



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept 2014-11-24 granskning

Datum: 2014-12-16

Diarienummer: 0495/12

Anna Samuelsson

Telefon: 031-368 17 48

E-post: anna.samuelsson@sbk.goteborg.se

Detaljplan för omarbetning av Götaleden inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 20 mars 2014 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 2014-04-09 till 2014-05-20.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet under tiden 2014-04-09 till 2014-05-20. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller om leden överhuvudtaget ska sänkas i tråg eller överdäckas direkt. Till detta lyfts att Götaleden borde ges annan utformning än som en led. Flera synpunkter handlar även om hur trafiken påverkas under bygg- och drifttid samt hur miljöaspekter hanterats och påverkas av ett genomförande. Det har även lyfts att Götaleden bör avvakta förslaget och pågående process med den nya Hisingsbron. Kontoret har med beaktande av inkomna synpunkter kompletterat planhandlingarna med en övergripande riskbedömningsutredning samt en kompletterande dagvattenutredning.

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 2014-05-19

Anser att det i fortsatt planarbete ska utredas vidare vilket val av konstruktion (tråg eller tunnel) som är den mest ekonomiska, tekniska och stadsmässiga utifrån Stadens perspektiv. Detaljplanen anger endast allmän plats trafik och hindrar inte att man väljer en tunnelkonstruktion istället för trågonkonstruktion. Troligen skulle planområdet dock kunna minskas ner något om man väljer en tunnellostning eftersom E45 då kräver mindre utbredning.

Tänkta ledningsstråk måste samordnas med en kommande överdäckning.

För att säkerställa kommande överdäckning av E45 måste hänsyn tas till att hela sträckan mellan Götatunnelns mynning och Falumotet i ett framtida Göteborg är överdäckt och detaljplanen likaså vägplanen måste ha utrymme för utrymningsvägar och övriga tekniska anläggningar som krävs för en tunnel av den karaktären.

Nämnden tillstyrker planförslaget.

Fastighetsnämndens protokoll har bifogats särskilt yttrande från M, FP

M och FP är positiva till att detaljplaneförslaget tillstyrks då Staden i samband med Trafikverket samtidigt för diskussioner gällande direkt överdäckning i samband med nedsänkning. Det troliga är att samordningsvinster och kostnadsbesparingar kan göras om överdäckning sker redan i samband med nedsänkningen. Vidare tidigarelägga byggnation.

Fastighetsnämndens protokoll har bifogats särskilt yttrande från MP

Göteborgs stad har satt upp klimatmål att minska koldioxidutsläpp och har en trafikstrategi med mål att minska trafiken i staden. Stadens budget preciserar också en tydlig inriktning om att "biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående." Som ett led i det arbetet anser MP att åtgärder som ökar eller permanentar biltrafikkapacitet, stora investeringskostnader och många stora pågående projekt ska prövas mycket noga.

Vår bedömning är att detaljplanen för nedsänkning av E45 Götaleden inte klarar en sådan prövning. Nyttan som uppnås väger inte upp den ökade klimatpåverkan eller risken för ökade biltrafikvolym som följer. De ekonomiska och planeringsmässiga effekterna är inte heller tillfredsställande utredda.

Fastighetskontoret bedömer att det finns samordningsvinster och kostnadsbesparingar om en överdäckning görs i samband med nedsänkningen och skriver att det "ska utredas vidare vilket val av konstruktion som är den mest ekonomiska, tekniska och stadsmässiga utifrån Stadens perspektiv" (se ovan). Någon sådan uppgift finns inte i planhandlingen och Byggnadsnämnden beslutade 2013-10-29 om en inriktning mot överdäckning.

Det finns inte heller några ekonomiska beräkningar av hur en överdäckning skulle finansieras eller uppgifter om underhållskostnader. Vidare saknas uppgifter om de underhållskostnader som projektet leder till trots att det konstateras att "Projektet medför att Trafikverket kommer att bygga ut gatuanläggningar som efter färdigställande ska över-

lämnas till kommunen genom trafikkontoret för fortsatt drift och förvaltning.” Planering för Västlänken och Station Centralen pågår, det är oklart hur området kommer att påverkas av det arbetet. Dessutom planeras utbyggnad av resecentrum, en pågående detaljpanelläggning av Bangårdsviadukten pågår och en klar detaljplan för ombyggnad och tillbyggnad av Regionens hus (Vita Huset). Utveckling av Nordstan med mera är andra projekt som kommer att starta eller pågår i Centralenområdet. En detaljplan för överdäckning mellan ny Hisingsbro och det nya Kämpemotet har nyss startat och täcker behovet av anslutning till nya Hisingsbron. Ett arbete pågår också för att flytta trafik till Göteborgs hamn från E45 och Lundbyleden till Söderleden respektive Norrleden. MP anser det klokt att invänta fortsatt planering i avvaktan på de pågående projekten. Vänta till flytten av trafik till Hamnen får effekt innan trafikutvecklingen på E45 bedöms igen. Därför är det bättre att avvakta med nedsänkningen och alla åtgärder som inte är helt och hållet nödvändiga för att säkra byggandet av Hisingsbron. De åtgärderna ryms inom den detaljplan för överdäckning mellan ny Hisingsbro och det nya Kämpemotet som nyss startat.

MP föreslår fastighetsnämnden att besluta att avstyrka förslag till detaljplan för omarbetning av Götaleden inom stadsdelen Gullbergsvass, samrådsremiss med hänvisning till klimatmål, trafikstrategi och de kostnader som projektet medför.

Kommentar:

Detaljplanen möjliggör både att Götaleden sänks i tråg och däckas över. Detaljplanen reglerar inte valet av alternativ i tid utan tillåter att leden däckas både direkt och vid ett senare tillfälle. Parallellt med planarbetet pågår diskussioner inom staden om leden ska däckas direkt eller inte.

Arbetet med ledningsstråken sker för hela sträckan och samsynkas med intilliggande projekt samt den framtida stadsutvecklingen.

I arbetet med Vägplanen (Trafikverket) och detaljplanen har projekten utgått från att hela sträckan mellan gasklockan och Järntorget är nedsänkt, dvs i tunnel. De krav som ställs på utrymme för utrymningsvägar och övriga tekniska anläggningar inryms därför i den föreslagna utformningen.

Kommentar till M och FP

En nedsänkning av Götaleden innebär flera fördelar även innan en överdäckning sker. Barriäreffekten minskar genom nya kommunikationsmöjligheter över leden, förbättrat gång- och cykelnät, ökad trafiksäkerhet, minskad bullerpåverkan etc.

Detaljplanearbete för Götaledens västra del har startat som föreslår byggnation direkt i tre kvarter eller liknande, beroende på val av utformning.

Kommentar till MP

Ett genomförande av detaljplanen innebär nya kopplingar över Götaleden genom vilka gång- och cykeltrafik gynnas. Med en framtida överdäckning ökar förutsättningarna och trafiksäkerheten för gång och cykel ytterligare. En sänkning av leden innebär inte att Stadens klimatmål eller trafikstrategi ska följas. Staden är mycket angelägen om att trafiken ska minska med 25% till år 2020. Med en framtida stadsutveckling av Gullbergsvass, Centralenområdet och Frihamnen förväntas trafiken inte öka jämfört med i dagsläget. År 2012 uppmättes trafiken till 70 000 fordonsrörelser/dygn och beräknas till år 2040 till 73 000 fordonsrörelser/dygn. Med en framtida överdäckning och ventilation av tunneln förbättras luftmiljön och miljö kvalitetsnormerna för luft jämfört med i dagsläget.

För att inte planarbetet ska dra ut på tiden, med anledning av en ny Hisingsbro, utreds de ekonomiska konsekvenserna av en sänkning och överdäckning parallellt med planarbetet. Genomförandebeskrivningen förtydligas i beskrivningen av kostnadsfördelningen av sänkningen.

Arbetet med detaljplanen fortgår parallellt med processen för den nya Hisingsbron eftersom tidplanerna är korta och för inte riskera att skapa förseningar, den befintliga Göta älvbron är uttjänt till 2020. Inom Staden och tillsammans med Trafikverkes hålls löpande avstämningar mellan projekten. Alla nödvändiga åtgärder som krävs för den nya Hisingsbron inryms inte i projektet med det påbörjade detaljplanearbetet för överdäckning av Götaleden (mellan Stadstjänaregatan – Kämpegatan). Förbindelser över leden vid Kämpegatan och Falutorget inklusive gång- och cykelförbindelser, nödvändiga för tillgängligheten till Gullbergsvass, ingår inte i det påbörjade detaljplanearbetet.

Planarbetet avvaktar inte en flytt av trafiken till Hamnen eller detaljplanen för Hisingsbron eftersom merparten av trafiken på Götaleden har lokala mål, nu och i framtiden.

2. Trafiknämnden 2014-05-22

Trafiknämnden anser att detaljplanen på ett bra sätt stödjer den utveckling av infrastrukturen som är erforderlig till följd av planeringen av en ny Hisingsbro.

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.

Trafiknämnden tycker det är positivt med de synergieffekter som uppnås i projektet. Nedsänkningen är föranledd av den nya Hisingsbron samtidigt som nedsänkningen medger möjlighet till en god stadsutveckling i Gullbergsvass som ges möjlighet till bra kopplingar till Göta Älv.

Trafiknämnden ser gärna att den planerade lokalgatan med tillhörande gång- och cykelväg i Partihandelsgatans förlängning mot Kämpegatan och Bergslagsgatan inryms i detaljplanen. Under arbetes gång har det framkommit önskemål om Älvstranden utvecklings AB att kunna hantera det framtida exakta läget för denna gata i sin planering av Gullbergsvass. Trafikkontoret godtar detta och förutsätter att trafikkontoret och Älvstranden Utvecklings AB kan avtala om en lokalgata med tillhörande gång- och cykelväg söder om Götaleden i Partihandelsgatans förlängning mot Kämpegatan anläggs på kvartersmark i avvaktan på detaljplanering av Gullbergsvass.

Trafiknämnden vill se att den planerade cykelvägen utmed lokalgatan söder om Götaleden i Partihandelsgatans förlängning åskådliggörs i illustrationsritningarna.

Trafiknämnden ser det positivt att detaljplanen medger ett byggbart bjälklag. Det är av vikt att det säkerställs att denna bestämmelse även medger broar, så att exempelvis aktuell plan medger komplettering av ytterligare broar över Götaleden i framtiden.

Trafiknämnden vill även delge att Trafikkontoret för närvarande utreder möjlighet till ytterligare koppling mellan Gullbergsstrand och det övergripande vägnätet (Norra Sjöfarten), bl. a vid Kilsgatan.

Trafiknämndens protokoll har bifogats särskilt yttrande från MP

Yttrandet detsamma som bifogats Fastighetsnämndens protokoll, se yttrande nr 1. Sammanfattningsvis föreslår MP att avstyrka förslag till detaljplan för omarbetning av Götaleden med hänvisning till klimatmål, trafikmål, trafikstrategi och de överväldigande kostnader som projektet medför.

Trafiknämndens protokoll har bifogats särskilt yttrande från Vägvalet

Från början var sagt att en del vid bron skulle sänkas för att hantera nedfarterna från bron. Nu har detta utvidgats till att handla om hela leden fram till Falutorget.

Med detta förs resonemang om hur det ska finansieras men det framgår dåligt vad som får stå tillbaka.

Det som är sagt är att bidraget till Hisingsbron på 2 miljarder kr ska täcka bron och landsidorna. Efter bron och nedsänkningen finns endast ca 200 miljoner kvar. Totalt ska bron inkluderat olika delar kosta 3,7 miljarder kr.

Frågan är vad som exkluderas till förmån för detta. Det är precis detta som stadsrevisionen påpekar i sin granskning, att man planerar vissa åtgärder längre fram som sedan exkluderas och på så sätt så genomförs aldrig delar som är mer angelägna.

Det som verkar drivande till att genomföra, utöver den föreslagna nedsänkningen som är nödvändig, är möjlighet att bygga hus över Götaleden. Trots att man borde veta att det är ytterst svårt att hantera detta i och med strikta regler kring möjliga olycksrisker som kan medföra hot mot ovan byggnader.

Vägvalet ser det som viktigt att vi gör rätt saker och garanterar att bron blir klar i tid och med de medel som faktiskt finns. Att lägga dessa på andra saker just nu är enligt oss felaktigt. Vägvalet yrkar därför avslag.

Trafiknämndens protokoll har bifogats särskilt yttrande från M och FP

Yttrandet är det samma som bifogats Fastighetsnämndens protokoll, se yttrande nr 1. Sammanfattningsvis är M och FP positiva till att detaljplaneförslaget tillstyrks.

Kommentar:

Den planerade lokalgatan angränsande till planområdet i söder kvarstår utanför planområdet för att inte låsa en framtida utveckling av Älvstrandens fastighet. Lokalgatans genomförande avses regleras i avtal mellan Staden och Älvstranden Utveckling AB i avvaktan på planläggning av området.

Illustrationskartan kompletteras med en illustration av planerad cykelväg angränsande söder om planområdet.

Inom planbestämmelsen däck tillåts broar att uppföras. Dock är planbestämmelsen bro tillagd för att tydligt redovisa att broar är tillåtna att byggas separat innan överdäckning sker.

Kommentar till MP

Se kommentar till yttrande nr 1.

Kommentar till Vägvalet

För kommentarer till projektekonomi se kommentar till yttrande nr 1.

Till granskningsskedet kompletteras planhandlingarna med en riskutredning för att klargöra åtgärder som krävs utifrån riskbilden.

För kommentar till planens anpassning till nya Hisingsbron, se kommentar till yttrande nr 1.

Kommentar till M och FP

Se kommentarer till yttrande nr 1 (M och FP).

I övrigt noteras synpunkterna.

3. Miljö- och klimatnämnden 2014-06-03

Miljö- och klimatnämnden anser att tunnelmynningar och stödmurar ska förses med absorbenter för att undvika reflekterande trafikbuller.

Luftkvaliteten i området behöver utredas vidare i nästa steg för att kunna avgöra var det är möjligt att placera exempelvis bostäder.

I planprocessens nästa steg ska dagvattenhanteringen hanteras i ett helhetsgrepp

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

Övriga synpunkter

Miljö- och Klimatnämnden anser att det är positivt att man i projektet arbetar med möjligheten att underlätta för kollektivtrafiken och förbättrar säkerheten för cyklister genom exempelvis fler och planskilda passager över Götaleden. Det är mycket positivt att man i planhandlingen har stämt av hur planen överensstämmer med Göteborgs stads lokala miljömål.

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.

Idag är bullernivåerna mycket höga i och utanför planområdet. Ljudnivåerna förväntas dock minska till under 65 dBA i nästan hela området vid en nedsänkning av Götaleden även utan bullerskydd. Det är positivt att det i planbestämmelserna står att bullerskydd får anordnas men tunnelmynningar och stödmurar vid överdäckning ska förses med absorbenter.

En nedsänkning skulle troligtvis inte försämra luftkvaliteten utan skulle högst troligt innebära att luftkvaliteten förbättras på det överdäckade området. Däremot kanske luftkvaliteten försämras i ”mynningarna” till överdäckningen. I nästa steg i processen behöver luftkvaliteten utredas för att kunna avgöra var det är möjligt att placera exempelvis bostäder.

De vattenföroreningar som uppstår i driftskedet av Götaleden kommer att regleras i det tillstånd som vägghållaren Trafikverket avser att söka. Som remissinstans vid denna tillståndsprövning kommer vi att bevaka dessa frågor.

Vid en eventuell överdäckning uppstår ytterligare ett 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

Kommentar:

Plankartan kompletteras med bestämmelser som reglerar att vid en överdäckning ska ljudabsorbenter anordnas vid tunnelmynning samt att ljudabsorbenter får anordnas längs stödmurar.

När en överdäckning med bostäder blir aktuell tas en utredning gällande luftmiljön fram.

Detaljplanen kompletteras med en fördjupad dagvattenutredning till granskningsskedet.

I övrigt noteras synpunkterna.

4. Kretslopp och Vatten 2014-05-19

Avfall

Under byggtiden är det viktigt att säkerställa att avfallshanteringen fungerar i området Gullbergsvass och Gullbergsstrand. Renova har bland annat ett lager på norra sidan om Götaleden till vilket transporter underbyggtiden behöver vara möjliga

Ledningsnät

Kretslopp och vatten har ett stort antal ledningar inom planområdet vilka måste flyttas i nytt läge till stora kostnader. En sänkning av Götaleden innebär en barriär för VA-ledningsnätet vilket i stora delar fungerar med självfall. Bland annat så behöver tre nya pumpstationer byggas och två så kallade dykarledningar att behöva byggas. Detta innebär ökade kostnader för drift- och underhåll samt att anläggningens driftsäkerhet minskar.

Utformning av sänkning

Utrymmet för ledningar utmed planerad sänkning är begränsat och påverkas sannolikt till stor del av hur sänkningens slänter utformas. Ju brantare slänt desto mer utrymme för ledningar.

Dagvatten

Som Kretslopp och Vatten tidigare förordat i översänt PM efter startmöte, bör en dagvattenutredning beställas. Den dagvattenutredning som utförts på beställning av Trafikverket bedöms sakna information om hur stadens omkringliggande ytor påverkas av den barriär för dagvattenflödet som nedsänkningens högvattenskydd innebär. Bland annat föreslås i Trafikverkets dagvattenutredning lösningar som försämrar kapaciteten på den allmänna VA-anläggningen. Därför är det ännu viktigare att ytliga avledningsvägar efter sänkning av leden utreds. Kretslopp och Vatten önskar Stadsbyggnadskontoret beställer ett tillägg till Trafikverkets dagvattenutredning.

Med anledning av detaljplanen planerar Kretslopp och vatten tillsammans med Trafikverket att bygga en dagvattenpumpstation i Gullbergsvass. Kretslopp och vatten utreder möjligheterna att anordna rening och/eller fördröjning av dagvatten i området för att hantera krav på rening från Miljöförvaltningen, samt minska maxflödet till planerad pumpstation. Dock är utrymmet för rening/fördröjning mycket begränsat i Gullbergsvass norr om Götaleden.

I samband med sänkningen av Götaleden kommer dagvattenledningar som idag belastar Gryaabs reningsverk att slopas. Dagvattnet kommer enligt planering att avledas till Göta Älv via ovannämnd dagvattenpumpstation. Detta är positivt ut miljöhänsyn då åtgärden minskar bräddning från avloppssystemet till recipient samt att andelen dagvatten som transporteras till Gryaab för rening.

E-område

Fem nya e-områden önskas på plankartan, enligt bifogad bilaga. Antalet och lägen kan inte fastställas i dagsläget och får därför revideras i granskningskedet enligt överenskommelse med Stadsbyggnadskontoret.

Klimatanpassning

Plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska 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 +2,8 meter (RH2000).

Ekonomi

Diskussioner pågår gällande kostnader av ledningsflytt pågår med Trafikkontoret.

Kretslopp och vatten får kostnader för ny dagvattenpumpstation som förvaltningen tillsammans med Trafikverket planerar att bygga, bland annat med anledning av att dagvattnet inte längre kan avledas i ledningar som tas bort vid nedsänkningen av Götaleden.

Avtal

Kretslopp och vatten är direkt berörda av det genomförandeavtal som skrivs mellan staden och Trafikverket måste förvaltningen delta i utformandet av avtalet. Kretslopp och vatten avser utöver genomförandeavtalet att skriva avtal med Trafikverket gällande utförande och ekonomi för ledningsflytt.

Övrigt

På s. 26 (37) i planbeskrivningen tas följande bort: ”inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Göteborg vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.”

Kommentar:

Slänten/trågväggarna ska utformas så branta som möjligt för att skapa bäst förutsättning för kommande överdäckning vilket då även ger mer plats till ledningar.

Detaljplanen kompletteras med en fördjupad dagvattenutredning till granskningsskedet.

Plankartan kompletteras med ett E-område för pumpstation vid Gullbergsstrandgata mellan Kämpegatan och Torsgatan.

Plankartan kompletteras inte med en bestämmelse om färdig golvhöjd. Bestämmelsen däck på plankartan reglerar att byggbart bjälklag ovan leden ska uppföras så att en fri höjd om 6,7 meter till vägbanan erhålls. Dessutom reglerar planbestämmelsen -3,6 att vägbanan för Götaleden inte får anordnas till en högre höjd än -3,6 meter. Höjregleringarna innebär att planen inte möjliggör en lägre golvnivå än + 4,8 meter.

Planbeskrivningen revideras och nämnt stycke på s. 26 utgår.

I övrigt noteras synpunkterna.

5. Park- och Naturnämnden 2014-05-26

Park- och Naturnämndens synpunkter handlar om möjligheten att se detta område som en testarena i enlighet med Vision Älvstaden samt att ”tråget” överdäckas så snart som möjligt för att ge ökad möjlighet för gående och cyklister att röra sig på ett stadsmässigt vis i området. Stadens verksamhet för snöröjning och renhållning av gator ligger i anslutning till planområdet. Det är viktigt att vägar hålls öppna under byggtiden så att dessa verksamheter kan fungera.

Dagvattnet från Götaleden kommer vid en sänkning att renas innan det släpps ut till Göta älv, vilket inte sker idag. Vid en framtida överdäckning kommer farliga partiklar att minska.

Götaleden utgör idag en kraftig barriär i centrala Göteborg när det gäller rekreation och möjlighet att ta sig gåendes och med cykel mellan älven och centralen samt till Stampenområdet. Kopplingar mellan Gullbergsvass och Gullbergsstrand påverkas mycket beroende på hur ramper utförs och var de placeras vid ombyggnad av Götaleden. Dessa måste studeras vidare för att passa in i pågående planering för respektive område och för att inte omöjliggöra viktiga kopplingar mellan Gullbergsvass och Gullbergsstrand.

Förvaltningens nuvarande trädpolicy betonar vikten av att ha ett varierat trädbestånd i staden. De förslag som redovisas i gestaltningsprogrammet, framtaget av Trafikverket, bidrar till detta. De trädplanterade ytorna kan också utgöra en spännande möjlighet till

att följa Älvstadsvisionens uppmuntran till testarena. Planteringsytorna utmed leden kan testas för att se hur exempelvis vissa arter tar upp partiklar, klarar ett torrare klimat, renar luft samt hur snabbt plantorna växer i de artificiella växtbäddarna.

Träden kommer att växa under hårda förhållanden med lite jord och stundom mycket torr mark på grund av begränsad jordvolym. Det är därför viktigt att vattenposter finns på rimliga avstånd samt att det går att ta sig till alla träd på ett enkelt sätt. Jorddjupet är viktigt för trädens överlevnad och detta bör vara så djupt som möjligt, helst upp till två meter.

Kommentar:

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid se kommentar till yttrande nr 1.

Förutom de föreslagna kopplingarna vid Kämpegatan och Falutorget möjligt ytterligare två framtida kopplingar (vid en överdäckning) mellan Kämpegatan och Falutorget. Vid en överdäckning av hela sträckan (ca 800 m) mellan Götatunnelns mynning och Falutorget finns det möjlighet till minst fem kopplingar.

I övrigt noteras synpunkterna.

6. Stadsdelsnämnd Centrum 2014-05-27

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. Det innebär också att möjliga platser för bostäder och verksamheter i centrala lägen skapas ovanpå genomfartsleden.

De planskilda korsningarna innebär en positiv stadsutveckling och större rörelsefrihet för de oskyddade trafikanterna. Av och påfarter till genomfartsleden 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. Gående och cyklister på stadens gatuplan ska inte färdas genom ett vägområde, staden ska fortsätta över genomfartsleden.

På gatuplanet, den nivå där stadens gator och torg ligger och den nivå där livet levs, bör Göteborgs Stads stadsmiljöpolicy följas vid all utformning även runt Götaledens väg-område. Gator, broar, ljussättning, kulörsättning, markbeläggning med mera bör inordnas i stadens övergripande system och design. Nere i tråget råder Trafikverkets riktlinjer för gestaltning av trafikmiljön. Med detta synsätt behöver den föreslagna detaljplanens gestaltningsprogram omarbetas då det helt hänvisar till Trafikverkets gestaltningsprogram för sänkning av E45.

Med genomtänkta och generösa broar med god plats för både cykel och gångtrafik på ömse sidor vägbanorna över den sänkta trafikleden ges stadslivet också möjlighet att utvecklas av egen kraft innan överdäckning genomförs. Alternativt kan kompletterande broar för gång och cykeltrafik anordnas.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med hänvisning till Stadens stadsmiljöpolicy. Ytterligare gestaltningsfrågor och sociala aspekter hanteras i detaljplanen för överdäckningen i samarbete med Stadsdelsnämnd Centrum.

I övrigt noteras synpunkterna.

7. Lokalnämnden 2014-05-19

Ingen erinran. Med en framtida överdäckning bör både bostäder, kontor och handel tillskapas samt behov av skola, förskola och äldreboende beaktas.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och beaktas i nästkommande skede.

8. Göteborg Energi 2014-05-20El

Inom området för detaljplanen finns många anläggningar, kablar och transformatorstationer. En sänkning av Götaleden innebär att många av de befintliga anläggningarna måste flyttas och några transformatorstationer behöver byggas. Det är mycket viktigt att det i planarbetet tas hänsyn till utrymme för behov av ledningsstråk för befintliga och tillkommande ledningar samt transformatorstationer. För anläggningar inom kvartersmark ska ledningsrätt upplåtas.

Fjärrvärme

Sänkningen av Götaleden berör ej fjärrvärmeledningar. Göteborg Energi önskar dock att den planerade bron vid Falutorget förbereds för en fjärrvärmeledning. En dialog önskas i den fortsatta projekteringen av bron för att säkerställa en framtida försörjning av värme till Gullbergsvass.

Opto

Ledningar för opto kommer att beröras av sänkningen av Götaleden. GothNet förutsätter att arbetena bedrivs så att befintliga ledningars funktion eller åtkomst inte skadas.

Fastighet

Göteborg Energi önskar en fortsatt dialog om planerna avseende föreslaget etableringsområde och planerna på att riva gasklockan och nyttja fastigheten för annat ändamål, vilket kan påverka trafikkombyggnaden. Tillsammans med Trafikverket bör vi agera i samförstånd med miljöförvaltningen för eventuella åtgärder gällande förorenad mark. Utredningen bör visa hur tankstationen vid Renova kommer att påverkas i kommande planläggning för trafikändamål där önskan är att fastigheten blir mer tillgänglig efter föreslagen trafikkombyggnad.

Kommentar:

En förprojektering av ledningsflytt inom och intill planområdet pågår och tas fram av Trafikkontoret och Trafikverket i samråd med ledningsägare. Utredningen samordnas mellan pågående projekt för Hisingsbron, Götaleden och Västlänken.

I övrigt noteras synpunkterna.

9. Räddningstjänsten Storgöteborg 2014-05-23

Möjlighet i plan till överdäckning innebär ytterligare en tunnel av Götaleden där Götatunneln sedan tidigare finns. Eventuella utrymmesbehov för brandtekniska installationer eller tillgänglighet för räddningstjänsten för tillkommande tunnelsträcka har inte redovisats i detta skede i planhandlingarna.

Räddningstjänsten bedömer att denna detaljplan kan, ur räddningstjänst synpunkt, tillstyrkas med reservation får ovanstående synpunkt.

Kommentar:

En riskbedömningsutredning tas fram inför granskningskedet av planen som bland annat ska klargöra behovet av nödvändiga utrymmesbehov för brandtekniska installationer och tillgänglighet för räddningstjänst. I arbetet med Vägplanen (Trafikverket) och detaljplanen utgår arbetet från att hela sträckan mellan gasklockan och Järntorget är nedsänkt, dvs i tunnel. De krav som ställs på utrymme för utrymningsvägar och övriga tekniska anläggningar inryms därför i den föreslagna utformningen.

10. Göteborgs Hamn AB (GHAB) 2014-05-16

Plan- och miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med att E45 utgör tillfartsvägen till riksintresset Göteborgs Hamn, delarna Masthuggskajen och Majnabbe. Det är bra att det i planbeskrivningen framgår hur riksintresset för Göteborgs Hamn påverkas av planen. GHAB instämmer med Stadsbyggnadskontoret att en sänkning av Götaleden inte innebär att riksintresset befaras påverkas negativt av ett genomförande. Men det kräver att Trafikverket genomför de åtgärder som krävs för att få en bra framkomlighet på leden och därmed hamnarna, även under byggskedet.

Kommentar:

Plan- och miljökonsekvensbeskrivningen ingår i arbetet med Vägplanen och tas fram av Trafikverket. Denna ingår inte i handlingarna för detaljplanen.

I övrigt noteras synpunkterna.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Länsstyrelsen inklusive Trafikverket och SGI (Statens Geotekniska Institut) 2014-05-22

Länsstyrelsen tolkar planen som en överdäckning (tunnel) utan byggrätter ovanpå, och inte som en förberedelse till överdäckning. Därför krävs ytterligare riskutredningar och planen behöver samordnas med vägplanen. Väg-höjder och möjliga placeringar av däck behöver justeras. Frågor rörande farligt gods och tunnelklassning behöver beaktas i fortsatt planering. Förorenad mark behöver beaktas i fortsatt planering utifrån vad som planeras i kommande byggrätter på överdäckningen eller i angränsande områden.

Vidare behöver det klargöras om högvattenskydd till +3,8 meter är möjligt ur geotekniskt perspektiv. Om översvämningsskyddet ska vara möjligt att bygga upp till +3,8 meter i en framtid behöver det möjliggöras i planen. Vägens lägsta läge behöver regleras i planen för att risken för ras och skred ska undanröjas. Slutligen behöver det av planhandlingarna framgå att MKN för vatten kan uppnås.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör:

Riksintresset väg E45

Tunnelsäkerhet, högvattenskydd och vägens geotekniskt möjliga lägsta höjd

Miljökvalitetsnormer för vatten

Ovanstående punkter måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med nedanstående beskrivning för att ett antagande av detaljplanen inte ska överprövas av Länsstyrelsen.

Riksintresse väg E45

Detaljplanen måste möjliggöra vägplanen och då behöver planerna stämma överens. I dagsläget är det planlagt för ett däck öster om Falutorget som kommer att hindra vägens funktion. Det är endast väster om Falutorget som det skall vara ”däck”. Öster om bron vid Falutorget skall det endast vara genomfart.

Risk, säkerhet och översvämning

Eftersom planen möjliggör en överdäckning så måste riskfrågorna avseende tunnelsäkerhet belysas i aktuell detaljplan. Planen tillåter en överdäckning som skulle kunna resultera i en tunnel som blir längre än 500 m. Följande behöver därför beaktas:

Överdäckning: Om planen ska möjliggöra överdäckning så måste riskfrågorna hanteras i denna plan. Räddningstjänsten bör involveras för att samråda kring insats och utrymningsmöjligheter.

Tunnel >500 m: Om tunneln är längre än 500 meter så ska lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar tillämpas. Längden på tunnel räknas från det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen, vägen: en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon.

Länsstyrelsen vill ha en redovisning av hur högvattenskyddet kan utformas. Länsstyrelsen anser att det behöver klargöras om det finns belastningsrestriktioner som begränsar skyddets höjd. Länsstyrelsen anser att detaljplanen behöver medge att översvämningsskyddet kan byggas upp till +3,8 m.

Vägens högsta höjd anges i planen (-3,6 meter). Detta kräver åtgärder i form av utskiftning av material som tydligt behöver framgå. Lägre nivåer inverkar på stabiliteten varför en lägre gräns också måste anges. Gränsen för vägens lägsta läge bör anpassas till vilka möjligheter till utskiftningar som finns inom planområdet. Om det inte är möjligt behöver frågan lösas innan planen antas.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Av planhandlingarna behöver det framgå hur MKN för vatten kan uppnås. Det är viktigt att dimensioneringen av dagvattenmagasinen ger tillräcklig uppehållstid för att föroreningar ska avskiljas i den omfattning som behövs för att säkerställa att MKN uppnås. Underlagsdokument för beräkning av vattenflöden behöver vara P104 och inte det gamla P90. I den uppdaterade versionen räknas ökade flöden under höst/vinter in.

Länsstyrelsen framför även ett antal rådgivande synpunkter enligt 2 kap Plan- och bygglagen (PBL), samtlig text som följer.

Plankartan

Länsstyrelsen vet att det befintliga högvattenskyddet för Gullbergsmotet är +2,5 och det nya för väg E45, som ska vara +2,8, ska ansluta till detta. En förklaring till varför högvattenskyddet har olika höjd i planen behöver dock finnas i planbeskrivningen för att öka förståelsen av bestämmelserna.

Under ”Utformning av allmän plats” anges att fri höjd skall vara 6,7 meter under det framtida däck. Detta kan förtydligas med uppgift om att det ska vara 5,2 meter fri höjd till underkant på skyltar och installationer (t ex fläktar). För att klara detta är 6,7 meter ett lämpligt mått från betongens under-sida till vägbanan. Det ger 1,5 meter utrymme för skyltar och installationer.

På plankartan behöver det finnas plats avsatt för omhändertagande av dagvatten.

Övriga planhandlingar

Dagvatten: Uppgifter om den förväntade reningen saknas och hur riktvärden ska uppfyllas. Planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av vilka ytor som avleder vatten till kommunens dagvattenledningar respektive Trafikverkets. Därtill bör det framgå om Göteborgs Stad avser rena det dagvatten de ansvarar för.

Kulturmiljö: På sida 35 i planbeskrivningen bör beskrivningen av kulturmiljön justeras och utvecklas i beskrivningen av konsekvenserna på kulturmiljön. På sida 6 och 35 framgår att riksintresse för kulturmiljö inte bedöms påverkas men på sida 11 att det påverkas, dessa motsägelser bör justeras. På sida 27 justeras texten till att det krävs Läns-

styrelsens tillstånd för att avlägsna fornlämningar inte att det krävs arkeologiska undersökningar för att få tillstånd att avlägsna dem.

Miljömål: Det bör i planbeskrivningen framgå vilka miljömål som berörs.

Luftkvalitet: Av hänsyn till den dåliga luftkvaliteten i området är det viktigt att planera så att gång- och cykelbanor generellt läggs på ett avstånd för att skydda trafikanterna.

Trafikbuller: Med pågående utvecklingsplaner är det angeläget att möjliggöra för framtida bullerdämpande åtgärder och att buller beaktas i gestaltningsarbetet. Det bör beskrivas vilka effekter som förväntas av åtgärderna. En beskrivning av buller saknas i planbeskrivningen under miljökonsekvenser.

Förorenad mark: Det räcker inte med att redogöra för nuvarande föroreningsituation. Även föroreningsituationen efter måste beskrivas. Även om detaljplanen inte föreslår bostäder behöver annan tänkbar byggnation i anslutning till planområdet beaktas i en sådan riskbedömning, tex scenarion med bostäder på överdäckningen eller i angränsande områden. Om det i framtiden skulle bli aktuellt

Masshantering: För att planen ska vara genomförbar behöver det vara säkerställt att det finns avsättning för överskottsmassor, rena och förorenade.

Tunnelkategorisering: Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om att någon kategorisering av tunneln inte skett och kommer ske i ett senare skede. Påståendet av att ett totalförbud av farligt godstransporter ger en fri stadsutveckling inte är helt riktigt (planbeskrivningen på s. 20). Om tunnel klassas som E tunnel innebär det att det kommer vara förbjudet för de flesta farligt godstransporterna att transporteras där. Den kommunala vägen som föreslås (men ej planläggs i denna detaljplan) får då större betydelse för farligt godstransporter till närområdet.

Geoteknik: Vid redovisning av glidyta i sektion 0/840 finns restriktioner för hur omgivningen påverkar vägen, vilket innebär belastningsrestriktioner utanför detaljplaneområdet. I kommande planering behöver belastningsrestriktionerna beaktas då vägen blir en planeringsförutsättning för den planerade exploateringen i Gullbergsvass.

Förhållande till Översiktsplan: Planen är i linje med gällande översiktsplan.

Redaktionella kommentarer: Datum och skede för Vägplanen på s. 9 i planbeskrivningen bör justeras.

På s. 18 i Planbeskrivningen bör texten gällande farligt gods justeras. Det är tillåtet med transporter till och från av- och pålastningsplatser.

I figur 19 i Planbeskrivningen anges att E6 S+ S och ev E45 ska kunna köra av E45 vid Falutorget i vänstergående riktning, vilket inte anges i Vägplanen där möjligheten att köra av vid Falutorget endast finns i östergående riktning.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Riksintresse väg E45

Plankartan justeras så att bestämmelsen däck öster om Falutorget utgår, för att samsynka detaljplanen med Vägplanen. Trafikverket har i arbetet med Vägplanen utgått från att det i framtiden blir tunnel från Falutorget till Järntorget.

Risk, säkerhet och översvämning

Planhandlingarna kompletteras med en riskbedömningsutredning, som tas fram i samråd med räddningstjänsten, till granskningsskedet, se även kommentar till yttrande nr 9.

Planbeskrivningen förtydligas i beskrivningen av åtgärder för översvänningsrisk. Dagvatten hanteras inom vägområde för GENOMFART, se ytterligare kommentarer nedan under rådgivande synpunkter – plankarta. I planbeskrivningen på sida 27 beskrivs alternativa utformningar av högvattenskyddet. Ytterligare beskrivning finns i Trafikverkets plan- och miljöbeskrivning. I detaljplanen så hanteras översvänningsrisken på kort och medellång sikt. På kort sikt skyddas leden genom föreslaget högvattenskydd. På medellång sikt skyddas leden genom en avstängning av på- och avfarter. På lång sikt hanteras risken utanför detaljplanen på en övergripande nivå, vilket är ett pågående arbete inom Staden.

En lägsta tillåtna höjd av vägens nivå kompletteras inte plankartan. Att sänka träget mer än nuvarande förslag går inte för att klara rampernas vävningssträckor, så att de inte blir för korta eller branta. Därmed bedöms en föreslagen planbestämmelse vara onödig.

MKN vatten

Planbeskrivningen förtydligas gällande påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten.

Dagvatten från leden kommer att renas innan det släpps ut i Göta Älv, vilket inte sker i nuläget, och innebär en positiv påverkan på MKN vatten (läs mer i planbeskrivningen på s. 35-36). Därmed bedöms dagvatten från planområdet inte riskera att MKN för vatten i Göta Älv riskerar att överskridas. De två föreslagna dagvattenmagasinen för nedsänkningen dimensioneras för en uppehållstid på 36 timmar och för att ta hand om de första 15 mm nederbörd.

Utförda dagvattenberäkningar har tagit hänsyn till ökade flöden under höst- och vinter (enligt P104). Detta har stämts av med Trafikverkets konsulter som utfört beräkningarna.

Samtal förs mellan Staden (Miljöförvaltningen) och Trafikverket om platsspecifika utsläppsvillkor (dvs kravet på den förväntade reningen av dagvattnet) som avses fastställas i Mark- och Miljödomstolen. I tillståndsansökan, med tillhörande MKB och Teknisk Beskrivning, redovisas valda och bortvalda reningsalternativ samt förslag på platsspecifika utsläppsvillkor. Länsstyrelsen har möjlighet att yttra sig i tillståndprocessen. En påverkan är även beskriven i framtagna behovsbedömning som är avstämmd med Länsstyrelsen 2013-02-22. Påverkan på vatten finns även beskrivet i Trafikverkets vägplan, vilken Länsstyrelsen tillstyrkt 2014-06-25.

På plankartan anger planbestämmelsen plantering att marken ska beklädas med gräs och träd och att stenläggning eller motsvarande tillåts.

Kommentarer som följer berör de rådgivande synpunkterna.

Plankarta

Planområdet justeras och planbestämmelsen gällande anpassningen i högvattenskydd utgår. Områden med nivå +2,5 kommer avtalas mellan Trafikverket och fastighetsägaren.

Planbestämmelsen däck justeras gällande fri höjd.

Planbestämmelsen däck förtydligas.

Ytor för omhändertagande av dagvatten ingår i angivet trafikområde och preciseras inte ytterligare för att möjliggöra en flexibilitet vid utformningen och projekteringen, se även ovanstående kommentar under MKN vatten. Dagvattenmagasinen utformas i linje med de krav på kapacitet som anges i framtagna dagvattenutredning. Planbeskrivningen förtydligas i beskrivningen av dagvatten. Detaljplanen kompletteras med en fördju-

pad dagvattenutredning till granskningsskedet. Planbeskrivningen kompletteras med en illustration över vilka ytor som avses tas omhand kommunalt respektive av Trafikverket.

Övriga planhandlingar

För en beskrivning gällande rening av dagvatten, se under rubriken MKN vatten ovan.

Beskrivningarna av kulturmiljö justeras i planbeskrivningen.

Vilka miljömål som berörs finns beskrivet i planbeskrivningen på s. 35 och har kompletterats ytterligare. Miljömålen finns även beskrivna i framtagna behovsbedömningar viken avstämts med Länsstyrelsen 2013-02-22 samt i Plan- och miljöprogrammet (Trafikverket).

Föreslagna gång- och cykelvägar inom planområdet föreslås endast i broarna över Götaleden. Övriga gång- och cykelvägar ligger utanför planområdet.

Detaljplanen tillåter att bullerskydd uppförs inom planbestämmelsen GENOMFART och GENOMFART₁. Plankartan kompletteras med krav på ljudabsorbenter vid en överdäckning och tunnelymning samt att ljudabsorbenter i får anordnas i stödmurar. En beskrivning av bullerkonsekvenser finns i planbeskrivningen men stycket har flyttats till rubriken Konsekvenser.

Förorenad mark bedöms inte påverka en eventuell framtida bostadsbebyggelse ovanpå leden. Marken för leden ska saneras till MKM. Inga halogena/klorerade lösningsmedel har påträffats vid utförda provtagningar. Kompletterande provtagningar ska utföras. Skyddsåtgärder på framtida bebyggelse är även möjlig i form av radonsäkert utförande för att förhindra porgasinträngning.

Inom staden pågår ett arbete med lokalisering av ytor för överskottsmassor. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av dessa.

En tunnelkategorisering sker i samband med en framtida överdäckning, utgångspunkten i detaljplanen är att gränsen för farligt godstransporter vid Falutorget och västerut kvarstår. Texten på s 20 i planbeskrivningen justeras i beskrivningen av fri stadsutveckling.

Omhändertagandet av överskottsmassor studeras vidare av Trafikverket. Hanteringen beskrivs även i Plan- och Miljöbeskrivningen på s. 30,75 och 80 och kompletteras planbeskrivningen.

Datum och skede för Vägplanen på s. 9 i planbeskrivningen justeras.

Texten på s 18 i planbeskrivningen gällande farligt gods justeras.

Figur 19 i Planbeskrivningen justeras.

I övrigt noteras synpunkterna.

12. Göteborgsregionen 2014-04-25

Inga lämnade synpunkter.

13. Försvarsmakten Högkvarteret 2014-05-28

Ingen erinran.

14. Polismyndigheten i Västra Götaland 2014-05-15

Ingen erinran.

15. Sjöfartsverket, Infrastruktur 2014-04-10

Ingen erinran

16. Skanova 2014-04-15

Skanova har anläggningar i och intill planområdet. Vissa kommer i konflikt med planerad sänkning. Skanova har idag en dialog med Trafikverket och har inget att invända mot planförslaget.

17. Svenska kraftnät 2014-04-28

Ingen erinran.

18. Västtrafik 2014-05-13

Ingen erinran

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.

19. Fastighetsägare till Gullbergsvass 703:17, 2014-05-20

I remissvaret från kommunstyrelsen i granskningsskedet påtalades vikten av att sänkningen byggs med möjlighet till överdäckning för att skapa möjligheter till stadsutveckling i Gullbergsvass och ett förverkligande av Vision Älvstaden. Trafikverkets konstruktion av nedsänkningen, redovisad i vägplanen, är inte förberedd för en framtida överdäckning även om den inte omöjliggör densamma. En överdäckning i samband med nedsänkningen skulle kunna innebära samordningsvinster vad gäller anläggningskostnader och omgivningspåverkan under byggtid, jämfört med en trågkonstruktion med en i efterhand påbyggd överdäckningskonstruktion. Parallellt med planarbetet utreder Trafikverket och staden frågan.

En ev tunnelloösning kräver en mindre utbredning vilket skulle kunna ge ett minskat planområde, en mindre påverkan på omkringliggande fastigheter samt kortare spännvidder i framtida byggnadskonstruktioner. I det fortsatta planarbetet behöver vidare utredas vilket val av konstruktion (tråg eller tunnel) som är den mest fördelaktiga för staden utifrån ekonomiska, tekniska och stadsmässiga perspektiv.

Samrådshandlingen visar ett exempel på möjlig utformning av byggnader/kvarter vid överdäckning av föreslagen trågkonstruktion. Redan i detta skede bör utformningen studeras vidare med anledning av konstruktion och genomförandekonomi för att klargöra konsekvenser för olika konstruktioner där såväl gestaltning, stadsmässig struktur och placering av ledningar påverkas.

Till följd av Västsvenska paketet med Västlänken och sänkning av E45 kommer Gullbergsvass under lång tidsperiod att beröras av mycket omfattande anläggningsarbeten med omläggning av ledningsstråk, schakt och tillfälliga gator. Projektet medför intrång i Älvstranden Utveckling AB-s fastighet, för bl a ledningsomläggning, inskränkt vägrätt för högvattenskydd, rivning av f d DHL-byggnadens västra del, tillfällig väg under byggtiden samt permanent väg efter färdigställande.

Ambitionen är att på sikt utveckla Gullbergsvass och bygga blandstad med kopplingar till vattnet och övriga delar av staden. Med utgångspunkt i visionens ambitioner är det viktigt att utformningen av E45 och ytor runt leden på ett tydligt sätt gestaltas efter beslutad målbild. Eftersom stadsutvecklingen kommer att ske under en längre tid är det även värdefullt att ledens roll ytterligare utreds i olika tidsperspektiv samt i överdäckt respektive icke överdäckt läge. För att säkerställa kommande överdäckning av E45

måste detaljplanen ta höjd för de utrymningsvägar och tekniska anläggningar som kan krävas vid en överdäckning av leden från Götatunnelns mynning till Falumotet.

Redovisade sektioner behöver utökas och visa hur trafikområdet med högvattenskydd och grönzon anslutes och kopplas till omkringliggande mark och till befintliga gaturum och byggnader. Även markhöjder inom kvarteren på den framtida överdäckade leden behöver tydliggöras.

Kommentar:

För Staden är det mycket viktigt att en framtida överdäckning blir genomförbar på ett lämpligt och optimalt sätt, avseende en framtida stadsutveckling. En löpande dialog förs mellan Staden och Trafikverket i frågan.

Parallellt med planarbetet studeras möjlig bebyggelseutveckling i förhållande till konstruktion, både av ledens sänkning och byggnader, ledningsplaceringar, genomförandeekonomi etc. (se även kommentar till yttrande nr 1).

I samband med pågående projekts påverkan på Älvstrandens fastighet hålls löpande dialoger mellan Staden och Älvstranden.

De redovisade sektionerna i planbeskrivningen utökas till att visa intilliggande gator, bebyggelse etc.

20. Fastighetsägare till Gullbergsvass 11:7, 2014-05-19

Trafikföring

Anser att det blir en kapacitetsförsämring beträffande möjligheterna att ta sig mellan de större kringliggande lederna, de omgivande stadsdelarna och in till Gullbergsvass/Hultmans Holme. Det finns ingen redovisning för dagens kapacitet, vilken är för liten, gentemot den planerade kapaciteten.

Vidare saknas avkörningsfält från E45 Ö vid Gasklockan, vilket är en försämring. I enlighet med utförda ritningar erbjuds endast en enfilig lösning vid Kämpegatan. Detta i ett av de mer, gällande arbetsplatser, expanderande områdena.

Högvattenskydd

Kvarstående avsaknad av högvattenskydd från älven inom området mellan älven och planområdet är kortsiktigt och erbjuder enbart en försämrad trafikföring då var bil passerandes in i området skall ta sig över detta högvattenskydd.

Kostnaden torde vara lika att placera högvattenskyddet i älvkanten, då sträckan är ungefärligen densamma. Vidare erbjuder ett högvattenskydd i älvkanten två ytteligare fördelar, en mot översvämningar, skyddad stadsdel samt en mindre komplicerad trafikföring.

Vattendom

Det nya högvattenskyddet bryter emot nu gällande vattendom och förändrar breddningsförhållanden i händelse av en höjd vattennivå i älven.

Överdäckning eller sänkning

Att inte överdäcka området initialt skapar en isolerad ö. En öppen led delar staden. Att däcka över, binder samman staden och erbjuder attraktiva byggrätter. Vi finner det svårt att förstå i vilket senare skede det vore bättre än att från början att däcka över leden, i det fall det skall förberedas för det.

Förslag

Ändra trafikföringen vid Gasklockan och riv denna. Gör infarten vid Gasklockan till en huvudentré till Holmen. Skapa på platsen för Renova en plats för möte med butiker, service och restauranger.

Kommentar:

Tillgängligheten kommer inte att minska genom att det möjliggörs bättre fastighetsanläggningar samt gång- och cykelvägar längs Kämpegatan ner till Gullbergsstrandgata. Trafikföringen ses över i Gullbergsvass/Gullbergsstrand i anslutning till nya motet vid Kämpegatan. Se även kommentar till yttrande nr 5. Planbeskrivningen kompletteras med en skiss över förslag till trafikförsörjning i området.

För kommentar gällande högvattenskydd och påverkan på vatten se kommentar till yttrande nr 11.

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid se kommentar till yttrande nr 1.

I övrigt noteras synpunkterna.

21. Fastighetsägare till Gullbergsvass 5:23, 2014-05-20

Den konstruktionslösning som Trafikverket har tagit fram idag omöjliggör inte en överdäckning, men innehåller inte heller några förberedande åtgärder för att underlätta för detta eller för att minimera framtida kostnader. Enligt uppgift från Staden pågår i skrivande stund förvisso diskussioner kring detta vilket är mycket positivt. Erforderliga grundförutsättningar avseende såväl finansiering som projektering och utförande saknas emellertid vilket kommer att skapa problem om de inte beaktas. Ett sätt att finansiera och genomföra en överdäckning är att sälja byggrätter på locket till en eller flera exploatörer, vilket innebär att Stadens ekonomi då inte belastas. En förutsättning för denna lösning är att det finns en detaljplan som ger stöd för en framtida exploatering. Vidare måste detaljplanen utformas i samråd med den eller de aktuella exploatörerna för att säkerställa att den blir långsiktigt hållbar i samtliga tre dimensioner, där värdet av de skapade byggrätterna måste möta de kostnader som en överdäckning innebär. Ur ett tidsperspektiv måste en detaljplan föreligga innan byggnationen av vägen påbörjas, så att exploatörens projekteringsunderlag kan inarbetas och så att merkostnader för projektering och förberedelsearbeten kan finansieras av respektive exploatör.

Såsom detaljplaneförslaget nu är utformat, där varken en överdäckning eller en exploatering ovanpå locket möjliggörs i närtid, skapas inte dessa nödvändiga förutsättningar.

Förberedande arbeten med grundkonstruktioner för en exploatering kan därmed inte utföras och finansiering via en försäljning av byggrätterna inte säkerställas. Detta innebär att kostnader för planering och förberedelse istället måste tas av Staden om en överdäckning skall möjliggöras i närtid. Vi bedömer det som högst sannolikt att denna lösning inte är möjlig.

Genom det nu gällande detaljplaneförslaget är risken uppenbar att det sår som den nedsänkta vägen skapar genom ett av Stadens mest attraktiva utvecklingsområden permanentas för årtionden framöver, kanske till och med för alltid. Vi menar att detta skulle vara en mycket olycklig utveckling som går helt stick i stäv med de höga ambitioner som utbyggnaden av Centrala Älvstaden sätter upp för Göteborgs framtid.

Vårt förslag är att möjligheterna till en överdäckning utreds. Med bakgrund i ovanstående föreslår vi att en studie avseende möjligheterna och förutsättningarna för att göra en överdäckning av vägsträckan snarast påbörjas, samt att arbetet med den aktuella detaljplanen stoppas i väntan på att resultatet från denna utredning kan presenteras. Parallellt görs en analys av de byggrätter som kan åstadkommas genom en överdäckning och hur värdet av dessa kan möta merkostnaden för att förbereda för överdäckningen.

Nästa steg, med ovanstående som bakgrund, hoppas vi blir en positiv respons från Göteborgs Stad med förhoppningen att vi ges möjlighet att presentera ett mer konkret förslag för hur projektet kan realiseras. Fastighetsägaren önskar gärna en dialog med Staden med anledning av framförda synpunkter.

Kommentar:

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid samt konstruktion se kommentar till yttrande nr 1 och 19.

I övrigt noteras synpunkterna.

22. Fastighetsägare till Gullbergsvass 6:24 (kv Bronsen), 2014-05-19 och

2014-10-08

En dialog har förts mellan fastighetsägaren och Trafikverket gällande kommande trafik på Kämpegatan och påverkan på fastigheten. Vissa förbättrande justeringar har gjorts som en följd av genomförda dialoger. Vissa frågor är dock oklara eller kvarstår.

I genomförda dialoger med Trafikverket framgår inte hur biltrafik till och från Lilla Bommen avses lösas. I planbeskrivningen (sida 22) redovisas att Gullbergsstrand och Lilla Bommen kommer att angöras via Kämpegatan. Det framgår även (sida 23) att det inte kommer att vara möjligt att svänga av i Falutorget från E45 istället sker en hänvisning till Kämpemotet eller Slakthusmotet. Med ovanstående beskrivning torde det innebära att all trafik som nu går till och från Gullbergsstrand och Lilla Bommen via Stads-tjänaregatan leds till Kämpegatan och att Falutorgsmotet i princip inte kommer innebära någon avlastning på Kämpegatan. Tillsammans med planerad bebyggelse vid nya Hisingbron och dagens trafikmängd kommer Kämpegatan inte klara framtida trafikmängder. Stadstjänaregatan med två filer ut från Gullbergsstrand och en fil in klarar inte ens dagens trafikmängder. Att leda denna trafikmängd via Kämpegatan kommer att innebära kaos i trafiksituationen och hindra tillfart till fastigheten Bronsen för av- och pålastning via lastkajerna. Fastighetsägaren motsätter sig på det bestämdaste den planerade trafiklösningen då fastigheten kommer att lida avsevärd skada i och med att många verksamhetsutövare inte kan bedriva sina verksamheter och bli tvungna att finna ersättningslokaler.

Det är absolut nödvändigt att anordna separat in- och utfart till och från Lilla Bommenområdet, förslagsvis där nuvarande smitinfart är belägen, för att minska på trycket på Kämpegatan.

Vidare har fastighetsägaren tagit del av det förslag som ligger på högvattenskydd i form av en höjning av trottoaren till en vall i hörnet Morten Krakowgatan – Kämpegatan. En sådan höjning skulle innebära att gångbanan skulle ansluta mot fasad 1 meter över nuvarande sockel vilket inte accepteras. En möjlig lösning skulle kunna vara att skyddet tillgodoses genom förlängning av den mur som löper utanför Holmens Herr. Trafikverket utreder frågan och har presenterat ett förslag som tillgodoser önskemålen.

Från både Trafikverket samt Trafikkontoret har information givits om att någon överföring av tomtmark från fastigheten till allmänplatsmark inte är aktuellt. I samrådshandlingen anges emellertid på sida 30-31 att cirka 200 kvm ska lösas in vilket inte accepteras.

Fastighetsägaren påpekar att det redan i dagsläget är oacceptabla köbildningar ut från Gullbergsstrand på Kämpegatan och Gullbergsstrandgata. Bifogat yttrandet ligger en karta och fotografier som visar köbildningarna. Fler anslutningar måste planeras till och från Gullbergsstrand.

Kommentar:

För kommentarer till trafikförsörjningen se kommentar till yttrande nr 5 och 20. Bifogade bilder och kartor som redovisar köbildningarna i nuläget vidarebefordras till Trafikkontoret för fortsatt hantering.

Den föreslagna höjningen av trottoaren utgår.

Planbeskrivningen justeras så att text angående marköverföring revideras och förtydligas genom att det är 3D-fastighetsreglering som avses, på sida 30-31. Regleringen föreslås så att Trafikverket blir ägare för marken under markytan och nuvarande fastighetsägare äger marken ovan markytan. Plankartan har förtydligats genom komplettering med kvartersmark för Handel och kontor samt industri.

23. Fastighetsägare till Gullbergsvass 1:1, 1:17, 5:1 och 5:26, 2014-04-23

Platzer ser mycket positivt på en överdäckning av nedsänkningen, från Götatunnelns östra mynning och så långt det är möjligt. För att skapa en möjlighet och hålla fart i en central stadsutveckling bör överdäckning utföras i samband med nedsänkning. Överdäckningen bör därför dimensioneras för att tåla exploatering av ytan.

Fastigheterna med tillhörande hyresgäster kommer att påverkas under en lång tid. Platzer förutsätter att genomförandet av projektet planeras på ett klokt sätt och att fastighetsägarna har en möjlighet att vara med och påverka, inte minst för att kunna hålla de hyresgäster som finns i området informerade. Vidare förutsätter Platzer att det kommer att vara god tillgänglighet till området Gullbergsvass/Lilla Bommen under hela genomförandet.

Som en stor fastighetsägare i området vill Platzer gärna bidra till att utveckla Lilla Bommen/Gullbergsvass och att tillsammans med Stadsbyggnadskontoret driva en för området hållbar utveckling.

Kommentar:

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid samt konstruktion se kommentar till yttrande nr 1 och 19.

För kommentarer kring trafik se kommentar till yttrande nr 5 och 20.

24. Företrädare för fastighetsägare till Gullbergsvass 5:17, 2014-04-29

Den föreslagna bron över E45 till Kämpegatan kommer att ge väldigt trång gata och hamna tätt in på fastigheten.

Hur påverkar föreslagna pumpstationer vid Kämpegatan respektive Kilsgatan vår fastighet och hyresgäster genom tex buller, vibrationer, doft eller liknande.

Befintliga parkeringar (20 st) på framsidan av Holmens Herrekipering är för verksamheten viktiga parkeringar och fungerar som kundparkeringar. Ersättningsparkeringar fungerar inte vilket kräver att befintliga parkeringar förblir intakta samt brukbara under hela byggtiden. Skulle det ändå bli nödvändigt med ersättningsparkeringar så måste det bli utmed samma gata, i direkt anslutning väster om befintliga parkeringar.

Kommentar:

För kommentarer kring trafik se kommentar till yttrande nr 5 och 20.

De föreslagna pumpstationerna genererar inte buller eller vibrationer, med undantag för när de är placerade i direkt anslutning och startar.

Parkeringarna tillhörande Holmens Herr kommer kunna vara kvar i driftskedet, men antalet kan komma att påverkas på grund av en tillkommande pumpstation. Se även kommentar till yttrande nr 20. I samband med en stadsutveckling i området bedöms pågående verksamhet bli mer lättillgänglig och ges ett mer centralt läge i staden och nytt, ökat kundunderlag.

25. Fastighetsägare till Gullbergsvass 10:3, 2014-06-04

Detaljplanen berör Renovas verksamhet genom att en 2000 m² stor yta längs Mårten Krakovgatan beräknas tas i anspråk för nedläggning av vatten- och avloppsledningar och framtida inlösen. Eftersom planområdet är beläget i mycket nära anslutning till vår miljötvätthall så finns det risk att arbetena och den framtida inlösen kommer att påverka tillgängligheten till tvätthallen. I den helautomatiska tvätthallen kan vi tvätta alla typer av tunga fordon. Tvätthallen är unik såtillvida att en stor del av tvättvattnet återanvänds och släpps därefter ut i avloppsnätet först efter att ha renats i hallens egen reningsanläggning.

Tvätthallen används för ca 4000 tvättar per år av både Renovas fordon och externa kunder som t ex Park- och Naturförvaltningen, färdtjänsten och polisen. Ungefär 30% är tvättar för externa kunder. I de entreprenadavtal för avfallsinsamling som vi innehar med vissa av våra ägarkommuner ingår beställarkrav på att vi minst var 14:e dag tvättar våra renhållningsfordon i en miljögodkänd tvättanläggning. Tvätthallen är därför en mycket viktig resurs för att Renova skall kunna leva upp till åtaganden och verksamhetens miljöpolicy.

För att tillgängligheten till tvätthallen inte skall begränsas krävs att vi under byggtiden och i framtiden kan disponera en fri ca 4,5 meter bred tillfartsgata från Trollhättegatan parallellt med Mårten Krakowgatan till tvätthallens infartsport. Utfarten från tvätthallen sker åt öster i riktning mot Falutorget och enligt planförslaget så kommer inte denna utfart att påverkas av byggnationen.

En stor del av ytan inom föreslaget planområde på fastigheten nyttjas i dag som personalparkering för Renovas anställda. Ungefär 90 st p-platser längs med staketet på Mårten Krakowgatan kommer att försvinna p g a Götaledsprojektet. Det kommer att skapa problem för många av våra anställda då vi inte kan erbjuda parkering på andra ytor inom området och många anställda har arbetstider som kräver att de börjar tidigt på morgonen då möjligheten att åka med kollektivtrafik är begränsad.

Kommentar:

För att även fortsättningsvis uppnå en god tillgänglighet till tvätthallen pågår diskussioner mellan Staden och Trafikverket i frågan.

Utfarten vid Falutorget kommer att kvarstå vid ett genomförande.

Gällande parkeringsplatserna så påverkas inte dessa eftersom det är en 3D fastighetsbildning som avses, för mer info se kommentar till yttrande nr 22.

I övrigt noteras synpunkterna.

26. Fastighetsägare till Gullbergsvass 3:3 och 16:1, 2014-05-19

Vi tycker att en överdäckning av E45 är en mycket viktig pusselbit för att skapa möjlighet att binda ihop stadsdelarna på bägge sidor om leden och förordar därför denna lösning. Det kommer även att skapas nya angöringar till kontorsområdet i Gullbergsvass och det är av största vikt att dessa angöringar är inbjudande och lättorienterade, vilket bidrar till att området bibehåller sin ställning som en av Göteborgs mest attraktiva arbetsplatser.

Kommentar:

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid samt konstruktion se kommentar till yttrande nr 1 och 19.

För kommentarer kring trafik se kommentar till yttrande nr 5 och 20.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

27. Företrädare för Green Cargo AB, 2014-05-20

Green Cargo AB hyr och arrenderar mark av Älvstranden. Verksamheten kommer att få problem logistiskt som Stadsbyggnadskontoret och Trafikverket inte beskriver i undersökningarna. Av detta skäl har vår andrahandshyresgäst gjort en uppsägning. Förslaget innehåller stora problem för Gullbergsvassgatan där vår trafik ska gå (vi kan ej använda Bergslagsgatan) där kommer krock uppstå med Stadstrafikens bussar och all annan trafik. Följdeflekterna kommer att bli att Green Cargo kommer att få svårt att leverera gods i tid. Vad är Göteborgs stads vision av detta område över en 5-10års plan?

Kommentar:

För kommentar till trafik se kommentar till yttrande nr 5 och 20.

Stadens vision för området presenteras i förstudie för Gullbergsvass och stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet version 1.0.

Övriga

28. Naturskyddsföreningen i Göteborg, 2014-05-20

Naturskyddsföreningen ser delar av förslaget som direkt olämpliga för att skapa stadsmässighet i området, emedan förslagets grund är bra. Vidare finns stora risker för miljöpåverkan under byggskede.

Avfarter till Kämpegatan bör tas bort. Nya vägar bör inte utformas som del i motorvägssystem, utan som stadsgator. Detta gäller även Bangårdsviadukten som refererad avfart länkas till.

Med lokalgator utvidgas avstånd, snarare än att minska dem. Planen bör bättre förbereda en framtida överliggande stadsgata genom att utveckla ytorna mellan lokalgator och motorvägsgrav.

Kommentar:

För kommentarer gällande stadsutveckling se kommentar till yttrande nr 1.

En beskrivning av miljöarbetet under byggtiden sammanfattas enligt följande i Vägplanens plan- och miljöbeskrivning (s. 83). Tillståndsärenden behandlas av mark- och miljödomstolen eller Länsstyrelsen. Vissa ärenden, så kallade anmälningsärenden, kan behandlas av Staden. En verksamhet, som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt, men som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön, ska anmälas för samråd hos tillsynsmyndighet. Under byggskedet tillämpas Trafikverkets riktlinjer "Gemensamma miljökrav för entreprenader 2012". Myndigheternas krav i samband med tillståndsprocesser kommer att arbetas in i förfrågningsunderlaget.

Avfart till Kämpegatan bibehålls för att kunna bibehålla goda kommunikationer och gång- cykelförbindelse till Gullbergsvass. Kämpegatan avses utformas som lokalgata och blir en viktig koppling mellan Staden till älven. Med en överfart vid Kämpegatan erbjuds en mer finmaskig trafikstruktur i Gullbergsvass och trafik som ska till centralen behöver inte åka igenom Gullbergsvass. Ytterligare lokalgator föreslås knyta an den södra och norra sidan om planområdet i ett skede då leden överdäckas, se även kommentar till yttrande nr 5.

29. YIMBY Göteborg och ytterligare 17 st instämmande till yttrandet,

2014-05-27

YIMBY Göteborg anser att området utvecklas med fel fokus. Ombyggnaden av Götaliden planeras först och sedan får stadsutvecklingen ske bäst den kan runt omkring trafik-

lösningarna för bilar. Det är oroande att detta synsätt tycks prägla i stort sett all utveckling och planering av vår stad. Stora trafikprojekt först, och därefter (eventuellt) stad i mellanrummen. Denna prioritering leder till en transportdrivande struktur, vilket förutom att det bryter mot intentionerna i översiktplaneringen och dess senaste fördjupning är både oekonomiskt och ohållbart. Vi tycker istället att trafikplaneringen borde underordnas och bli en integrerad del av stadsplaneringen även när det gäller europavägar med påstått riksintresse.

Det finns goda anledningar att problematisera Götaledens påstådda funktion som övergripande väg och dess upphöjning till riksintresse. Ledens roll är redan idag begränsad. Götatunneln är inte klassad för farligt gods, personbilstrafiken är nästan uteslutande lokal och dessutom har staden beslutat att Stenas färjetrafik vid Masthuggskajen ska upphöra. Låsningen vid en motorledslösning som bara är attraktiv för biltrafik framstår som i det närmaste ideologisk. Det är uppenbart att Trafikverket inte har tillämpat fyrstegsprincipen utan istället utgått ifrån att lösningen på problemet är en biltrafiksapparat.

YIMBY Göteborg anser att boulevardalternativet förtjänar att utredas ordentligt och beaktas seriöst. Ifall en boulevard ändå inte anses möjlig bör Göteborg kräva att Trafikverket tar det fulla ekonomiska ansvaret för sin egen väg och dess anslutningar till Göteborgs vägnät. Trafikverket bör även ta det fulla ekonomiska ansvaret för överdäckningen. Ifall inte det är möjligt är det viktigt att finansiering även för överdäckningen säkerställs innan nedsänkningen inleds, för annars riskerar vad som är tänkt som en provisorisk lösning att bli beklämmande permanent.

Vidare påstås i planen att den nya Hisingsbron kräver att den signalreglerade korsningen Falutorget ersätts. Det är långt ifrån uppenbart, i själva verket framstår det som att Trafikverket försöker smyga in extra kostsamma åtgärder när man nu ändå har ett projekt på gång och dessutom själva inte står för merparten av projektets finansiering. Vi tycker inte att Göteborg ska betala för standardhöjning av en statlig väg. Då möjligheterna att överdäcka är högst oklara och flera forskare menar att biltrafikarbetet har planat ut för att i framtiden minska. Därför tycker vi att det är rimligt att vara försiktig med investering i stora biltrafiksprojekt och bara utföra det absolut mest nödvändiga. Vi ser inga hinder för att lösa anslutningen till den kommande Hisingsbron med betydligt mer begränsade och fokuserade åtgärder och tycker att en sådan lösning bör premieras över liggande kostsamma förslag.

Överlag tycker vi lösningen "ovan jord" är undermålig. I praktiken ser det ut att bli motorled både ovan och under jord som följd av hur man valt att utforma anslutande lokalgator. Förutom att det förtar syftet att minska biltrafikens negativa påverkan av området en smula så ger det dåliga förutsättningar för stadsutveckling. Det finns vackra visioner om att skapa en blandstad som växer över leden, men det finns många hinder för denna hypotetiska blandstad. Inte minst riskerar den valda utformningen av biltrafiksapparaten leda till en negativ spiral där ingen vågar satsa på en attraktiv blandstadsstruktur med kvarter som har verksamhetslokaler i botten. Detta eftersom det rör sig väldigt lite människor utanför en bil i en biltrafiksapparat, vilket leder till att få människor har anledning att besöka området vilket leder till ännu lägre vilja att utveckla ett stadsmässigt område. Det är mycket viktigt att från början välja en utformning som upplevs som stadsmässig och som har god tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Där tycker vi att förslaget lämnar mycket övrigt att önska. Förslaget är olyckligt och helt på tvärs med intentionerna i Stadens egen trafikstrategi.

Kommentar:

Sänkningen av Götaleden är nödvändig för att kunna skapa anslutningar till den nya föreslagna Hisingsbron. En ny Hisingsbro är av stort stadsutvecklingsintresse för att

binda ihop den södra och norra älvstranden samt Hisingen, med anledning av att den befintliga bron är uttjänt inom några år. Men även för att skapa bättre miljö i stadens centrala delar. Parallellt med planarbetet för Götaleden arbetar Staden med stadsutvecklingsfrågorna och håller en löpande dialog med Trafikverket för att tillgodose Stadens intresse.

När samtlig pågående stadsutveckling i områdets närhet, Centralen, Frihamnen och Gullbergsvass är färdig innebär det att angöring till och från områdena måste hanteras på något sätt. Även om Götaleden inte idag kanske inte är lika utpräglad som riksintresse, av ovan nämnda orsaker, så är den i framtiden viktig för den kommande lokaltrafiken. Med förslaget kan bullerpåverkan minskas avsevärt och luftkvaliteten förbättras jämfört med tex boulevardalternativet. När leden däckas över kan bebyggelse utvecklas relativt fritt ovanpå och sammanbinda Älven, Gullbergsvass och Centralenområdet genom ett finmaskigt och stadsmässigt gång- och cykel samt lokaltrafiknät, se även kommentar till yttrande nr 1 och 19.

Den ekonomiska fördelningen av projektet grundar sig i att sänkningen av Götaleden föranleds av en ny, lägre, Hisingsbro vilket som nämns ovan är av stort intresse för Staden. Staden ses därför som initiativtagare till sänkningen, som inte hade varit nödvändig utan en ny lägre Hisingsbro, vilket förslagsvis innebär att Staden tar en större andel av kostnaderna än Trafikverket. Den ekonomiska fördelningen är inte fastlagd ännu och förhandlingar med Trafikverket fortgår.

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid se kommentar till yttrande nr 1.

I övrigt noteras synpunkterna.

30. Företrädare för Sveriges Redareförening, 2014-05-20

Den föreslagna Hisingsbron med sin låga segelfria höjd om 13 m över MW och dess bilanslutning norr om Götaleden styr utformningen av ledens omarbetningen. Eller omvänt så främjas Centralenområdets utveckling av Götaledens överdäckning och utformningen av bron med sin låga höjd. Sambandet mellan Hisingsbron och omarbetningen av Götaleden är uppenbar och tydliggörs av det faktum att kostnaden för denna ingår i kostnaden för den nya Hisingsbron.

Även övrig planering av Centralenområdet kommer att påverkas av Hisingsbrons utformning. Enligt Företagens tidigare redovisning får väg eller järnväg/spårväg ej byggas i strid mot en fastställd detaljplan. Göteborgs Stads fysiska planering i form av en fördjupad översiktsplan/strukturplan borde ha föregått detaljplanen för omarbetningen av Götaleden. Den nu aktuella detaljplanen strider mot de fastställda detaljplanerna i området och det är inte sannolikt enligt Företagens bedömning, och med hänsyn till kravet om en godtagbar lösning av förbindelsen till Hisingen, att stadens pågående detaljplanläggning för Hisingsbron kommer att kunna vinna fastställelse.

I enlighet Sveriges Redareförenings samrådsyttrande 2013-10-08 och granskningsyttrande 2014-03-07 över vägplanen för berörd del av E45 föreslås att också ett fortsatt arbete med rubricerad detaljplan avvaktar i väntan på berörda myndigheters prövning av plan- och tillståndsfrågan för Hisingsbron samt en översiktlig planredovisning av Centralenområdet.

Kommentar:

En ombyggnad av Götaleden styrs delvis av utformningen av en ny Hisingsbro men även för att möjliggöra en central stadsutveckling, minskade barriäreffekter, ökad tillgänglighet inom staden, bättre förutsättningar för kollektivtrafik och gång- cykeltrafik etc. En sammanvägning av flertalet avvägningar och intressen har resulterat i föreslagna utformning.

Det är helt riktigt att väg- och spårväg inte tillåts i strid mot gällande detaljplan, som är den juridiskt bindande. Förslaget ligger i linje med gällande Översiktsplan för området, läs mer i planbeskrivningen samt Länsstyrelsens yttrande, nr 11 i samrådsredogörelsen. En översiktsplan anger en övergripande politisk viljeriktning för en framtida planeringsinriktning/utveckling för ett område utan att gå ner på detaljnivå. En översiktsplan är inte juridiskt bindande.

För kommentar till att invänta Hisingsbron se kommentar till yttrande nr 1.

31. Boende på Västerlandsgatan 8, 2014-05-19

För att uppfylla de nationella miljömålen med minskade utsläpp från trafiken behöver kollektivtrafiken i princip behöver dubbleras, vilket Göteborgs stad måste ta hänsyn till i den fysiska planeringen.

Alla frågor kring kollektivtrafiken, vägtrafiken, GC-trafiken och bebyggelseutvecklingen på båda sidor om Älven behöver utredas parallellt mot en samordnad helhet.

En kommande flyttning av Stena-terminalen kommer att minska anledningen att klassa Götaleden som riksväg och genomfartsled. I stället kan den bli en viktig stadsgata med huvuduppgift att betjäna Centrum på båda sidor om Älven. I detta läge är det olämpligt att låta vägtrafiken få prioritet genom att bli först ut med detaljplan, som sedan låser övriga delar av stadsutvecklingen.

Sammanfattningsvis bygger planförslaget på gamla trafikmodeller, som inte tar hänsyn till de nya nationella målen. Förslaget tar inte hänsyn till den nedtoning av Götaleden, som måste bli resultatet av kommande flyttning av Stena terminalen och därmed en annan dragning av E45. Nytt planförslag bör inte läggas fram förrän förutsättningarna för nya bron är helt klara. Helt i onödan innebär förslaget lösningar för stadsutvecklingen i stadens viktigaste område.

Kommentar:

Staden arbetar med projektöverskridande strategier för kollektivtrafikplanering samt gång- och cykelplanering, bland annat i Västlänkenprojektet.

Byggnadsnämnden fattade 2013-10-29 ett inriktningsbeslut för Götaleden att sänkas för att senare överdäckas. Alternativet stadsgata fanns med i det inriktnings PM som togs fram, se planbeskrivningen på s 8-9. Alternativet att sänka och göra Götaleden överdäckningsförbättrad valdes för att skapa bäst förutsättningar för en framtida stadsutveckling i området samtidigt som Götaleden fastställs som trafikförsörjare lokalt. Se även kommentar till yttrande nr 1 och 29.

Utvecklingen av Götaledens sänkning är för närvarande tänkt att ske i tre steg, sänkning, överdäckning och påbyggnad. Hänsyn till en framtida påbyggnad tas genom en anpassning av konstruktionen av nedsänkningen och överdäckningen i ett samarbete mellan Staden och Trafikverket, se även kommentar till yttrande nr 1 och 29.

För kommentar till att invänta Hisingsbron se kommentar till yttrande nr 1.

32. Boende på Storhöjdsgatan 19, 2014-05-04

Den dekorerade betongen på illustrationerna trevlig ut, liknande kreativa dekorationer borde göras på fler ställen i staden! likväl grönområdet.

Men vad som verkligen ser fantastiskt ut är planen på att bygga bostäder över nedsänkningen. Varför kan inte detta ske direkt istället för att först sänka ner vägen och dekora den med grönområden och betong. Att först bygga något och sedan tätt inpå bygga om kostar bara massa onödiga skattepengar som borde läggas på bostäder istället. Gör rätt från början istället och sänk vägen och bygg över med bostäder direkt istället. Om inte det sker kommer det ta 20 år innan några bostäder står på plats!

Avslutningsvis är förslaget i sin helhet (med bostäderna) fantastisk. Staden borde överväga en liknande lösning för att binda samman Olskroken/Gubberogatan med Gårda och Friggagatan, då E6an idag utgör en stor barriär som delar området, vilket under 50-talet var sammansvetsat.

Kommentar:

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid se kommentar till yttrande nr 1.

På grund av den omfattande stadsomvandling som planeras i Gullbergsvass, Centrale-nområdet och Frihamnen måste utbyggnad ske etappvis. Det innebär att allt inte kan byggas på en gång. Men det finns vinster i att bygga etappvis tex skapas årsringar i Staden eftersom arkitekturen kommer att spegla olika tidsåldrar.

I övrigt noteras synpunkterna.

33. Boende på Kaptensgatan 15, 2014-04-16

Anser att alternativet att överdäcka leden utan att dessförinnan sänka den bör utredas.

Motiveringen till detta är att:

- Rimligtvis ger det minskade kostnader att slippa ifrån att sänka ned.
- Man minskar behovet att översvämningssäkra. Hela området ligger ju redan idag riskabelt lågt.
- Man undviker en stor del av trafikstörningarna under byggtiden. Endast smärre avstängningar skulle behövas under kortare perioder, istället för helt nya provisoriska trafikdragningar.
- Man får bort nästan allt trafikbuller från denna del av leden.

Det finns ett bra exempel på överdäckning av en led utan föregående nedgrävning, nämligen Klarastrandsleden i Stockholm mellan Klarabergsgatan och Kungsgatan. Här har man på så vis kunnat bygga bostadshus ända ner mot Klara Sjö, en idyll mitt i Stockholms centrum som nås via en lokalgata ovanför leden.

Bostadsområdet vid Maria Bangata / Rosenlundsgatan på Södermalm är också ett väl fungerande exempel på att lokal biltrafik leds på ett övre plan, medan park och cykelväg finns längre ned i markplanet.

Man börjar med att bygga de två broarna över leden. Sedan kan själva överdäckningen genomföras samtidigt med kontorshuset ovanför. Därefter bostäderna närmare älven. Mitt i området en mindre centrumanläggning med butiker mm, samt en förskola och ett parkområde.

Tanken är att ingen biltrafik alls ska förekomma längs älven, och att lokalgatan endast ska användas för en busslinje samt taxi och transporter. Garage med parkering för både boende och arbetande förläggs intill leden under kontorshuset (utan nedgrävning!). De röda sträckorna markerar cykelvägar.

I den mån några av de befintliga kontorshuset ska sparas kan planen naturligtvis anpassas efter detta.

I ett senare skede kan man fortsätta nybyggnationen i en andra etapp mot sydost och järnvägsområdet, förslagsvis genom att bibehålla den ”gatunivå” man redan har och på så vis hamna ovanför järnvägsspåren. Då kanske man inte måste gräva lika mycket i leran för Västlänkenspåren heller.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret tycker att framförda förslag på överbyggnad av icke nedsänkta leder är goda exempel och idéerna är spännande. Däremot bedöms förslagen vara försvårande att genomföra i samband med en överbyggnad av Götaleden. Området för och intill leden är mycket flackt medan det i angivna exempel verkar vara större topografiska skillnader. Det är även högst troligt att markens geotekniska förutsättningar är andra i exemplen jämfört med Gullbergsvass. Att bygga över leden utan nedsänkning

försvårar att binda ihop Gullbergsvass och Centralenområdet med älven vilket är en av de viktigaste utgångspunkterna för hela den pågående stadsutvecklingen i området. För att klara kommunikationer och tillgänglighet genom gång- och cykelvägar samt lokal-gator krävs betydande markhöjningar alternativt en uppbyggnad via broar/ramper.- Båda alternativen bedöms tillsammans med en konstruktion av leden som mycket kostsamma att genomföra. Markens geotekniska förutsättningar är inte lämpade för den markhöjning som troligtvis skulle krävas, och de marklaster det innebär. Marknivåerna bör dessutom vara samma inom hela Gullbergsvass. Byggs broar eller ramper skulle barriärer skapas vilket minskar tillgängligheten.

34. Boende på Flötevägen 6, 2014-05-20

Är positiv till att man satsar på överdäckning direkt, så att den nedsänkta leden inte förblir ett barriärskapande trafikdike flera år fram i tiden.

Kommentar:

För kommentar till tråg eller överdäckning i tid se kommentar till yttrande nr 1.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- *Plankartan kompletteras med bestämmelser som reglerar att vid en överdäckning ska ljudabsorbenter anordnas vid tunnelmynning samt att ljudabsorbenter får anordnas längs stödmurar.*
- *Plankartan kompletteras med ett E-område för pumpstation vid Gullbergstrandgata mellan Kämpegatan och Torsgatan.*
- *Planbestämmelsen gällande anpassningen i högvattenskydd +2,5 utgår.*
- *Planbestämmelsen däck justeras gällande fri höjd*
- *Plankartan kompletteras med krav på ljudabsorbenter vid en överdäckning och tunnelmynning samt att ljudabsorbenter i får anordnas i stödmurar.*
- *Plankartan har förtydligats genom komplettering med kvartersmark för Handel och kontor samt industri.*
- *Plankartan har kompletterats med utformningsbestämmelser för kvartersmark, byggnad får inte uppföras, mur får uppföras samt parkering får anordnas.*
- *Plankartan kompletteras med att ventilationstorn får uppföras vid tunnelmynning vid en överdäckning av leden.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse bro₂, Broar för allmän lokaltrafik får anordnas till en fri höjd av minst 5,2 meter ovan GENOMFART₁.*
- *Plankartan kompletteras med en upplysning om att Länsstyrelsen ska kontaktas om fornlämning påträffas.*
- *Upplysning på plankartan gällande gestaltungsprogram utgår*
- *Planhandlingarna kompletteras med en riskbedömningsutredning, som tas fram i samråd med räddningstjänsten.*

- *Detaljplanen kompletteras med en fördjupad dagvattenutredning.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en skiss över förslag till trafikförsörjning i området.*
- *Genomförandebeskrivningen förtydligas i beskrivningen av kostnadsfördelningen av sänkningen.*

Birgitta Löf
Planchef

Anna Samuelsson
Planarkitekt

Bilaga 1

Sändlista, samråd

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
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Luftfartsverket
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
Posten Meddelande AB
Försvarmakten
Sjöfartsverket
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Övriga

Fortum
Svensk Handel
Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén
Planarkitekt
010-224 43 65
anna.henden@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2014-05-22

Diarienummer
402-13618-2014
Dossienummer
F 2568

Sida
1(6)

Förslag till detaljplan för förberedelse för sänkning av Götaleden i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2014-03-20 för samråd enligt 5 kap 11 § /15 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen tolkar planen som en överdäckning (tunnel) utan byggrätter ovanpå, och inte som en förberedelse till överdäckning. Därför krävs ytterligare riskutredningar och planen behöver samordnas med vägplanen. Väg höjder och möjliga placeringar av däck behöver justeras. Frågor rörande farligt gods och tunnelklassning behöver beaktas i fortsatt planering. Förorenad mark behöver beaktas i fortsatt planering utifrån vad som planeras i kommande byggrätter på överdäckningen eller i angränsande områden.

Vidare behöver det klargöras om högvattenskydd till +3,8 meter är möjligt ur geotekniskt perspektiv. Om översvämningsskyddet ska vara möjligt att bygga upp till +3,8 meter i en framtid behöver det möjliggöras i planen. Vägens lägsta läge behöver regleras i planen för att risken för ras och skred ska undanröjas. Slutligen behöver det av planhandlingarna framgå att MKN för vatten kan uppnås.

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:

- tunnelsäkerhet, högvattenskydd och vägens geotekniskt möjliga lägsta höjd
- riksintresset väg E45
- miljökvalitetsnormer för vatten

måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse väg E45 - överensstämmelse mellan detaljplan och vägplan

Detaljplanen måste möjliggöra vägplanen och då behöver planerna stämma överens. I dagsläget är det planlagt för ett däck öster om Falutorget som

kommer att hindra vägens funktion. Det är endast väster om Falutorget som det skall vara ”däck”. Öster om bron vid Falutorget skall det endast vara genomfart.

Säkerhet, risk för olyckor, översvämning

Utrymning och förberedelser för överdäckning

Eftersom planen möjliggör en överdäckning så måste riskfrågorna avseende tunnelsäkerhet belysas i aktuell detaljplan. Planen tillåter en överdäckning som skulle kunna resultera i en tunnel som blir längre än 500 m. Följande behöver därför beaktas:

- Överdäckning: Om planen ska möjliggöra överdäckning så måste riskfrågorna hanteras i denna plan. Räddningstjänsten bör involveras för att samråda kring insats och utrymningsmöjligheter.
- Tunnel >500 m: Om tunneln är längre än 500 meter så ska lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar tillämpas. Längden på tunnel räknas från det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen, vägen: en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon.

Högvattenskydd

Länsstyrelsen vill ha en redovisning av hur högvattenskyddet kan utformas. Länsstyrelsen anser att det behöver klargöras om det finns belastningsrestriktioner som begränsar skyddets höjd. Länsstyrelsen anser att detaljplanen behöver medge att översvämningsskyddet kan byggas upp till +3,8 m.

Geoteknik- vägens höjd

Vägens högsta höjd anges i planen (-3,6 meter). Detta kräver åtgärder i form av utskiftning av material som tydligt behöver framgå. Lägre nivåer inverkar på stabiliteten varför en lägre gräns också måste anges. Gränsen för vägens lägsta läge bör anpassas till vilka möjligheter till utskiftningar som finns inom planområdet. Om det inte är möjligt behöver frågan lösas innan planen antas.

MKN vatten

Av planhandlingarna behöver det framgå hur MKN för vatten kan uppnås. Det är viktigt att dimensioneringen av dagvattenmagasinen ger tillräcklig uppehållstid för att föroreningar ska avskiljas i den omfattning som behövs för att säkerställa att MKN uppnås. Underlagsdokument för beräkning av vattenflöden behöver vara P104 och inte det gamla P90. I den uppdaterade versionen räknas ökade flöden under höst/vinter in.

Råd enligt 2 kap. PBL

Dagvatten

På plankartan behöver det finnas plats avsatt för omhändertagande av dagvatten.

I planbeskrivningen saknas uppgifter om den förväntade effekten av reningen och hur man kan uppfylla de riktvärden som finns. Dessutom bör planbeskrivningen tydliggöra vilka ytor som avleder dagvatten till kommunens dagvattenledningar respektive Trafikverkets dagvattenanläggningar. Därtill bör det framgå om Göteborgs Stad avser att rena det dagvatten de ansvarar för. Vidare anser Länsstyrelsen att gräs och genomsläppligt material bör främjas där det medges för att minska mängden dagvatten som behöver omhändertas.

Kulturmiljö

Beskrivningen av påverkan på kulturmiljön bör justeras och utvecklas. Under beskrivningen av miljökonsekvenser gällande kulturmiljö (sid 35) redogörs endast för påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen vill framhålla att kulturmiljön även omfattar andra perspektiv och värden än de som kopplas direkt till riksintresset, såsom påverkan på stadslandskapet, siktlinjer, barriäreffekter och kulturvärden inom närområdet. Beskrivningen bör därför utvecklas genom att väga in även dessa aspekter i bedömningen av konsekvenserna.

Av planbeskrivningen framgår att riksintresse kulturmiljö inte bedöms påverkas (sidan 6 och 35). Vidare på sidan 11 anges dock att riksintresset för kulturmiljö kan påverkas; *"Påträffade lämningar bör kunna undersökas och omhändertas vilket medför att planförslaget bör kunna innebära en låg konsekvens på riksintresset ur fornlämnings synpunkt."* Dessa motsägelser bör justeras.

På sidan 27 anges följande; *"Skulle fornlämningar påträffas krävs arkeologiska undersökningar för att få tillstånd att avlägsna dem. Det stämmer inte utan skulle fornlämningar påträffas krävs Länsstyrelsens tillstånd för att få tillstånd att avlägsna dem. Vidare anges att undersökningarna i så fall kan ge ny kunskap, vilket mildrar de eventuella negativa konsekvenserna av plangenomförandet. Länsstyrelsen vill upplysa om att en arkeologisk undersökning inte ska ses som en mildrande konsekvens av genomförandet utan som ett villkor kopplat till kulturmiljölagens bestämmelser."*

Miljömål

Av planbeskrivningen bör det framgå vilka miljömål som berörs, hur de påverkas av planen och på vilket sätt planen bidrar till att målen uppfylls.

Luft

Med tanke på den dåliga luftkvaliteten i området, speciellt i nära anslutning till E45, är det viktigt att planera så att gång- och cykelbanor generellt för-

läggs på avstånd från E45 för att skydda dessa trafikanter mot den allra sämsta luftkvaliteten i området.

Buller

Med bakgrund av stadens utvecklingsplaner för området och att bostäder medges i föreslaget till detaljplan för Hisingsbron, är det angeläget att möjliggöra för framtida bullerdämpande åtgärder och att buller beaktas i gestaltungsarbetet, t.ex. genom att absorberande material används för särskilt bullerutsatta sträckor eller platser. Det bör även beskrivas vilka effekter som förväntas av åtgärderna. Vidare saknas buller under avsnittet Miljökonsekvenser.

Förorenad mark

För att bedöma/pröva markens lämplighet räcker det inte med att redogöra för nuvarande föroreningsituation utan även föroreningsituationen efter planerade åtgärder måste beskrivas. För bedömningen av vilka föroreningar och föroreningsnivåer som kan lämnas kvar och vad det utgör för miljö- och hälsorisker behövs en riskbedömning utifrån kommande markanvändning i området. Även om det inte ingår bostäder i föreliggande plan behöver annan tänkbar byggnation i anslutning till planområdet beaktas i en sådan riskbedömning, till exempel scenarion med bostäder på överdäckningen eller i angränsande områden. Om det skulle bli aktuellt med ytterligare åtgärder i framtiden pga. annan markanvändning i angränsande områden, är det viktigt att inte sådana åtgärder omöjliggörs, till exempel genom att föroreningar byggs in i anläggningens kantområden. Vidare behöver planbeskrivningen belysa vilka åtgärder som krävs, vad de kommer att omfatta, åtgärdsområde, om material kommer att återanvändas samt lokalisering av kvarlämnade föroreningar.

Masshantering

Det kommer att genereras oerhört stora mängder överskottsmassor i projektet, 460 000 m³ enligt plan- och miljöbeskrivningen. Kapaciteten på befintliga avfallsanläggningar i regionen som kan ta hand om schaktmassor är synnerligen begränsad liksom det är många stora infrastrukturprojekt som kommer att konkurrera om dem. För att planen ska vara genomförbar behöver det därför vara säkerställt att det finns avsättning för de överskottsmassor, förorenade såväl som rena, som planens medgivande om vägsänkning kommer ge upphov till.

Beträffande tunnelkategorisering

Det stämmer att Länsstyrelsen, i sitt tidigare yttrande (2013-10-19), har skrivit att det talar för att tunneln kan tilldelas tunnelklassning E då Götatunneln som ligger väster ut på E45 har tilldelats den klassen. Vi vill dock upplysa kommunen om att vi ännu inte har kategoriserat tunneln, detta kommer ske i ett senare skede. Vad kategoriseringen ska utgå ifrån framgår i ADR 1.9.5.

Om tunnel klassas som E tunnel innebär det att det kommer vara förbjudet för de flesta farligt godstransporterna att transporteras där. Den kommunala

vägen som föreslås (men ej planläggs i denna detaljplan) får då större betydelse för farligt godstransporter till närområdet.

Länsstyrelsen vill också framföra att påståendet att ett totalförbud av farligt gods skapar möjlighet till en fri framtida stadsutveckling, inte är helt riktigt (sidan 20). Stadsutvecklingen på överdäckningen måste utredas sett ur fler aspekter än endast farligt gods.

Geoteknik

Vid redovisning av glidyta i sektion 0/840 finns restriktioner för hur omgivningen påverkar vägen, vilket innebär belastningsrestriktioner utanför detaljplaneområdet. I kommande planering behöver belastningsrestriktionerna beaktas då vägen blir en planeringsförutsättning för den planerade exploateringen i Gullbergsvass.

Redovisade säkerhetsfaktorer kan med fördel redovisas F_{CEN} för att undvika sammanblandning med den vanligt förekommande faktorn F_c enligt Skredkommissionens anvisningar.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen vet att det befintliga högvattenskyddet för Gullbergsmotet är +2,5 och det nya för väg E45, som ska vara +2,8, ska ansluta till detta. En förklaring till varför högvattenskyddet har olika höjd i planen behöver dock finnas i planbeskrivningen för att öka förståelsen av bestämmelserna.

Under ”Utformning av allmän plats” anges att fri höjd skall vara 6,7 meter under det framtida däck. Detta kan förtydligas med uppgift om att det ska vara 5,2 meter fri höjd till underkant på skyltar och installationer (t ex fläktar). För att klara detta är 6,7 meter ett lämpligt mått från betongens undersida till vägbanan. Det ger 1,5 meter utrymme för skyltar och installationer.

Förhållande till översiktsplanen

Planen är i linje med gällande översiktsplan för Göteborg 2009-06-26. Huvuddelen av området är utpekad som förändrad markanvändning för bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. En nedsänkning av leden är ett steg på vägen mot att möjliggöra en sådan markanvändning.

Redaktionella kommentarer

Under stycket Vägplan anges att Vägplanen planeras att ställas ut under våren 2014 och att byggperioden är 2015-2019 (sidan 9). Detta bör ändras till: ”Vägplanen var utställd för granskning under mars 2014. Förberedande arbeten (främst ledningsomläggningar) beräknas kunna påbörjas 2015 och huvudentreprenaden beräknas sedan pågå från 2016 till 2020.”

Det stämmer att ett förbud mot farligt gods inträder vid Falutorget och väster ut, vilket anges på sidan 18. Det är dock tillåtet med transporter till och från av- respektive pålastningsplatser enligt undantag i den lokala trafikföreskriften för transport av farligt gods. Texten på sidan 18 kan därmed justeras.

I figur 19 på sidan 24 anges att "E6S+S + ev E45" ska kunna köra av E45 vid Falutorget i västergående riktning. I Vägplanen finns inte möjligheten att svänga av från E45 på den rampen med. Från E45 kommer man vid Falutorget endast att kunna köra av i östergående riktning, via rampen på södra sidan.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Beredning

I detta ärende har Tf funktionschef Christina Gustafsson beslutat och planarkitekt Anna Hendén varit föredragande. Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter vid Länsstyrelsens beredningsmöte för samhällsbyggnadsärenden 2014-04-30. I den slutliga handläggningen har även Patrik Jansson, Rebecka Thorwaldsdotter, Jan Ottander, Mats Herklint och Anna Malmros inom Länsstyrelsens funktion för Västsvenska paketet samt Anna Vickman, Vattenvårdsenheten och Peter Wirdenäs, Naturvårdsenheten, deltagit.

Christina Gustafsson

Anna Hendén

Bilaga

Trafikverkets yttrande 2014-05-16

SGI:s yttrande 2014-04-29

Kopia till:

SGI, Karin Larsson

Trafikverket Per Stenerås, Marika Åkerman

Länsstyrelsen/

Patrik Jansson, skydd och säkerhet

Rebecka Thorwaldsdotter, skydd och säkerhet

Anna Vickman, vattenvård

Jan Ottander, kulturmiljö

Mats Herklint, kulturmiljö

Anna Malmros, miljöskydd

Peter Wirdenäs, naturvård