering, vilken innebär att plantering krävs på utvalda platser inom planområdet, istället för generellt. Se även kommentar till yttrande nummer 3 och 7.

Parkering

Se tidigare kommentar till yttrandet.

Gestaltungsprinciper

Planbestämmelsen som reglerar placering av entréer utgår ur planförslaget.

Höjdsättningen inom kvarteren har ändrats på plankartan. Planbeskrivningen har utvecklats i beskrivningen av kvarterens utformning och illustrationssektioner kompletterar planhandlingarna.

Friytor

Se tidigare kommentar till yttrandet.

Tidplan

Planens genomförandetid ändras till 8 år. Se även kommentar till yttrande nummer 1.

Barnperspektivet

Se kommentar till yttrande nummer 7.

Sociala aspekter

Se tidigare kommentar till yttrandet.

Markägarfrågor och avtal

Planbeskrivningen har kompletterats till granskningen med ytterligare information kring de avtal som avses tecknas, intrång på fastigheter, inlösen och en beskrivning av de tidshorisonter som är aktuella för planens genomförande.

I övrigt noteras synpunkterna.

Övriga

26. Swedegas

Ingen erinran.

27. Jernhusen

Ingen erinran mot planen men saknar i samrådsmaterialet en genomlysning av trafikfrågorna vad gäller planförslagets koppling till centralstationsområdet och det kommande RegionCity, den nya Västlänkstationen är också en viktig del. Gemensamt för dessa är att de kommer att generera en hel del gatutrafik av alla slag och områdets försörjning med individuell trafik kommer att i huvudsak ske från norr, och berör därmed det nu aktuella planområdet.

Förutser också att angöringstrafiken till stationsområdet – hämta/lämna, taxi o s v – bäst löses med en cirkulation som innefattar huvudgator inom Götaledens planområde. Och naturligtvis är också den rent fysiska lokaliseringen av planförslagets gatunät av intresse för samordning med områdena söder därom. Vi ser som sagt behov av att dessa frågor diskuteras och hanteras mer ingående än som hittills tycks ha skett. Jernhusen har nu under flera år bearbetat sitt projekt RegionCity från en övergripande till en efterhand alltmer detaljerad nivå och vi bidrar gärna med de rön vi gjort till ett arbete med syfte att få ihop en väl fungerande helhet i Centralenområdet.

Kommentar:

För kommentarer gällande trafik se kommentar till yttrande nummer 10,13,22,23 och 25.

28. Skrivelse utan adress

Det är positivt att detaljplanen skapar förutsättningar för att reparera en del av Gullbergs vass som förstördes när motorleden "Göta-leden" byggdes mitt i en tidigare blandstad.

På 1970-talet bröt vi i Sverige en kontinuerlig tradition av en helhetssyn på stadsplanering. Istället för att fokusera på att planera gaturum och stråk för alla trafikanter i låg fart, som vi gjort tidigare, flyttade nu fokus till att trafikplanera för bilens behov.

Mitt i våra stadskärnor byggde man på kort tid ut trafikleder för biltrafiken. Lederna med sina storskaliga motkrävde omfattande rivningar och var i en helt annan skala än stadens gator. Lederna skapade också stora barriäreffekter och som i Göteborgs fall blev särskilt svåra då kontakten med älven bröts för fyra centrala stadsdelar förutom den centrala staden.

Vi har nu sedan 2000-talet fått hantera de skador för stadslivet som Götaleden skapat i staden. Med inspiration från bla. Oslo löste man genom bygget av Götatunneln ett problem med barriäreffekter i city. Men nu med facit i hand kan vi konstatera att vi samtidigt skapade nya problem vid tunnelmynningarna. Här krockar nu den storskaliga trafikleden med sitt tempo med de lokala stråken för lågfartstempo och hindrar därmed ett välfungerande stadsliv.

Den föreslagna överdäckningen av Götaleden i detta samråd löser också ett problem vid kopplingen mellan Lilla Bommen och centrum men flyttar samtidigt barriärproblematiken österut precis som Götatunneln tidigare. Göteborgs stad tvingas bygga vidare på en föråldrad trafiklösning så länge Götaleden är en statlig angelägenhet som riksintresse för Europavägen till Europafärjorna. Därför borde frågan om alternativ till detta diskuteras på allvar i offentligheten i vår stad innan nya dyra överdäckningar beslutas.

En idé 1

Ett problem är alltså att staten äger frågan om hur Götaleden utformas i framtiden så länge Europavägen till Stena är ett riksintresse. Med en trafikledsklassning så måste man däcka över för att få rätt förutsättningar för stadsliv tvärs älven i centrala Göteborg. Detta är mycket dyrt för Staten. Götaleden är idag en omodern barriär som effektivt skär av fyra (!) stadsdelars kontakt med älven.

En idé 2

Det är bäst förutsättningar för att lägga de tunga transportererna i tunnlar på den Norra Älvstranden och där bygga vidare på Lundbytunneln och den planerade järnvägstunneln. Där gör statens pengar mest nytta. Samtidigt är det bäst förutsättningar på den södra älvstranden att reparera de fyra stadsdelar som först utvecklades kontinuerligt under 350 år, Deras stadsväv, naturliga stråk och stadsrum tvärs älven skars av i och med rivningarna och byggandet av Götaleden kring 1970. Leden som kapade av staden mot älven har bara funnits i 40 år. Här har staden en gigantisk markreserv i A-läge vid älven. Men vi kan utnyttja denna fullt ut om staden tar över taktpinnen och det händer bara om Götaleden inte längre skulle klassas som riksintresse som Europaväg till färjan.

En idé 3

Är det möjligt köra farligt gods i tunnel eller krävs det en bro uppströms?

Stena erbjuds ett attraktivt läge i den nya Älvstaden på Hisingen av Göteborgs stad. Om detta skulle accepteras av Stena så blir leden på Hisingen per automatik naturligt en statlig angelägenhet, Ansvaret för hela Götaleden har då goda förutsättningar att överföras till Göteborgs stad. Allt farligt gods (tåg + lastbil) kan då samlokaliseras i en nedgrävd

lösning framför Kvillestaden. Här får vi då med befintliga och planerade tunnlar på Hisingen en långsiktig och hållbar lösning. Detta skulle också ge de äldre befintliga stadsdelarna på Hisingen helt nya förutsättningar att med naturliga lokala stråk nu kunna kopplas ned mot älven.

En kreativ placering av Stena skulle tex. kunna vara på Cityvarvets gamla område Detta A-läge kan vara en lösning som också skulle kunna accepteras av Stena.

Mycket central mark offras men 4 stadsdelar kan samtidigt återvinna sin vattenkontakt på södra älvstranden. Ett plus är också att vår stolta hamnstad då får behålla de stora färjorna mitt inne stan som blickfång. Miljömässigt måste dock lastbilsuppställningen lösas. Men kan man acceptera en uppställningsplats i den gamla vattenfåran (& fd. bangården) mellan Lindholmen och Ramberget eller på den plats ovan mark där leden invid Ramberget går idag. Från denna kan en ombordkörningstunnel tvärs under Lindholmsallén i esplanaden framför SVT byggas. Alltså samma tänk som på vissa bussterminaler som lokaliserar väntuppställning i ett mindre centralt läge och sedan kör "just in time" första hpl. på Centralstationen som tex. i Gävle.

Götaleden har bara funnits i 40 år. Den har effektivt berövat 4 unika Göteborgsstadsdelar sina stränder och därmed dess identitet. Detta genom att man först rev flerhundraåriga stadsmiljöer, sprängde bort kustlinjens klippor och sedan skar av de lokala stråken mot vattnet. Leden fick dessutom en mycket utrymmeskrävande konstruktion med motorvägsmot i stadsmiljö som tillsammans skapar dess barriäreffekt idag.

Det skulle vara mycket värt för Göteborgs identitet som helhet om våra klassiska stadsdelar som; Kungsladugård/Klippan, Majorna, Masthugget och Gullbergsvass, kunde repareras med dessa nya förutsättningar som grund. Men detta är bara möjligt fullt ut om Göteborgs stad själva tar över ansvaret för Götaleden.

Göteborg har sedan krisåren på 1970-talen agerat som en glesbygdskommun som med mössan i hand uppvaktat farbror staten och bett om bidrag. Götaleden, Götatunneln och Röde Orm är alla exempel på "mammutar" som på längre sikt kväver stadslivets möjligheter i vår stad.

Göteborg var från 1860 till 1970 en tigerekonomi som näst Oslo under 110 år växte snabbast i Norden. Tack vare detta hade staden ett självförtroende som gjorde att man vågade hålla i taktpinnen själv och tänka stort.

När Göteborg 1861, flera år före Köpenhamn och Stockholm, arrangerade den första internationella stadsplanetävlingen i Norden så hade staden 30 000 invånare. Beställningen var stadsplaner på en stad för 200 000 invånare. Kalkylerat storhetsvansinne som lönade sig då staden på 50 år hade byggt klart sin vision. Vi har nu haft 40 svåra år bakom oss. Men vi borde kanske tänka som kineserna gjort när de växlat upp igen.

Man drar ut tidsaxeln långt och hävdar sedan att man var världsledande i 1000 år (i Kinas fall) och sedan har det varit en svacka en kortare period (från 1850-2000 enligt Kineserna när Européerna tog över ett tag).... men nu är de tillbaka. "On track again". Om vi tänker likadant och byter ut siffrorna mot våra 110 bra år och 40 svåra år så är det väl bara att ta upp tråden och så kör vi på igen....

Vi måste alltså försöka att våga ta initiativet själva i Göteborg och försöka tänka stort igen och påverka staten. Detta för att vi som stad, fullt ut, skall kunna arbeta med Göteborgs stadsbyggnadsintressen främst. Bara så får vi fram rätt förutsättningar för vår stad att kunna växa ut i full blom.

Kommentar:

Staden håller med i synpunkten om att Götaleden bäst kan hanteras på stadens egna villkor, om den inte skulle tillhöra riksintresse för kommunikation. Det finns dock inga möjligheter att hantera detta i arbetet med denna detaljplan. Frågan ligger på en nivå som hanteras i Översiktsplanen och stadens strategiska arbete.

Det finns inga möjligheter att köra farligt gods i varken Götatunneln idag eller med förlängningen av tunnel inom planområdet, gränsen för farligt gods är vid Falutorget. Se även kommentarer till yttrande nummer 13 och 14.

I övrigt noteras synpunkterna.

29. Boende på Solståndsgatan 28

Gullbergs Strandgata och cykel/gångbanor längs med borde rustas upp, förfallna båtar borde tas bort så att det blir en mer gästvänlig plats. Med ett promenadstråk längs älven, flera restauranger och kaféer.

Kommentar:

En upprustning finns med i Älvstadsprojektet och i Stadsutvecklingsprogrammet och kommer att arbetas med mer lite längre fram.

Frågan om båtarna kan inte regleras inom detaljplanen. Önskemålet översänds till fastighetskontoret.

30. Boende på Kustgatan 3 A

Mycket glädjande att den skada svunna tidens planeringsparadigm orsakat börjar åtgärdas!

Hoppas exploateringen för verksamhetsytor blir maximal för att få ihop kalkylen för överdäckning och därmed undvika liknande diskussioner och problem som vid planerandet/genomförandet av Skeppsbron. Med tanke på hur dyrt det trots allt är att däck över bör det som syns vid/omkring Lilla Bommen och Operan undvikas i det längsta, dvs. trafiksystem ovanpå tunneltak med diverse remsor grönyta som ingen vettig människa kan tänka sig att vistas på. Tillskott av parkytor och platser tycks tillgodoses genom övriga planer som genomförs för området (Centralen/Region City, etc.) varpå denna typ av ytor ska skruvas ner till noll för den aktuella planen. Den är både för liten och för dyrbar för sådan exploatering

Kommentar:

Detaljplanen möjliggör en flexibel markanvändning som kan anpassas i innehåll efter framtidens behov. Begränsningen av exploateringens storlek är belastningen på tunnelns grundläggning, vilket regleras i detaljplanen och sedan även i lantmäteriförrättningen.

Tanken är inte att området ska förses med gröna ytor för vistelse på allmän plats. Grönska planeras som gatuplanteringar i området, framförallt för att göra stadsmiljön mjukare. I övrigt finns möjlighet till grönytor på innegårdarna och i Bergslagsparken som ligger precis utanför planområdet.

31. Skrivelse utan adress

Jag tycker att det är väldigt positivt att ni vill utveckla Göteborg som stad. Det kommer säkerligen att locka tillbaka oss göteborgare som har lämnat staden. Jag hoppas däremot att delar av den nya bebyggelse som kommer att ske tillvaratar äldre byggteknik samt inspireras av den skärgårdsmiljö som Göteborg tillhör. Ett "nybygge" som borde inspirera delar av de nya stadsdelarna är Hedvigsholmen, Kungälv kommun.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

32. Yimby Göteborg

Ytterligare 12 personer instämmer i yttrandet:

- Boende på okänd adress**
- Boende på Kvilletorget**
- Boende på Föreningsgatan 3 B**
- Boende på Linnégatan 52**
- Boende på okänd adress**
- Boende på Anders Mattssonsgatan**
- Boende på Färgfabriksgatan 14**
- Boende på okänd adress**
- Boende på Ahrenbergsgatan 4 D**
- Boende på okänd adress**
- Boende på Vårvädersgatan 11**
- Boende på Flötevägen 6**

Detta är en av de bästa planer som presterats. Äntligen har det blivit verklighet av allt visionerande. "Syftet är också att ge bebyggelsen en stadsmässighet och anpassa den till det centrala läget i staden och pågående utvecklingsprojekt." Det görs i planen!

Kanske är det lite mycket fokus på trafik och parkering men det är svårt att komma ifrån i detta läget. Kan vi önska oss att detta är sista överdäckningen av motorled i Göteborg till fördel för boulevarder i framtiden?

Funktionsblandning och täthet

Planområdet är ca 5,7 ha och det ska tillkomma 100 000 m² med "bostäder, kontor, verksamheter, skola, parkering och tekniskt ändamål fördelat på fem kvarter". Fördelningen av dessa funktioner är inte reglerad mer än att bostäder inte är tillåtna i gatuplan. Det finns en stor risk att det bara blir kontor i området. Om allt blir bostäder hamnar antalet boende på 2 700 (37 m²/pers), dvs 470 inv/ha. Men så mycket bostäder kommer knappast att byggas, säg en 25% i en optimistisk skattning så hamnar vi på 120 inv/ha som återigen är under UN-Habitats kriterier på minst 150 inv/ha för en hållbar stadsutveckling.

Höjden på bebyggelsen

Den höga bebyggelsen som planeras närmare centralen får gärna krypa ned mot älven och möta höghuset i Lilla Bommen från 1989 med sina 22 våningar och 86 meter. Antalet våningar på bebyggelsen på leden begränsas i planen till mellan 6 och 14 våningar där endast 25% av byggrättens yta tillåter byggnader med mellan 10 och 14 våningar. Skälet som anges är att denna begränsning ska ge en mer varierad bebyggelse i höjdd. För de som rör sig i gatunivå kommer denna begränsning ha mycket liten inverkan på hur gaturummet upplevs. Här är det i så fall mer viktigt att se till att ha en tvingande skrivning om publika verksamheter i bottenplan. Det är framförallt de första våningarna som avgör hur välkomnande gaturummet upplevs. De tre kvarteren ovanpå tunneln har

skrivningen BCPS "Bostäder, centrum, parkering och skola. Parkering och bostäder tillåts ej i fasad mot gata i bottenvåning" vilken borgar för ett levande och aktivt våningsplan.

Det är bra med regleringen om den fria höjden från gatans nivå upp till de utskjutande byggnadsdelarna (max 3 meter) som ska vara minst 6 meter. Annars riskerar dessa att skapa en känsla av ett slutet och trångt gaturum, liknande Världskulturmuseets överhäng vid Korsvägen.

Kommentar:

Funktionsblandning och täthet

Andelen bostäder i kvarteren regleras delvis i markanvisningen för området. Målet var i markanvisningen att inrymma cirka 400 bostäder inom de cirka 80 000 kvm BTA som möjliggjordes i planens byggrätt vid markanvisningen. Därefter har ytterligare ett kvarter markanvisats och planens byggrätt ökat till cirka 140 000 kvm BTA. Andelen bostäder är cirka 30 000 kvm, dvs 300–400 lägenheter. Minskningen av kvm BTA är gjord pga hantering av luftkvalitet och konstruktionsförutsättningar. Fördelningen anges dock som preliminär och kan justeras i det fortsatta arbetet. Utöver detta ställs även ett krav i markanvisningen på en inriktning i fördelningen mellan bostadsformer, 50% hyresrätter och 50% bostadsrätter.

I den MKB som tas fram inför granskningen prövas lämpligheten för bostäder utifrån framförallt trafikbullerpåverkan och luftkvalitet i området. Bedömningarna i MKB:n har påverkat möjligheten till och fördelningen av bostäder inom planområdet och ändringar har gjorts på plankartan.

Höjden på bebyggelsen

Inför granskningen har höjderna på bebyggelsen justerats i dialog med aktuella exploatörer. Tillhörande Stadsutvecklingsprogram 2.0 för Centralenområdet finns en studie över hushöjder. Där anges det lämpligt med ca 10 våningar inom planområdet, med möjlighet att gå upp något i höjd mot Stadstjänaregatan. Kvarteren som föreslås i detaljplanen ovanpå tunneltaket är mer komplicerade än vanligt och därmed även dyrare att grundlägga och bygga. Möjligheten till en mer varierad bebyggelsestruktur är också begränsad på grund av de nya kopplingar som önskas över tunneltaket samt de trafiklösningar som krävs mellan Götaleden, gator i markplan och den nya Hisingsbron. För att området ska vara intressant att exploatera krävs därför en något högre bebyggelse än vad Stadsutvecklingsprogrammet anger. Dimensionerande för bebyggelsen är de belastningsrestriktioner som tunnelns grundläggning utgör.

33. Markanvisade exploatörer, Ernst Rosén, Vasakronan, Skanska, Wallenstam

Vi är mycket glada över förtroendet med markanvisningen på Götaledens överdäckning och vi uppskattar möjligheten att kunna delta redan i detaljplaneskedet. Vi ser att vi tillsammans med staden har goda möjligheter att skapa en robust detaljplan med god genomförbarhet.

Bakgrund och underlag

Vi har uppfattat att målet med att överdäcka Götaleden är att eliminera den barriär Götaleden utgör idag, skapa en god blandad stadsmiljö byggt på de fastslagna stadskvaliteterna samt vara första etappen av en utveckling av centrala staden österut. Vi fyra byggherrar skall, i planprocessen, bidra med vår kompetens och våra erfarenheter av att utveckla, bygga och förvalta fastigheter i en tät stadsstruktur.

Byggherregruppen har under sommaren 2015 låtit fyra arkitektkontor rita parallellt på området och pröva samrådshandlingen. Alla fyra arkitektkontoren har gemensamma frågeställningar som samtliga pekar på utmaningar som har en negativ påverkan på den framtida exploateringen. Alla frågeställningar, har indirekt eller direkt, sin utgångspunkt i trafiken och de krav och förutsättningar den ställer på området. Byggherregruppen önskar därför ta del av de utredningar som redan gjorts för att få en förståelse för komplexiteten i trafikmiljöerna och konsekvenserna som eventuella förändringar leder till. Vår målsättning är att i samverkan med staden finna lösningar som bidrar till en bättre stadsutveckling som uppfyller de sex stadskvaliteterna och därmed en långsiktigt hållbar stad.

Byggherregruppens synpunkter på samrådshandlingen

Vi delar planförfattarnas ambitioner med detaljplanen och ser stora möjligheter att skapa både bostäder och kontor i kombination med nya stadsmiljöer, gångstråk och mötesplatser. Tack vare planens stora flexibilitet är förutsättningarna att finna bra lösningar inom planområdet mycket goda.

Att öka exploateringsgraden ser vi som oerhört angeläget för ett lyckat projekt för såväl staden som byggherrarna. Att skapa en hög densitet i detta läge med Centralstationen mindre än 100 meter bort bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle. Det ger också ett ökat underlag till restauranger och service, skapar levande kvarter över dygnets alla timmar. En högre exploatering ger också en större intäkt till staden vid försäljningen av byggrätterna, som då blir ett led i att få en hållbar ekonomi projektet för den investering som staden gör. Utifrån genomförda arkitektstudier kan vi också konstatera att samrådshandlingen ger stöd för en ökad exploatering, vilket vi ser som mycket positivt.

Vi anser att flera strategiska frågor behöver belysas och utvecklas inför nästa skede i planprocessen och överväga vissa förändringar som föreslagits i samrådshandlingen. Det gäller frågor såsom ramperna, dess placering och att de skapar barriärer i området, smala kvarter B och C för att kunna skapa goda bostäder, parkeringsplatsernas placering. Utöver övergripande strategiska frågeställningar anser byggherregruppen att ytterligare aspekter bör bearbetas. Det rör sig om bestämmelser kring exploatering, byggnadshöjder, lastförutsättningar, att smalna avgångsfartgatornas bredd till förmån för kvarterens bredd, sidoförflytta Vikingsgatans sträckning, överväga överbyggnadsrätt mellan kvarter, justera krav på entréer, öka tillåtelsen av bostäder i entréplan där det är möjligt med hänsyn till buller, tillåta överkragande byggnadsdelar längre ut än som tillåtet i samrådsförslaget samt att även tillåta kontor och vård inom kvarteren.

Vägen vidare

Vi vill pröva möjligheten till en detaljplan som utgår från idéerna och målen för hur staden skall upplevas i ögonhöjd och på fotgängarens villkor. Vi tror den absolut viktigaste frågan är att hitta en så bra lösning som möjligt för ramperna samt möjliggöra en breddning av kvarter B och C. Med hopp om en positiv respons på Byggherregruppens synpunkter avseende samrådshandlingarna ser vi fram emot en fortsatt god samverkan i detta viktiga och spännande stadsutvecklingsprojekt.

Kommentar:

Bakgrund och underlag

Stadsbyggnadskontoret instämmer i målformuleringen. Hur trafikering i området är tänkt att bli och hur den blir en förutsättning för området har utvecklats i planhandlingen. Likaså har planhandlingen utvecklats med hänsyn till stadskvaliteter. För kommentarer gällande trafik se även kommentar till yttrande nummer 10, 13, 22, 23 och 25.

Byggherregruppens synpunkter på samrådshandlingen

Möjlig exploatering har ökats från cirka 80 000 kvadratmeter till cirka 140 000 kvadratmeter. Detaljplanen medger även ett ytterligare utrymme att höja byggnaderna under förutsättning att de lastförutsättningar som finns följs. Annat val av konstruktionsmaterial skulle kunna göra detta möjligt, något som detaljplanen inte reglerar.

Rampernas placering och funktion är inte ändrad sen samrådsförslaget, det är dock vidareutvecklat när det gäller utformning och gator och stråk runt om har utvecklats till att bli mer tydliga.

Kvarterens fotavtryck har justerats i samråd med byggherrar, trafikverket och staden för att försäkra genomförandet ovanpå tunnelkonstruktionen.

För kommentarer gällande parkering se kommentarer till yttrande nummer 10, 11 och 25.

Buller- och luftutredningar visar att det inte är lämpligt med bostäder i entréplan och planhandlingen är således inte ändrad. Överbyggnadsrätt mellan kvarter är inte aktuellt i denna plan då intentionen är att i så stor grad som möjligt befolka gatorna och de allmänna platserna vilket bryggor mellan kvarter kan motverka. Bestämmelse med krav på avstånd mellan entréer är borttagen. Kvarterens användningar är utökade att förutom bostäder, centrum, parkering och skola även tillåta kontor, vård (ej sjukhus) och teknisk anläggning. Utkragningsmöjligheter är utvecklade i samråd med byggherrarna och med lasternas förutsättningar och har justerats inom delar av planområdet.

Vägen vidare

Planförslaget är, i samarbete med bland andra byggherrarna, stadsutvecklingsprogrammet för centralenområdet, stadens förvaltningar och trafikverket, utvecklat med utgångspunkt i stadskvaliteterna och med de fasta förutsättningar som råder inom planområdet.

I övrigt noteras synpunkterna.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Planens genomförandetid ändras till 8 år, utom för kvarteret Bronsen.
- Tillfällig markanvändning Industri utgår.
- Planbestämmelsen ”Entréer ska placeras var 20 meter mot gata” utgår.
- Planbestämmelser om bebyggelsens höjder justeras på plankartan.
- Krav på utformning av bebyggelsen närmast kulturmiljön vid byggnadsmindet och stationsparken förs in på plankartan. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av kulturmiljön.
- En miljökonsekvensbeskrivning med tillhörande underlagsrapporter för buller, luftmiljö, lokalklimat och vibrationer har tagits fram för projektet. Plankartan och planbeskrivningen har reviderats och kompletterats med utgångspunkt i utredningarna.

- Markanvändningen för bostadsändamål har tagits bort i plankartan i de områden som inte uppfyller kraven för luftkvalitet.
- Bestämmelse har förts in på plankartan som kräver att lektyta uppförs i kvarter där bostäder och/eller skola byggs.
- Krav på fasadutformning mot kvarterens innegårdar förs in på plankartan för att förbättra förutsättningarna för att dagsljus reflekteras ner på gårdarna. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta.
- Plankartan kompletteras med u-områden för allmänna ledningar och planbeskrivningen kompletteras med information om dessa.
- Plankartan kompletteras med E-områden för transformatorstationer, pumpstation och andra tekniska anläggningar.
- Planbeskrivningen kompletteras med information kring ledningsdragningar.
- Beskrivning av avfallshanteringen inom området läggs till i planbeskrivningen.
- Planhandlingarna kompletteras med en dagvattenutredning samt en skyfallsutredning. Detta beskrivs ytterligare i planbeskrivningen också.
- Planbestämmelse n_1 utgår i anslutning till Regionens hus.
- Parkeringsfrågan beskrivs tydligare i planbeskrivningen. En parkeringsutredning kompletterar planhandlingarna.
- Södra Sjöfartens förlängning mellan Kämpegatan och Torsgatan ändras till markanvändning HUVUDGATA.
- Utfartsförbud har förtydligats på plankartan och beskrivs i planbeskrivningen.
- Beskrivningen av trafiksituationen har kompletterats i planbeskrivningen och påverkan på riksintresset E45 har utretts i separat PM.
- Bestämmelse om att luftintag inte ska placeras mot gata har lagts till på plankartan.
- Bestämmelser om ljudnivåer har reviderats på plankartan och resonemanget har utvecklats i planbeskrivningen.
- Plankartan kompletteras med en upplysning om att gällande krav för vibrationer och stomljud ska uppfyllas. Planbeskrivningen kompletteras med ett resonemang kring detta.
- Plankartan kompletteras med en bestämmelse om att startbesked inte får ges innan markens lämplighet med avseende på markföroreningar är säkerställd.
- Plankarta och planbeskrivning har kompletterats med information och bestämmelser med utgångspunkt i den detaljerade riskutredning som tagits fram.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information kring översvämningsrisker och plankartan med bestämmelse om högvattenskydd.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om tunnelklassning E och förbud mot farligt gods.
- Planbeskrivningen har omformulerats gällande påverkan på fornlämningar.
- Bestämmelser b_2 och b_3 utgår. Bestämmelse b_1 har formulerats om. Upplysning om belastning av tunneln formuleras om på plankartan.
- Beskrivning av planbestämmelsen (TUNNEL) revideras på plankartan.
- Beteckningen (BCP_1) revideras på plankartan.
- Fastighetsbildningen beskrivs ytterligare i planbeskrivningen.
- Bestämmelsen om plantering omformuleras på plankartan.
- Planbeskrivningen kompletteras med information om det avtal och intrång på fastigheter som finns kopplat till detaljplanen.
- Illustrationsritningen kompletteras med sektioner som förklarar bebyggelsen relation till tunneln och planbestämmelser som är kopplade till detta.

- Plankartan kompletteras med en bestämmelse om att fasad mot väster för centrumfunktion ska till minst 50% av fasadens längd vara uppglasad

Fredric Norrå
Planchef

Anna Samuelsson
Planarkitekt

Frida Skarp
Planarkitekt, Tengbom

Bilaga 1 - Lista över samrådskrets

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
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Swedegas