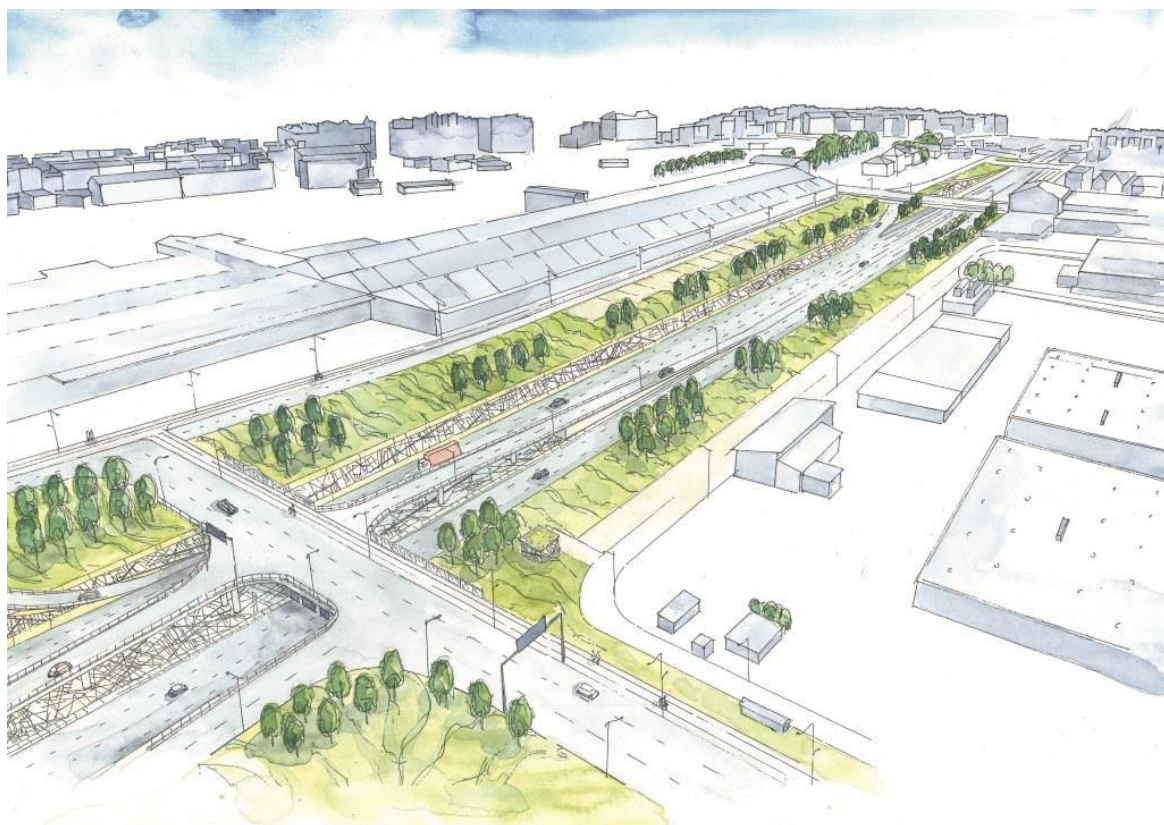


Detaljplan för Omarbetning av Götaleden



**Samrådshandling
April 2014**

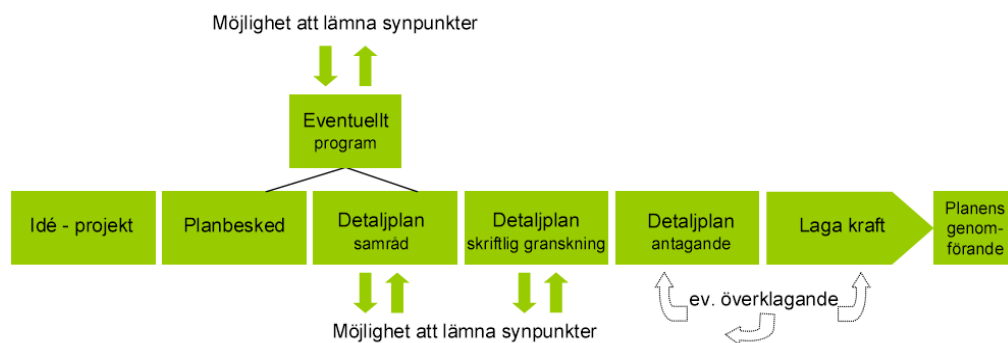


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

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

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



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

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

Information om planförslaget lämnas av:

Anna Samuelsson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 17 48

Jeanette Strandelin, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 64

Sören Gustafsson, Trafikkontoret, tfn 031-368 25 53

Samrådstermin: onsdag 9 april – tisdag 20 maj 2014



Göteborgs Stad

Planhandling (Flla xxxx)

Datum: 2014-03-20

Diarienummer SBK: 0495/12
Handläggare SBK: Anna Samuelsson
tel: 031-368 17 48
fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 1547/13
Handläggare FK: Jeanette Strandelin
Tel: 031-368 10 64
fornamn.efternamn@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Omarbetning av Götaleden inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta (2st) med bestämmelser
- Illustrationsritning (2st)
- Grundkarta

Övriga handlingar:

- Plan- och miljöbeskrivning, 2014-03-03 (Trafikverkets vägplan)
- Gestaltungsprogram, 2014-03-03
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)

Utredningar:

- Underlagsrapport buller- och vibrationsutredning, 2014-03-03
- Underlagsrapport geoteknik, 2014-03-03
- PM dagvatten, 2014-03-03
- Underlagsrapport förorenad mark, 2014-01-07

Innehåll

SAMMANFATTNING:	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	5
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	6
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR SYFTE.....	7
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	7
<i>Planförhållanden</i>	8
<i>Övergripande planeringsfrågor</i>	9
<i>Riksentressen</i>	11
<i>Mark och vegetation</i>	11
<i>Fornlämningar och kulturhistoria</i>	12
<i>Befintlig bebyggelse och byggnadsverk</i>	13
<i>Geoteknik</i>	13
<i>Markföroreningar</i>	13
<i>Ledningar</i>	14
<i>Dagvatten</i>	15
<i>Sociala aspekter</i>	15
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	15
<i>Störningar</i>	15
<i>Bebyggelse, byggnadsverk</i>	20
<i>Trafik</i>	22
<i>Parkering</i>	24
<i>Gestaltningssprogram</i>	25
<i>Tillgänglighet, sociala aspekter och service</i>	25
<i>Friytor</i>	25
<i>Teknisk försörjning</i>	26
<i>Övriga åtgärder</i>	26
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	30
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	30
<i>Avtal</i>	31
<i>Dispenser och tillstånd</i>	32
<i>Tidplan</i>	32
<i>Genomförandetid</i>	32
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	33
<i>Nollalternativet</i>	33
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	33
<i>Miljökonsekvenser</i>	34
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	36
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	36
REFERENSER	37

Sammanfattning:

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en överdäckningsförberedd sänkning av Götaleden, på sträckan mellan Kämpeгатan och Falutorget. Syftet är också att ge Götaleden en framtida stadsmässighet och anpassa leden till det centrala läget i staden med pågående utvecklingsprojekt.

I planområdets närhet pågår ett flertal projekt som påverkar utformningen av Götaleden, utbyggnaden av den nya Hisingsbron, bangårdsviadukten etc.

Planområdet ingår i området Gullbergsvass som har en lång historia som försvarsanläggning. Idag utgörs området i huvudsak som trafikområde för Götaleden. Området är till största delen planlagd som trafikområde med undantag för ett mindre område som inte är planlagt.

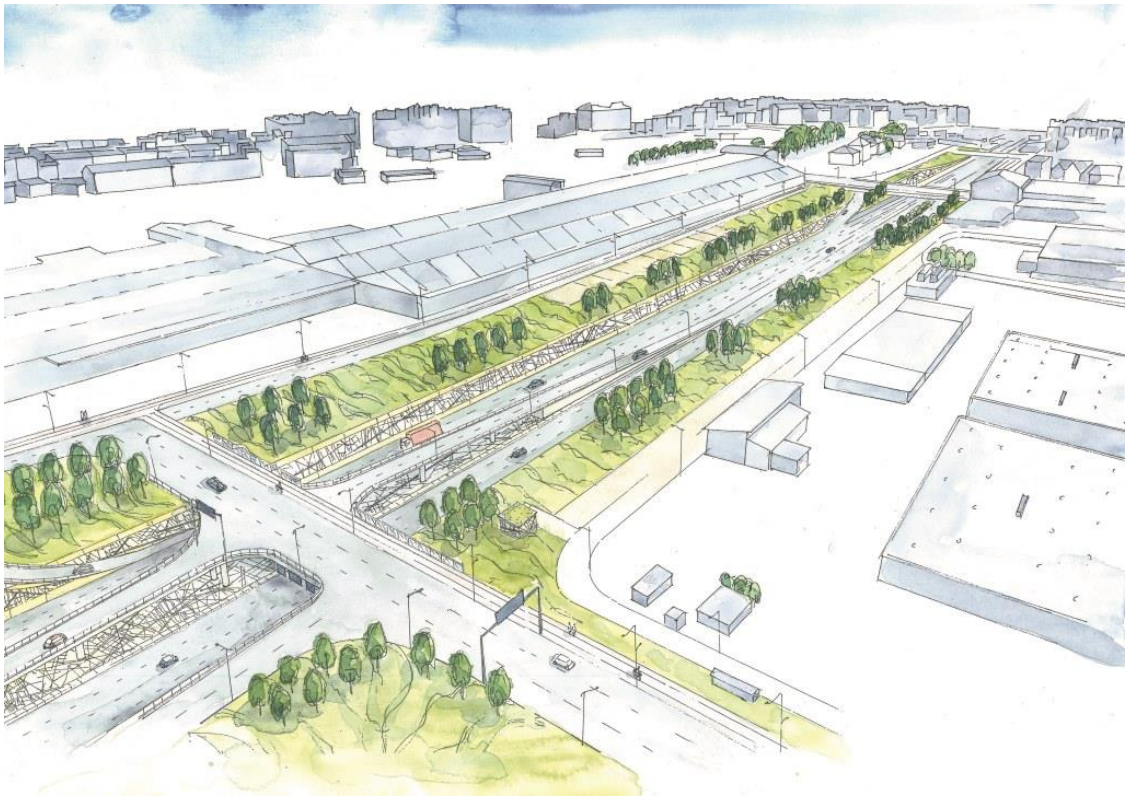


Figur 1, Flygfotot visar Götaledens nuvarande utformning med närmaste omgivning, planområdet illustreras ungefärligt med streckad linje.

Planens innebörd och genomförande

En sänkning av Götaleden med förberedelse för överdäckning innebär inte någon förändrad markanvändning jämfört med dagsläget. Planläggningen innebär att detaljplanen fastställer den storskaliga trafikstrukturen i systemet, och utformningen blir likt en förbifart fast nedsänkt och på längre sikt överdäckt. På plankartan regleras Götaleden som genomfartstrafik i sänkning med förberedelse för överdäckning, genom att byggbart bjälklag tillåts anordnas.

Med en förberedelse till överdäckning kommer Götaleden även i framtiden att bli en förbifart men under staden. En överdäckning skapar framtida möjligheter att utforma en stadsmiljö i området. En förberedelse för överdäckning ger största möjlighet till variation av bebyggelse inom området, då såväl bostäder som kontor och handel m.m. kan placeras i hela planområdet. Med överdäckningen sammanbinds stadsdelarna centrum och Gullbergsvass med varandra och ökar tillgängligheten till Göta älv.



Figur 2. Illustration av sänkning efter ett genomförande (av Johanna Almgren, WSP).

Överväganden och konsekvenser

Trafiken på Götaleden genererar idag bullernivåer överskridande riktvärden vid fasader närmast Götaleden. Ett genomförande av planen innebär att bullernivåerna blir lägre när leden sänks i tråg. Vibrationsnivåerna ligger i dagsläget långt under riktvärden och bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande.

I dagsläget överskrider miljökvalitetsnormerna för luft. Luftkvaliteten bedöms inte påverkas negativt av planförslaget, samma nivåer förväntas även med Götaledens nuvarande utformning. I ett framtidsscenario där leden överdäckas förbättras luftmiljön.

Inom planområdet finns förorenad mark och grundvatten. Kompletterande provtagningar behövs och utförs i senare skede. När leden byggs om saneras marken där det krävs och dagvattnet kommer att renas innan det släpps ut i Göta älv, vilket det inte gör i dagsläget.

Flertalet ledningar ligger inom planområdet och ett genomförande av planen kräver att många flyttas.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen bedöms påverkas. Föreslagen användning bedöms vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna för vatten överskrids.

Avvikelser från översiktsplanen

Detaljplanen avviker inte från översiktsplanen.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en överdäckningsförberedd sänkning av Götaleden, på sträckan mellan Kämpegatan och Falutorget. Syftet är också att ge Götaleden en framtida stadsmässighet och anpassa leden till det centrala läget i staden med pågående utvecklingsprojekt. Några av de angränsande projekten är ny Hisingsbro, bangårdsförbindelse och en framtida utveckling av området kring centralstationen och Gullbergsvass. Utbyggnaden av den nya Hisingsbron och Bangårdsviadukten medför ett ökat behov av nya anslutningar till Götaleden och en ombyggnation från Stadstjänarebron till Falutorget. Stadstjänarebron föreslås ersättas med en ny bro i Kämpegatan vilket innebär en sänkning av Götaleden med cirka 800 meter från Stadstjänarebron och österut. Eftersom ramperna till den nya bron hamnar längre österut behöver den signalreglerade korsningen Falutorget ersättas. En nedsänkning innebär att en högre trafiksäkerhet kan uppnås samtidigt som barriäreffekten av Götaleden minskar med nya kopplingarna över leden, bro vid Kämpegatan och Falutorget. Förberedelsen för överdäckning skapar förutsättningar för en fortsatt stadsutveckling och framtida möjligheter att uppföra byggnader ovanpå leden. En framtidsutveckling av området bidrar till att sammanbinda stadsdelarna Gullbergsvass och centrum.

Läge, areal och markägoförhållanden



Figur 3, Flygfotoet visar planområdet som illustreras ungefärligt med streckad linje.

Planområdet är beläget vid Gullbergsvass, cirka 0,5 kilometer öster om Göteborgs centrum.

Planområdet omfattar cirka 76 hektar samt ägs av Göteborgs kommun och Älvstranden Utveckling AB. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Kommunen har för parkering upplåtit markområden med arrende till Swedish Match North Europe AB och Göteborgs Stads parkerings AB inom Gullbergsvass 703:44 samt för bensinstation till Statoil Fuel and Retail Sverige AB inom Gullbergsvass 15:1 och OK-Q8 AB inom Gullbergsvass 703:44.

Planförhållanden

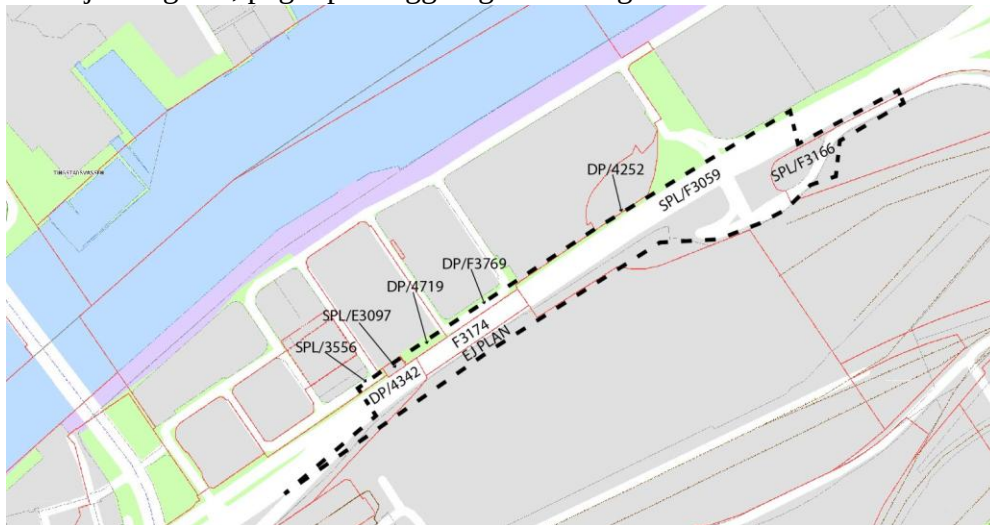
Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborgs kommun, antagen 2009-02-26, anger pågående respektive förändrad markanvändning; huvudtrafikled för Götaleden, Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor samt utredningsområde för framtida bebyggelseområden (Ringön) och för framtida kommunikation (Ny älvförbindelse). Markreservat finns i närheten för kommunikation, järnväg (Västlänken).

Detaljplan

Inom aktuellt planområde finns idag 8 gällande detaljplaner, DP/4342, F3174, SPL/3059, DP/4252, DP/4719, SPL/E3097, SPL/F3166 och SPL/3556.

Genomförandetiden för de gällande detaljplaner har gått ut, deras ändamål är trafik-, järnväg- och verksamhetsändamål. Stora delar av verksamhetsområdet söder om Götaleden är inte planlagt. Angränsande till aktuellt planområde i sydväst vid Stadstjänaregatan, pågår planläggning för Hisingsbron.



Figur 4, Gällande detaljplaner är utritade med röd linje. Planområdet är ungefärligt illustrerat med streckad linje.

Uppdraget och inriktningsbeslut

Byggnadsnämnden gav den 7 februari 2013 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för området Götaleden mellan Stadstjänaregatan och Falutorget. Inriktningsbeslut för planområdet har beslutats av byggnadsnämnden 2013-10-29. Beslutet av inriktning innebär en detaljpaneläggning för en överdäckningsförberedd sänkning av Götaleden mellan Stadstjänaregatan och Falutorget med koppling i Kämpegatan och vid Falutorget. I inriktningsbeslutet behandlades fyra olika alternativ till sänkning av Götaleden.

1. Programalternativ; innebär att Götaleden sänks ned ytterligare cirka 200 m öster om Stadstjänarebron och att en ny bro över leden byggs i det läget. Bron fungerar som en lokal koppling till Gullbergsstrand och ersätter den funktion som Stadstjänarebron har idag.

2. Stadsgata; alternativet innebär att Götaleden omgestaltas till stadsgata. Utformningen kan ske som en bred stadsgata eller som flera parallella gator i öst-västlig riktning.
3. Sänkning; scenariot innebär att leden sänks och utformas med branta slänter (lutning 5:1). Kopplingar över utformas som flacka broar. Alternativet innehåller i scenariebeskrivningen två brokopplingar.
4. Överdäckning; scenariot innebär att leden sänks ner och däckas över. En framtida områdesstruktur påverkas av placering av på- och avfarter, vilka lägger fast möjliga lägen att korsa överdäckningen i markplan.

Vägplan

Parallellt med detaljplanen tar Trafikverket fram en vägplan för E45 delen Lilla Bommen – Marieholm. I denna del av E45 ingår aktuellt planområde för Götaleden. Trafikverket påbörjade arbetet med vägplan i januari 2013. Mellan 17 september och 8 oktober 2013 hölls ett samråd där sakägare, allmänhet samt övriga organisationer och myndigheter fick chansen att dela med sig av sina synpunkter gällande projektet. Under våren 2014 planeras vägplanens granskningshandling att ställas ut för att sedan bli fastställd. Planerad byggperiod är mellan 2015 och 2019¹.

Strandskydd

Planområdet ligger på ett avstånd av cirka 150 meter från Göta älv och omfattas inte av strandskydd.

Övergripande planeringsfrågor

Vision Älvstaden

Älvstaden omfattar centrala Göteborg utmed älven. Här kan en modern innerstad växa fram med ett blandat innehåll och ett rikt stadsliv. Vision och strategier har tagits fram för Älvstaden. De ska ligga till grund för stadens fortsatta arbete med att planera och utveckla området. Älvstaden ska vara *Öppen för världen* - Inkluderande, grön, och dynamisk. Ledorden inför utvecklingen är *Hela staden – Möta vattnet – Stärka kärnan*.

Visionen antogs av kommunfullmäktige i oktober 2012.

Enligt Vision Älvstaden ska Centralenområdet:

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

Det anknyttande området Gullbergsvass ska:

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



¹ Trafikverkets hemsida, läst 2013-11-11

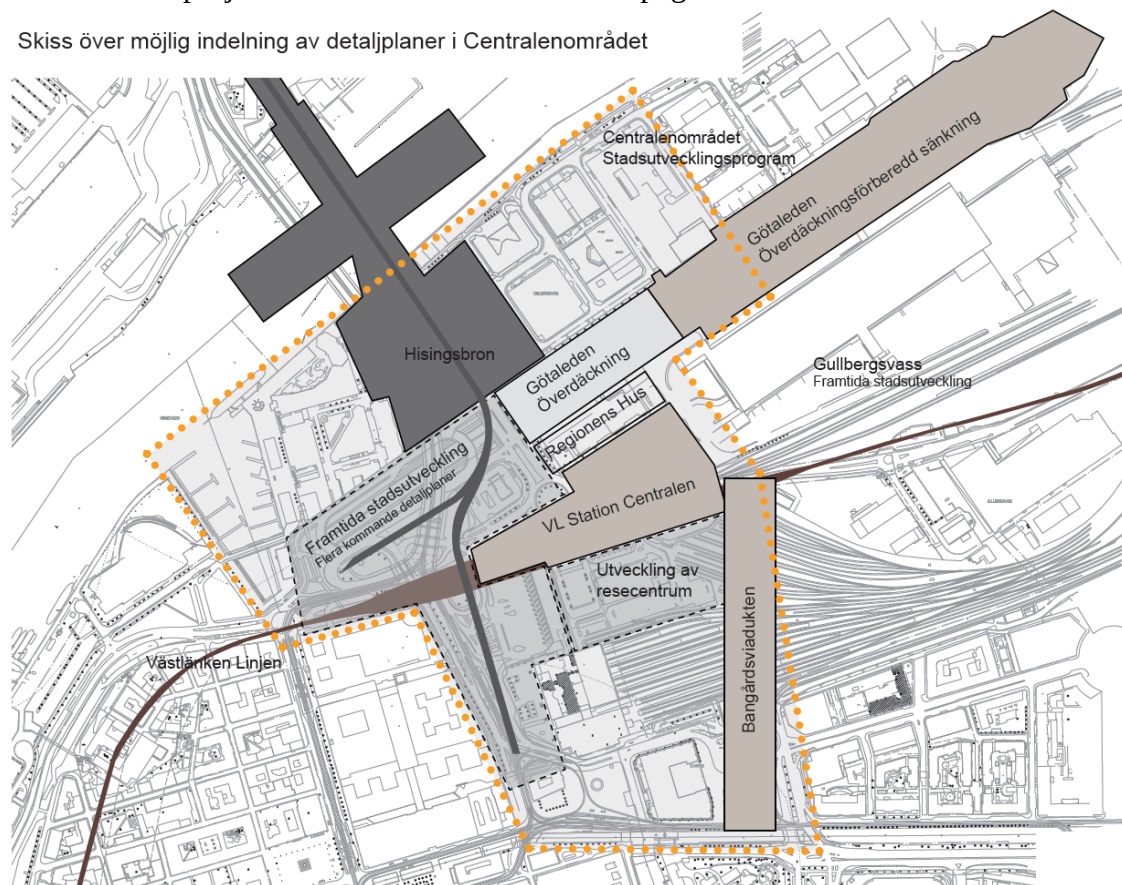
- Hur Mårten Krakowgatan kan omgestaltas till stadsgata ska studera vidare.

Pågående projekt inom Centralenområdet

Det pågår många planer och projekt inom centralområdet. Många av projekten är beroende varandra då de fysiskt ”går omlott”. Samordning för en god helhet och en attraktiv stad sker inom ramen för det stadsutvecklingsprogram som stadsbyggnadskontoret tar fram. Några av projekten beskrivs kortfattat nedan.

- Det närmast angränsande projektet är delen av Götaleden mellan Stadstjänaregatan och Kämpegatan som innebär att den nedsänkta Götaleden byggs på med kvartersbebyggelse (detaljplaneläggning pågår)
- *En ny bro över Göta älv* (Hisingsbron) planeras för att ersätta den befintliga (detaljplaneläggning pågår, färdigbyggd senast år 2020).
- Planering pågår av *Västlänken* i tunnel genom området och med Västlänken Station Centralen (detaljplaneläggning och projektering pågår, byggtid 2017-2026).
- Jernhusen planerar en utbyggnad av *resecentrum* (detaljplaneläggning planeras att börja under 2014).
- *Bangårdsviadukten* planeras som en förbindelse över järnvägsspåren för att avlasta Nils Erikssonsgatan (detaljplaneläggning pågår).
- Detaljplan har tagits fram för *Regionens hus*. Detaljplanen medger ombyggnad och tillbyggnad av kontorshus.
- Ny bebyggelse med blandat innehåll, utformning av platser, parker och stråk, cykelgarage, utveckling av bussterminal, utveckling av Nordstan med mera är andra projekt som kommer att starta eller pågår i Centralenområdet.

Skiss över möjlig indelning av detaljplaner i Centralenområdet



Figur 5, Illustrationen visar helheten av pågående projekt inom Centralenområdet och en möjlig indelning av pågående och planerade detaljplaneprojekt. Skiss 2013-12-17

Riksintressen

Riksintresse Göteborgs hamn

Sjöfartsverket har pekat ut Göteborgs hamn och dess anslutande huvudfarleder som riksintresse. En bedömning och precisering av riksintresset genomfördes 2009². Den aktuella planen skulle kunna påverka riksintresset genom att påverka transporter till och från hamnen. Att transporterna till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sätt är en förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå. Götaledens sänkning innebär inte att riksintresset befaras påverkas negativt av ett genomförande.

Riksintresse för kommunikation

E45 - Götatunneln och Götaleden - är riksintresse för väg. Detaljplanen får därmed inte medföra restriktioner på dessa vägar eller förändra dem så att riksintresset påtagligt skadas. Den aktuella detaljplanen får därmed inte medföra restriktioner ur bullersynpunkt eller på annat sätt påtagligt försämra trafikens förutsättningar.

Utanför planområdet i söder finns kombiterminalen, centralstationen och området för Västlänken (planerad järnväg) som ingår i riksintresset.

Utanför planområdet i norr ingår farleden i Göta älv i riksintresset.

Inget av de beskrivna riksintressena befaras att påverkas negativt av detaljplanen.

Riksintresse turism- och friluftsliv

Göta älv är generellt en stor tillgång när det gäller möjligheterna till rekreation och friluftsliv, dock inte lokalt i det berörda området, där älven omges av parkeringsplatser, instängslade verksamhetsområden och trafikytor. Detaljplanen påverkar inte riksintresset negativt.

Riksintresse kulturmiljö

Planområdet angränsar till Riksintresse för kulturmiljö, Göteborgs innerstad.

Riksintresseområdet utgörs av storstadsmiljö, formad som funktionen som ”Sveriges port mot väster” och det för sjöfart, handel och försvar strategiska läget vid mynningen av Göta älvs vattensystem. Förutsatt att inte mer markanta eller okända lämningar än de som beskrivs under stycket *fornlämningar och kulturhistoria* framkommer i området torde inte exploateringen utgöra skada på fornlämningsområdet. Vid ett eventuellt påträffande av fornlämningar ska Länsstyrelsen kontaktas enligt kulturminneslagen (SFS 1988:950). Påträffade lämningar bör kunna undersökas och omhändertas vilket medför att planförslaget bör kunna innebära en låg konsekvens på riksintresset ur fornlämningsynpunkt.

Mark och vegetation

Planområdet är idag ett trafikområde för E45/Götaleden med få gröna ytor och träd. Planterade gräsytor finns endast på sidan av leden och mellan på- och avfarter. På några ställen finns även buskagen och träd, oftast vildvuxen.

² Länsstyrelsen 2009:67

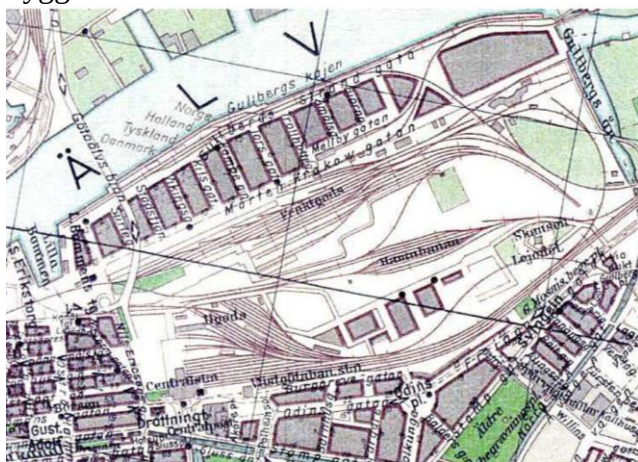
Fornlämningar och kulturhistoria

Området Gullbergsvass har en lång historia som försvarsanläggning³. Platsen som i dag är omgiven av järnvägsspår och infrastruktur låg då mycket strategiskt vid älven. Första gången en befästning nämns på Gullberg är i Erikskrönikan år 1303. Denna anläggning blev dock inte varaktig eftersom den raserades av danskarna, vilket även skedde under bland annat 1400- och 1500- talet.

Stora delar av planområdet berör markområden som är av yngre datum. Detta gäller delvis områdena både på norra och södra sidorna om älven. Vid 1800-talets början hade stadens befästningar spelat ut sin roll som försvarsanläggning och år 1807 utfärdades ett raseringskontrakt vilket medförde att man började riva befästningarna. Därmed blev de sankta vassområdena mellan älven och staden intressanta för exploatering av bebyggelse och hamnverksamhet⁴.

Första steget till utfyllnad togs 1842, när man började påla in Gullbergsvass⁵. Två år senare började man fylla innanför inpålningen med muddar från älven. Invallningen blev fullbordad någon gång mellan 1857 och 1859 då man med ett ångpumpverk läns pumpade det invallade området för att torrlägga det. Efter torrläggningen anlades kajen i tre etapper åren 1862-1899. Området innanför kajen utfylldes efterhand med muddar, byggnadsfyller och sopor. De olika ban- och bangårdsanläggningarna har i stor utsträckning bestämt ordningsföljden för utfyllnaderna. För att belysa i vilket tempo området färdigställdes kan nämnas att Gullbergs strandgata fick sitt namn 1882 och året därpå Mårten Krakowgatan (Götaleden) med samtliga tvärgator från Surtegatan till Björngatan och Falutorget.

I mitten av 1800- talet började man anlägga de första större järnvägarna i Sverige. Runt stationshusen vid dessa järnvägar anlade man även parker och stationsträdgårdar. Detta resulterade bland annat i Bergslagsbanans stationshus, blivande Regionens hus, som uppfördes år 1881 vilket tillsammans med sin parkmiljö byggnadsminnesförklarades 2008³.



Figur 6 (t.v.), Del av turistkarta från 1939 (Stadsbyggnadskontorets arkiv)

Figur 7 (t.h.), Föredetta Bergslagsbanans stationshus, blivande Regionens hus³.

³ Gullbergsvass – ur ett kulturhistoriskt perspektiv, Berg Oljelund och Hellervik för stadsbyggnadskontoret 2012

⁴ Antikvarisk dokumentation av Göta älvbron, Hanna Hjalmarsson och Emna Hachicha för stadsbyggnadskontoret 2013

⁵ Gullbergsvass – ur ett kulturhistoriskt perspektiv, Berg Oljelund och Hellervik för stadsbyggnadskontoret 2012

Vid de senaste årens större exploateringar i stadsområdet och dess utkanter har ett flertal större arkeologiska undersökningar utförts som vid sidan av bostadskvarter även berört befästningslämningar bland annat vid Götatunneln⁵. Vid markarbeten inför byggandet av Götatunneln påträffades dels ett parti av den så kallade Sjöfronten - ett murparti som sammanband bastionerna Gustavus Primus och S:t Erik. Murverket som var ett prov på den holländska befästningsskolan och uppförd i 1600-talets andra hälft undersöktes och avlägsnades.

I ett närliggande område påträffades även rester av en inre pålspärr, bestående av spetsiga pålar nedslagna i leran, men även en fartygsrest. Dessutom framschaktades ett större parti av ett sänkverk bestående av stenfyllda träkonstruktioner. Såväl pålspärr som sänkverk schaktades bort efter dokumentation. Prover gav en datering på ca 1680-tal.

Befintlig bebyggelse och byggnadsverk

Ingen bebyggelse finns inom planområdet idag.

Inom planområdet finns vägbana (Götaleden), gång- och cykelväg vid Falutorget.

Geoteknik⁶

Jordlagren består överst av fyllnadsmaterial vars mäktighet varierar mellan 0,5 och 4,5 m. Sammansättningen av fyllningen består av bland annat sand, grus, sten, lera och rivningsrester såsom tegel och betong. Den naturligt lagrade jorden består av lera till stort djup. Ytligt är leran gyttjig och mot djupet har den ställvis sand- och siltskikt. Mäktigheten på leran uppskattas vara cirka 100 m.

Inom området pågår sättningar med 1 till 2 mm/år, som härstammar från både konsoliderings- och sekundärsättningar. Konsolideringssättningarna pågår i övre delen av jordprofilen medan sekundärsättningarna, krypning, pågår genom hela jordprofilen på grund av utfyllningarna som utfördes under 1800- och 1900-talet. På grund av de mäktiga lerlagren kommer sättningar att utvecklas och pågå under lång tid. För mer information om geotekniska förhållanden läs mer i ”Underlagsrapport Geoteknik, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, 2014-03-03”.

Markföroreningar⁷

Resultaten från Trafikverkets utredning för vägplan visar, för området mellan Stadstjänaregatan och Gullbergsmotet, på en heterogen föroreningsbild utan tydligt mönster med en relativt måttlig föroreningshalt. Generellt ligger halterna av metaller, PAH och petroleumkolväten mellan Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM).

I det före detta gasverksområdet är föroreningssituationen en annan. I detta område har jord från både slumpmässigt placerade provpunkter och provpunkter vid punktkällor provtagits. Resultaten visar ställvis på mycket höga halter av PAH⁸, lätta aromatiska kolväten och metaller. I nu utförda undersökningar har även cyanid påvisats. Det har skett en sanering av delar av området vid gasklockan, men det då

⁶ All text under rubriken kommer från: Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

⁷ All text under rubriken kommer från: E45 delen Lilla Bommen – Marieholmsbron, Underlagsrapport Förorenad mark, granskningshandling 2014-01-07, Tyréns AB för Trafikverket

⁸ PAH - Polycykliska aromatiska kolväten, är en grupp av cirka 200 identifierade föreningar som bildas vid upphettning av organiska ämnen

uppsatta åtgärds målet var långt över nu gällande riktvärden för mindre känslig markanvändning. Det finns inte heller någon uppföljning av resultatet av saneringen. I senare utförda undersökningar har fri fas av olja observerats i grundvattenrör på fastigheten. I nu utförd undersökning noterades svart, geggigt och oljeliknande material i marken. Risken för föroreningar i marken och grundvattnet vid gasklockan bedöms som stor.

Vid Falutorget finns fem drivmedelsanläggningar varav två tankställen för fordonsgas. På OKQ8s anläggning vid gasklockan har sanering av petroleumförorenat vatten skett efter ett bensinläckage. På Renovas interna drivmedelsanläggning har petroleumförorenade massor påträffats i samband med schaktning. För Statoils drivmedelsanläggning har inget underlag om eventuella undersökningar hittats vid arkivsökningen. Denna anläggning kommer att påverkas mycket vid planerat vägbygge, dels av den färdiga vägen men också av de tillfälliga vägar som planeras. Det finns risk för förekomst av tjärasfalt på äldre vägbanor inom hela Gullbergsvass. Vid en miljöinventering på fastigheten Gullbergsvass 5:24 vid Kämpegatan påvisades asfalt med mycket höga halter av PAH. Även i gasverksområdet och godsterminalområdet har tjärasfalt påträffats. För mer information gällande markföroreningar se ”E45 delen Lilla Bommen – Marieholmsbron, Underlagsrapport Förorenad mark, granskningshandling 2014-01-07, Tyréns AB för Trafikverket”.

Föroreningsklass	Antal borrhypor	Procent
>FA	2	2%
>MKM	21	23%
KM-MKM	56	60%
<KM	14	15%

Fördelning mellan olika föroreningsklasser, baserat på högsta halten i varje provtagningspunkt för prover som tagits på Södra Älvstranden 1999-2013

Föroreningar i grundvatten⁹

Det har gjorts få tidigare undersökningar av grundvattnet avseende föroreningar i området. De resultat som finns visar på påverkan av PAH¹⁰, metaller och ställvis petroleumämnen i grundvattnet. Nu utförda undersökningar visar att det sker viss föroreningsspredning genom partikeltransport i området och att halten av PAH i grundvattnet generellt är hög i hela området. Risken att eventuellt vatten som rinner ned i schaktet i byggskedet är påverkat av föroreningar bedöms som stor. För mer information gällande markföroreningar se ”E45 delen Lilla Bommen – Marieholmsbron, Underlagsrapport Förorenad mark, granskningshandling 2014-01-07, Tyréns AB för Trafikverket”.

Ledningar

Det finns ett stort antal befintliga ledningar som påverkas av Götaledens nedsänkning på grund av att de antingen korsar, ligger förlagda i eller i nära anslutning till den nya

⁹ All text under rubriken kommer från: E45 delen Lilla Bommen – Marieholmsbron, Underlagsrapport Förorenad mark, granskningshandling 2014-01-07, Tyréns AB för Trafikverket

¹⁰ PAH - Polycykliska aromatiska kolväten, är en grupp av cirka 200 identifierade föreningar som bildas vid upphettning av organiska ämnen

utformningen av leden. Vilka befintliga ledningar som berörs av planområdet och behöver flyttas finns beskrivet i en separat framtagna ledningsutredning.

Dagvatten¹¹

Idag avvattnas E45 mellan Götatunneln och Kämpegatan via en pumpstation till ett avsättningsmagasin vid Stadstjänarebron för rening. Därefter avleds dagvattnet via kommunala dagvattenledningar till Göta älv. Vägbanan mellan Kämpegatan och Gullbergsmotet avvattnas via kommunala dagvattenledningar med självfall direkt till Göta älv. I stor utsträckning är dagvattenbrunnar inom området placerade i grönyta. På detta sätt genomgår dagvattnet en rening genom översilning innan det avleds till pumpstationen.

Sociala aspekter

Planområdet är idag ett segregerat trafikområde där biltrafiken är högst prioriterad. Med få möjligheter att ta sig över Götaleden (både som gående, cyklist och fordonsförare) kan leden idag uppfattas som en barriär svår att ta sig över. Inom planområdet finns ingen plats för möten eller grönområden. Trafikområdet kan uppfattas som svårläst och svårorienterat i dagsläget för samtliga trafikslag. Inom stora delar av planområdet upplevs miljön som otrygg för gående och cyklister.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Götaleden trafikerades år 2012 av ca 70 000 f/d väster om Falutorget. För år 2040 bedömer Trafikverket att samma sträcka av Götaleden kommer att trafikeras av ca 73 000 f/d. Göteborgs stad, trafiknämnden antog i februari 2013 Trafikstrategi för en nära storstad vilken anger att antalet bilresor ska minska med 25 % till 2035. Hastighetsbegränsningen för den berörda sträckan på Götaleden är idag 70 km/h. Anslutningar till Götaleden sker, närmast planområdet, vid Stadstjänaregatan i väster och Falutorget i öster. Stadstjänarebron, väster om planområdet, har av- och påfartsramper som kopplar samman Stadstjänaregatan och Götaleden. Vid Falutorget sker anslutningar till leden via en signalstyrd korsning. Inom planområdet finns en del av en gång-/cykelväg på den södra sidan av leden öster om Falutorget. Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen på Gullbergs Strandgata (ca 150-200 m), Nils Ericsonsgatan (ca 400 m) och vid Centralstationen (ca 250 m). Tillgängligheten anses god.

Inom planområdet finns ingen service. Götaleden ingår som en viktig trafikförsörjning till stadens centrum och Nordstan, ett shoppingcentrum med närmre 190 butiker, restauranger. I stadens centrum finns skolor, förskolor och vårdcentraler.

Störningar

Trafikbuller

Riksdagen antog 1997¹², följande riktvärden för trafikbuller vid bostäder. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- Ekvivalentnivå inomhus - 30 dBA
- Maximalnivå inomhus nattetid - 45 dBA

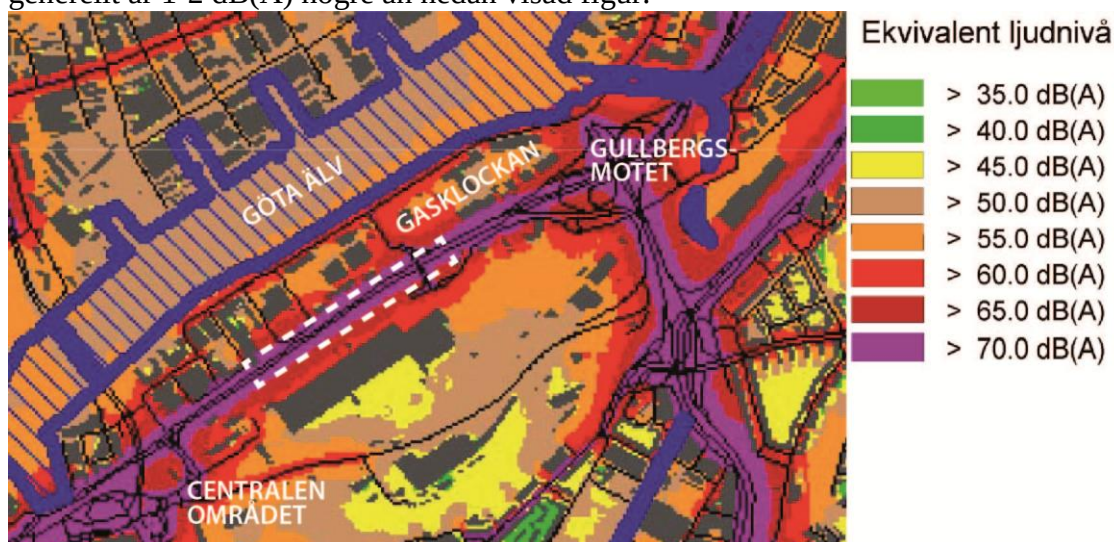
¹¹ Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

¹² Infrastrukturinriktning för framtida transporter, proposition 1996/97:53

- Ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) - 55 dBA
- Maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad - 70 dBA

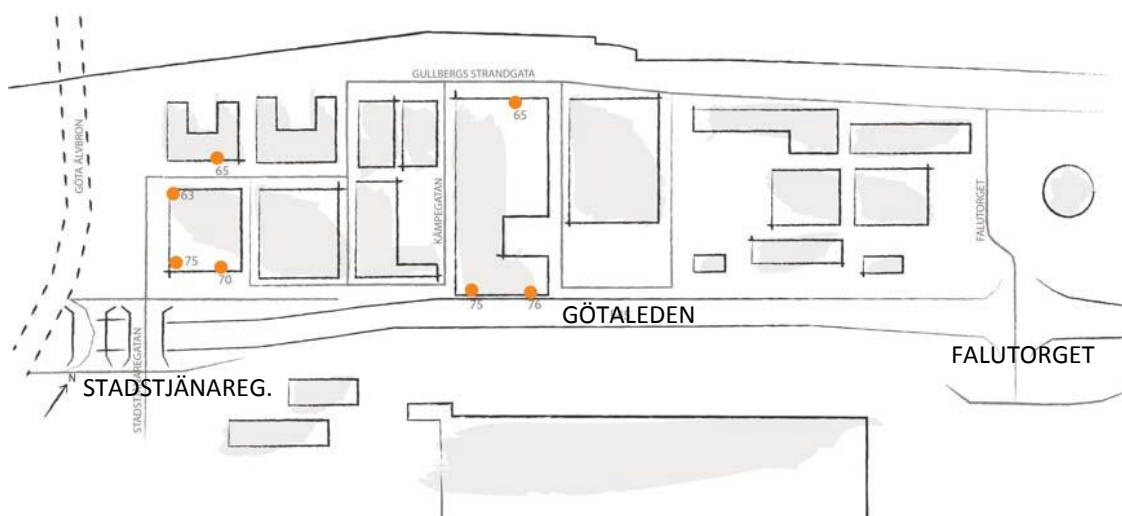
Riktvärdena för buller är under revidering och kommer sannolikt uppdateras till dess att planen antas. Inga riktvärden för buller gällande gång- cykelvägar, torg etc. finns.

Göteborgs stad genomförde år 2008 en bullerkartläggning över staden. I bilden nedan redovisas beräknade ekvivalentnivåer i de punkter som beräknats inom ramen för stadens bullerkartläggning. Beräkningarna är gjorda för vån 1 och med ett trafikflöde på Götaleden på 46 900 fordon/dygn utefter trafikräkning 2004. Idag är trafikflödet på Götaleden cirka 70 000 fordon/dygn vilket innebär att de ekvivalenta ljudnivåerna generellt är 1-2 dB(A) högre än nedan visad figur.



Figur 8, Kartan visar bullernivåer i staden 2008. Aktuellt planområde är ungefärligt markerat med vit streckad linje.

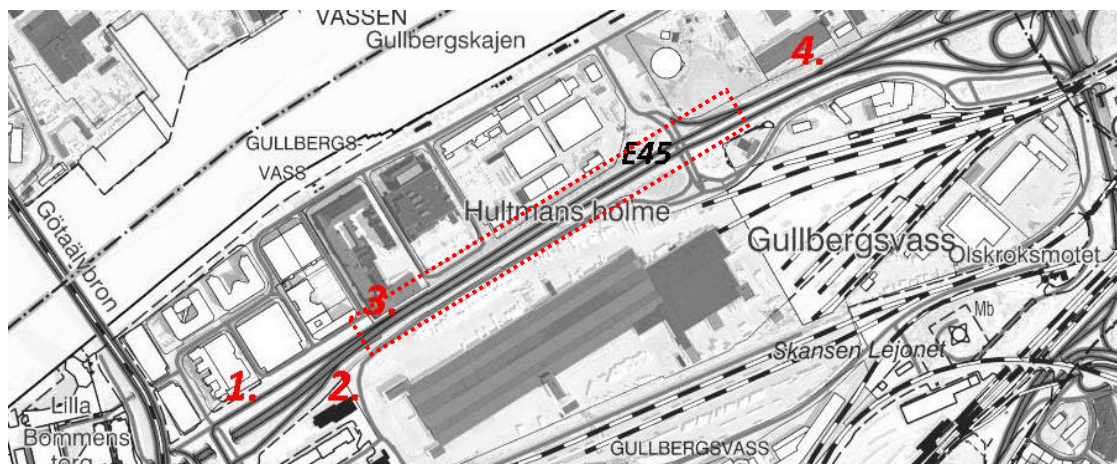
Det kan konstateras att fasaderna närmast Götaleden ligger kring 75 dBA ekvivalentnivå. Mot bakgrund av det utsatta läget nära en högtrafikerad väg är det inte osannolikt att anta att fastigheterna närmast vägen är byggda på ett sådant sätt, eller har vidtagit åtgärder, att man har godtagbara inomhusnivåer. I detaljplan för kv. Kopparn och del av kv. Tennet (angränsande i norr till planområdet) anges i planbestämmelserna att fasaden ska dämpa 35 dBA mot Götaleden och 30 dBA mot lokalgator.



Figur 9, Ekvivalenta bullernivåer inom beräkningsområdet framtagna vid bullerkartläggningen 2008 (av Tyréns AB för Trafikverket).

Vibrationer¹³

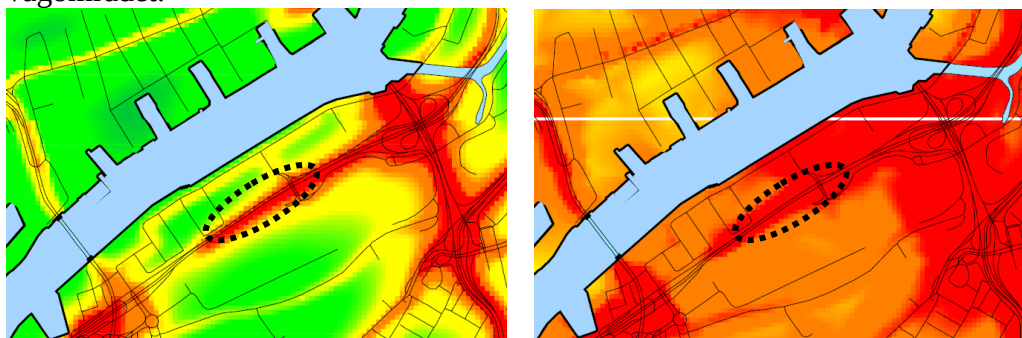
Utförda vibrationsmätningar på byggnader intill planområdet visar att samtliga uppmätta vibrationsnivåer är betydligt lägre än de riktvärden som används för att bedöma om risk för skador på byggnader förekommer. Beräkningarna visar att risken för byggnadsskador för befintlig bebyggelse är obetydlig från trafiken på Götaleden.



Figur 10, numreringarna visar utförda vibrationsmätningar, punkt tre angränsar närmast planområdet. Planområdet är ungefärligt illustrerat med streckad linje (av Tyréns AB för Trafikverket).

Luftkvalitet¹⁴

På aktuell sträcka av Götaleden utförs inga mätningar av luftkvaliteten idag. Närliggande platser där kontroll av luftkvaliteten sker är på Femmanhusets tak (Nordstan, sydväst om aktuellt område) samt i gatunivå i Gårda. Miljöförvaltningen har gjort beräkningar av kvävedioxidhalter i luft för hela Göteborg. Resultaten från beräkningarna visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i gatunivå överskrids längs aktuell sträcka. Normens årsmedelvärde överskrids endast närmast vägbanan, men normens dygns- och timmedelvärde beräknas överskridas även utanför vägområdet.



Figur 11(t.v), Årsmedelvärde kvävedioxid 2011. Planområdet illustreras ungefärligt med streckad linje. Röd färg visar områden där miljökvalitetsnormen för luft överskrids (av Tyréns AB för Trafikverket).

Figur 12(t.h), Dygnsmedelvärde kvävedioxid 2011. Planområdet illustreras ungefärligt med streckad linje. Röd färg visar områden där miljökvalitetsnormen för luft överskrids (av Tyréns AB för Trafikverket).

¹³ All text under rubriken kommer från: Underlagsrapport buller och vibrationer, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

¹⁴ All text under rubriken kommer från: Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

Staden har tagit fram ett miljöprogram som innehåller förslag till en rad åtgärder som kommer att leda till en förbättring av luftkvaliteten. Med nuvarande trend och åtgärder som föreslagits i miljöprogrammet är förutsättningarna för en förbättrad luftkvalitet i Göteborg goda. Miljöprogrammet beslutades av kommunfullmäktige i december 2013.

Höga vattennivåer¹⁵

För den del av E45 mellan Lilla Bommen och Marieholm som utformas som nedsänkning gäller en bruksnivå på +2,8 m och möjlig framtida skyddsnivå på +3,8 meter. Detta innebär att Götaleden kan vara i bruk upp till en vattennivå i Göta älv på +2,8 m, dock ska anläggningen i framtiden kunna anpassas så att den kan skyddas till +3,8 m. Hänsyn behöver även tas till Götatunnelns och Tingstadstunnelns högvattenskydd samt framtida högvattenskydd för nya Hisingsbron.

Risker¹⁵

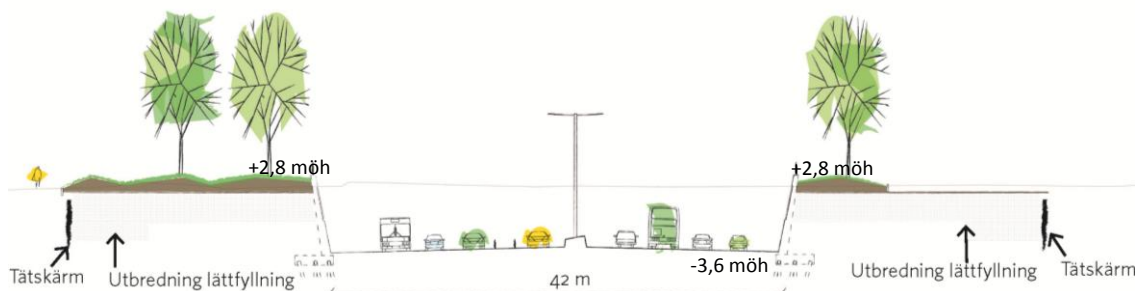
Inga transporter med farligt gods är rekommenderade på Götaleden inom planområdet i dagsläget. Förbudet inträdet vid Falumotet. Götatunneln är idag klassad som tunnel kategori E vilket innebär ett totalförbud för transporter med farligt gods.

¹⁵ All text under rubriken kommer från: Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

Detaljplanens innebörd och genomförande

En sänkning av Götaleden med förberedelse för överdäckning innebär inte någon förändrad markanvändning jämfört med dagsläget. Planområdet utgörs idag av trafikområde även om en mindre del av området inte är planlagt. Planläggningen innebär att detaljplanen fastställer den övergripande trafikstrukturen i systemet, och utformningen blir likt en infart fast nedsänkt. I plankartan regleras Götaleden som GENOMFART₁ i sänkning som ska vara förberedd för överdäckning. Leden får överbyggas av byggbart bjälklag genom bestämmelsen däck på plankartan, leden får då ett utrymme reglerat i höjdded. Ramper som ansluts till leden regleras som genomfartstrafik. Inom GENOMFART₁ och GENOMFART får bullerskärm anordnas. Parallellt med nedsänkningen, regleras att skärm, fallskydd, ska anordnas med minsta höjd 1 meter och högsta 3 meter. Skärmen kan utformas som ett kombinerat fall- och bullerskydd och ska ha en lagom höjd för en tillfredställande effekt. Inom område på plankarta markerat med plantering ska marken beklädas med gräs och träd där stenläggning eller motsvarande tillåts. I samma yta som plantering tillåts även parkering och ett krav på att högvattenskydd ska uppföras till minst +2,8 m.ö.h. Över leden tillåts två broar i form av lokalgator med gång- och cykelbana vid sidan av biltrafiken. Broarna ska byggas med en minsta fri höjd av 5,2 meter ovan Götaleden.

Med en förberedelse till överdäckning kommer Götaleden i framtiden att bli en infart under staden. En överdäckning skapar framtida möjligheter att utforma en stadsmiljö i området. Det som påverkar en framtida områdesstruktur är placeringen av på- och avfarter, vilka även påverkar möjligheten att korsa överdäckningen i markplan. I framtiden kan bebyggelse på leden utformas som kvarter med upphöjda innergårdar eller liknande. En förberedelse för överdäckning ger största möjlighet till variation av bebyggelse inom området, då såväl bostäder som kontor och handel m.m. kan placeras i hela planområdet. En framtida överdäckning sammanbinder stadsdelarna centrum och Gullbergsvass med varandra och ökar tillgängligheten till Göta älv.



Figur 13, principsektion av nedsänkningen strax väster om Falutorget (av Tyréns AB för Trafikverket).

Detaljplanen innehåller ingen kvartersmark. För kommande överdäckning kommer kompletterande detaljplaner att tas fram och den aktuella kvartersmarken kommer att markanvisas av fastighetsnämnden.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Trafikverket är väghållare och kommer därmed att utföra utbyggnad av anläggningar inom allmän plats och ansvara för stora delar av drift och underhåll. Detta kommer att regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Bebyggelse, byggnadsverk¹⁶

Den föreslagna bron över Götaleden vid Kämpegatan blir cirka 28 meter lång och cirka 25 meter bred och möjliggör 2+3 körfält, gång- och cykelbana, vägrenar samt skiljeremсор. Bron vid Falutorget blir cirka 47 meter lång och med en bredd på cirka 18 meter vilket möjliggör 2+1 körfält, gång- och cykelbana, vägrenar samt skiljeremсор. Vänsterpåfartsramper österut och västerut ansluter i bromitt och blir cirka 150 meter långa och cirka 5 meter breda. Båda broarna föreslås bli utförda i betong med en fri höjd på minst 5,2 meter för att klara tunnelkraven vid en framtida överdäckning. Broarna föreslås grundläggas på pålar.



Figur 14, principsektion över ny lokalbro vid Kämpegatan med 2+2 körfält (av Tyréns AB för Trafikverket).

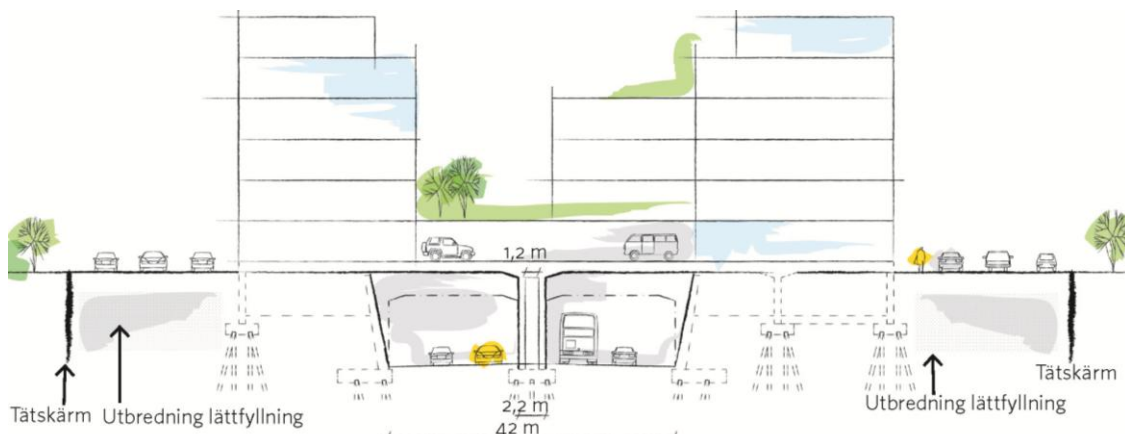
Framtida överdäckning

Med en framtida överdäckning av Götaleden kan Gullbergsstrand sammanbyggas med centrum och bidra till en sammanhållen stad. På överdäckningen kan byggnader, lokalgator och grönytor uppföras som ansluter till kvarteren i Gullbergsstrand men även den framtida strukturen inom Centralenområdet. När en överdäckning av leden inom planområdet är aktuell är i dagsläget ovisst men kommer ske i etappvis i takt med att Gullbergsvass utvecklas.

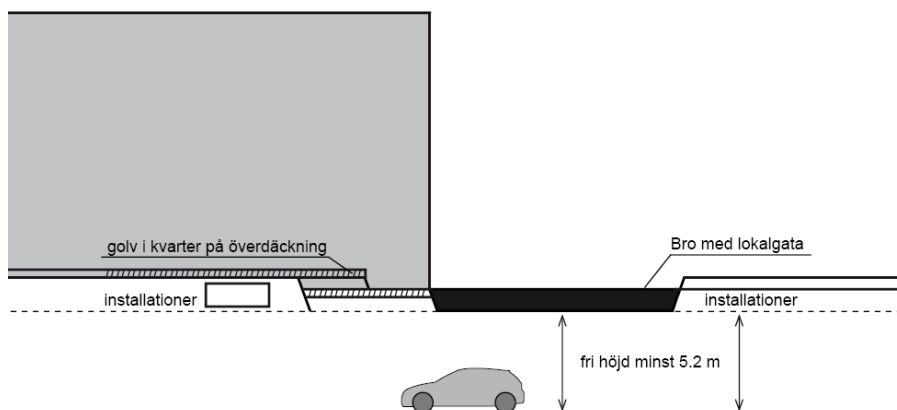
Ett alternativ till konstruktionen av överdäckning är att konstruktionen kan ske i två steg¹⁷. Det första steget är att i form av en bro bygga över leden. Andra steget blir att byggnader byggs på ytan för överdäckning. På grund av de installationer som behövs vid framtida överdäckning blir det en höjdskillnad mellan bro och överdäckning. För att detta inte ska upplevas när man rör sig på lokalgatan kan höjdskillnaden tas upp i byggnaden, se skiss på nästa sida. Efter en framtida överdäckning på sträckan bör en klassificering som tunnel inom kategori E vara det rimligaste för att ansluta till nuvarande Götatunnel med samma klassning. Kategori E innebär ett totalförbud för transporter med farligt gods, Länsstyrelsen instämmer i detta enligt yttrande under Vägplanens samrådsskede 2013-10-09. Ett totalförbud av farligt gods, tunnel kategori E, skapar även möjlighet till en fri framtida stadsutveckling ovanpå. För mer information om hur konstruktionen är tänkt att utföras se ”Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket”.

¹⁶ All text under rubriken kommer från: Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

¹⁷ Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket



Figur 15, Sektionen illustrerar ett möjligt sätt att i framtiden kunna bygga på nedsänkningen med byggnader (av Tyréns AB för Trafikverket).



Figur 16, Sektionen illustrerar ett möjligt sätt att bygga ihop broar med bebyggelse på överdäckning.



Figur 17, illustration av framtida överdäckad Götaled. Illustrationen visar endast ett exempel på bebyggelse. Hur bebyggelsen kommer se ut kommer regleras i kommande detaljplaner (av Johanna Almgren, WSP). Jämför även med illustrationen över sänkningen av leden, figur 2 och framsidan.

Bevarande, rivning

I samband med ett genomförande av planen rivs Regionens konferenscenter av Trafikverket. Konferenscentret ligger utanför detaljplanen.

Trafik

Trafikflöden

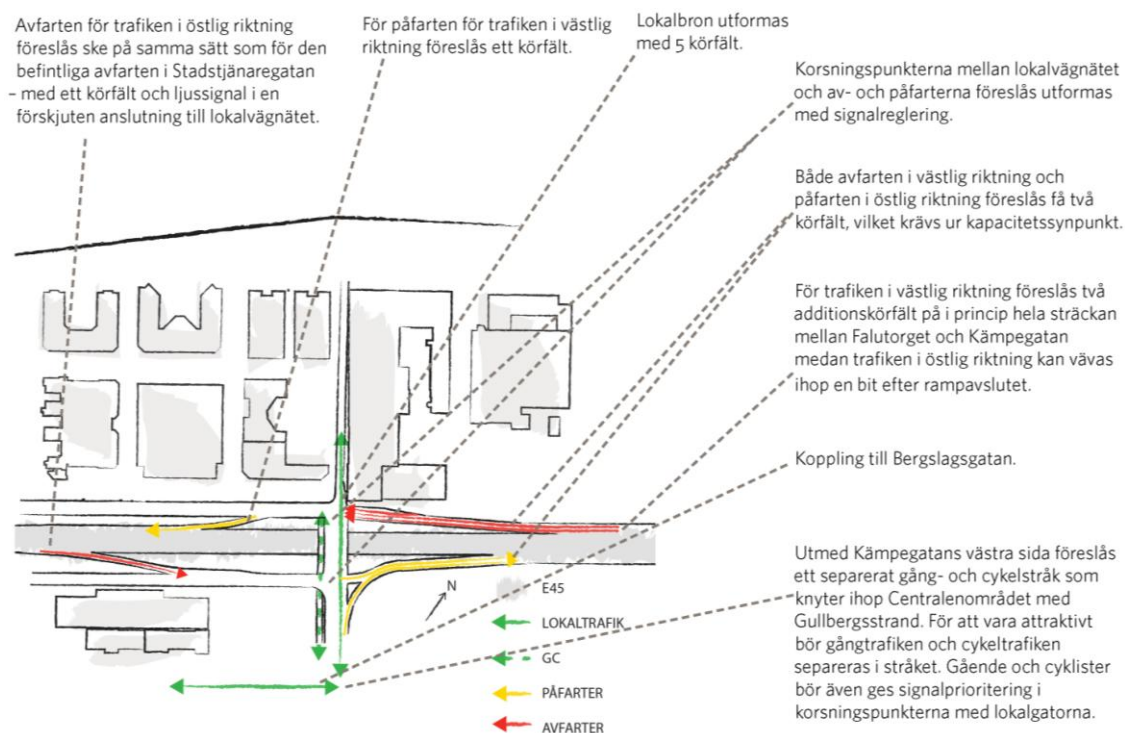
Götaleden trafikerades år 2012 av ca 70 000 f/d väster om Falutorget. För år 2040 bedömer Trafikverket att samma sträcka av Götaleden kommer att trafikeras av ca 73 000 f/d. Göteborgs stad, trafiknämnden antog i februari 2013 Trafikstrategi för en nära storstad vilken anger att antalet bilresor ska minska med 25 % till 2035. Hur detta påverkar Götaleden med omfattande exploatering runt Götaleden i Gullbergsvass, Centralenområdet och Frihamnen är oklart.

Trafikplatser vid Kämpegatan och Stadstjänaregatan¹⁸

All trafik från den nya Hisingsbron, förutom spårvagnarna, ska kunna tas ner i Stadstjänaregatan. För att det ska vara möjligt måste Stadstjänarebron höjas cirka 2 till 3 meter på den norra sidan. Det innebär att hela rampen från Kämpegatan till nya Hisingsbron kommer att höjas. De ramper som idag finns österut i Stadstjänaremotet kommer att utgå och ersättas. Vid Kämpegatan föreslås en komplett trafikplats med av- och påfarter i såväl östlig som västlig riktning. Av- och påfarten till Götatunneln från Södra respektive Norra Sjöfarten kommer att finnas kvar. Denna trafiklösning är framtagen med beaktande av en eventuell framtida Bangårdsförbindelse, exploatering av Gullbergsvass och Centralenområdet, ny Hisingsbro och ambitionen att ha så goda förutsättningar som möjligt för kollektivtrafiken i Centralenområdet och till och från Hisingsbron.

Gullbergsstrand och Lilla Bommen kommer att angöras via Kämpegatan . Kämpegatan kommer att förbindas med Bergslagsgatan med en ”tillfällig” väg tills dess Gullbergsvass exploateras och byggs ut med ett nytt gatunät.

¹⁸ All text under rubriken kommer från: Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

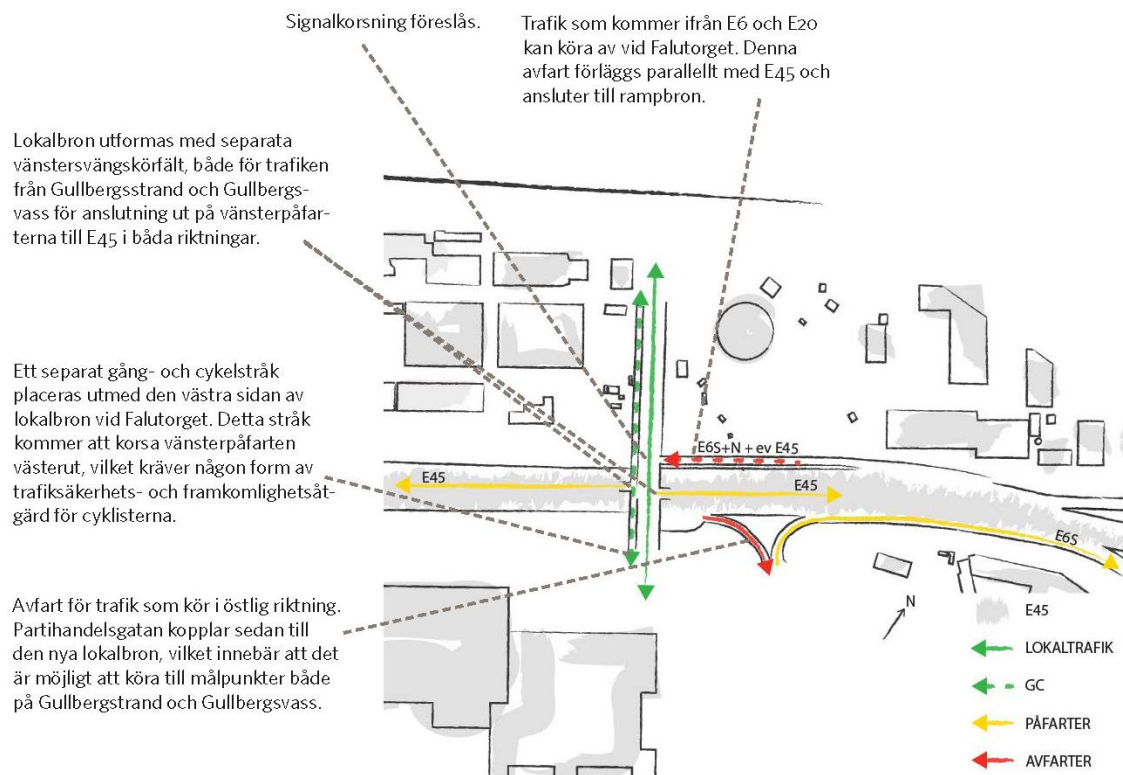


Figur 18, föreslagen utformning av trafikplatsen vid Kämpegatan (av Tyréns AB för Trafikverket).

Trafikplats Falutorget¹⁹

Av trafiksäkerhets- och kapacitetsskäl föreslås en ny trafikplats vid Falutorget som ersätter dagens signalreglerade korsning. Då avståndet mellan Falutorget och intilligganden trafikplatser vid Kämpegatan respektive Gullbergsmotet är kort föreslås att trafikplats Falutorget även förses med mittramper. Detta för att erforderliga vävningssträckor ska erhållas. Falutorget kommer ej att bli en komplett trafikplats, det kommer ej vara möjligt att svänga av i Falutorget från E45 Marieholmsleden. Denna trafik kommer att hänvisas till Kämpemotet alternativt Slakthusmotet. I övrigt kommer alla relationer att finnas, dvs kopplingar i bägge riktningar mot E6 norr, E6 syd, E20, E45 väster/Götaleden samt det kommer vara möjligt att köra på E45 nordost/Marieholmsleden.

¹⁹ Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket



Figur 19, föreslagen utformning av trafikplatsen vid Falutorget (av Tyréns AB för Trafikverket).

Kommunala gator

Gator föreslås i Norra och Södra sjöfarten mellan Kämpegatan och Stadstjänaregatan. Dessa kommer att vara viktiga delar i stadens huvudgatunät. Vidare kommer broarna i Kämpemotet och trafikplats Falutorget att vara kommunala gator.

Utmed den södra sidan av Götaleden mellan Falutorget och Kämpegatan föreslås även en gata som i praktiken kommer att vara en kommunal gata. Denna föreslås dock ej planläggas i denna detaljplan utan hamnar på kvartersmark i nu gällande detaljplan för Gullbergsvass. Skäl till att denna ej tas med i detaljplanen är att dess exakta läge på sikt är osäkert. Planeringen av Gullbergsvassområdet kommer att styra var denna gata på sikt hamnar. Gatan med gång- och cykelbana planeras att säkerställas genom avtal mellan Trafikkontoret och berörda fastighetsägare. Denna gata är dock viktig främst tre skäl; dels en gen cykellänk mellan Partihallsgatan/Gamlestaden och Centralenområdet, dels är den viktig för att avlasta Centralenområdet från tung trafik mellan främst Marieholmsleden och Gullbergsvass (Kombiterminalen), och dels att den kan få en funktion som omledningsväg för Götaleden.

Parkering

Detaljplanen tillåter parkering på den södra sidan om Götaleden. Angöringen till denna föreslås från gata utanför planområdet. Även på del av den norra sidan längs leden tillåts parkering, denna angörs från Renovas verksamhet och avses för verksamheten.

Gestaltningsprogram

Trafikverket har genom Tyréns tagit fram ett gestaltningsprogram för sänkningen av Götaleden²⁰. Då vägområdet längs Götaleden ska utgöra en del av ett större sammanhang i staden har gestaltningsmål utvecklats som formulerar att väganläggningen ska passa in i den komplexa stadsmiljön, minimera barriäreffekter och förhöja områdets upplevda miljö. Gestaltningselement och utformningsidéer lyfts fram som förstärker karaktären av en attraktiv entré till centrala Göteborg. De övergripande gestaltningsidéerna fokuserar även på anpassning till vägrummets skala samt de hastigheter trafikanter rör sig i inom området. Gestaltungsfrågorna har styrts av trafiksäkerhets-, drifts- och arbetsmiljöaspekter samt geotekniska- och VA-åtgärder. Beskrivningar av utformning av bland annat vägar och gång-/cykelbanor, broar, ramper, sidoytor, belysning, skyltning och framtida överdäckning finns i gestaltningsprogrammet.



Figur 20 (t.v), Bilden är ett skiss över hur stödmurar skulle kunna utformas med mönster i betongen och detaljer av plåt (av Tyréns AB för Trafikverket).

Figur 21 (t.h), Bilden är en inspirationsbild över hur perforerad plåt med väggstruktur som mönster kan effektbelysas (av Tyréns AB för Trafikverket).

Tillgänglighet, sociala aspekter och service

Med förslaget till detaljplan, nedsänkning av leden med två broar vid Kämpegatan och Falutorget, ökar möjligheterna för både gående, cyklister och motorfordon att ta sig över Götaleden. De oskyddade trafikanterna erbjuds med broförbindelserna ett tryggare sätt att ta sig över Götaleden.

Beroende på hur ombyggnaden av Götaleden utformas kan man motverka eller öka möjligheten för en bra framtida social miljö i närheten av leden.

Även fortsättningsvis kommer Götaleden att vara infarten för gods- och persontrafik till centrala staden och Nordstan.

Friytor

Längs med Götaledens södra och norra sida ska en cirka 20-25 meter bred yta planteras med gräs och träd innan överdäckning sker.

²⁰ Gestaltningssprogram, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, granskningshandling 2014-03-03
Tyréns AB för Trafikverket

Teknisk försörjning

Dagvatten²¹

En dagvattenutredning finns framtagen av Trafikverket²². Nedsänkningen av Götaleden mellan Vikingsgatan och Gullbergsmotet föreslås avvattnas via Trafikverkets ledningar till pumpstationer som pumpar vattnet till en reningsanläggning, avsättningsmagasin med oljeavskiljare, för att därefter avledas till Göta älv. För att skydda nedsänkningen från översvämning bör inte avvattning av ytor innanför högvattenskyddet kopplas samman med avvattning av ytor utanför högvattenskyddet. Pumpstationer föreslås på norra sidan Götaleden, inom föreslaget vägområde, i höjd med Torsgatan och Falutorget samt på södra sidan i höjd med Falutorget. Reningsanläggningar planeras på norra sidan av Götaleden strax väster om Falutorget inom ytor markerade för dagvatten på plankartan. Hänsyn tas till ett framtida klimat med ökad nederbörd när frågan om avvattning hanteras och dimensioneras. Lokalgator utanför högvattenskyddet kommer att avvattnas via kommunala dagvattenledningar och avledas till Göta älv.

Ledningar

Enligt en framtagen ledningsutredning så kräver ett genomförande av detaljplanen att flertalet ledningar flyttas eller läggs om. Det är även aktuellt med några nya ledningar och två pumpstationer.

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

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

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder²³

Nedsänkningen av Götaleden föreslås förstärkas med pålad stödmur och bakomliggande cellplast. Stödmurarnas höjd varierar beroende på av- och påfarter samt ledens höjd, men uppgår som mest till ca 6m. Stödmurar för ramper etc. uppgår till ca 2,5 m höjd föreslås grundläggas utan pålar.

Cellplastens utbredning innanför stödmur varierar på grund av trafikutformning. Vidare föreslås parkområden, lokalgator, parkeringsytor mm. ovan stödmurarna längs stora delar av nedsänkningen. Högvattenskyddet utgörs av skyddsvall (jordvall) alternativt skyddsmur i anslutning till grönområdet eller av en skyddsvall längre bort från Götaleden.

Cellplasten har exempelvis generellt utformats med lutning 1:2 närmast tätskärmen.

²¹ Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

²² PM dagvatten, E45 delen Lilla Bommen- Marieholm, granskningshandling 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket.

²³ All text under rubriken kommer från: Underlagsrapport Geoteknik, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Granskningshandling 2014-03-03 Tyréns AB för Trafikverket.

Cellplast direkt ovan stödmur kan möjligtvis komma att bli aktuell ur sättningsynpunkt eller för att minska uppkomna spänningar direkt bakom stödmuren. Anpassning sker geoteknisk till befintliga byggnader och anläggningar, läs mer i ”Underlagsrapport Geoteknik, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Granskningshandling 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket”.

Markmiljö²⁴

I alla områden där schaktning skall ske och där överskottsmassor kommer att uppstå behöver provtagning ske för att klassning av jorden skall kunna genomföras. Marken som skall överbyggas med ny väg som i lokalkörbanorna eller där vallar för högvattenskydd planeras behöver undersökas för att dokumentera eventuella föroreningar.

Klassning av framtida överskottsmassor har utförts inom en stor del av ytan utanför befintlig väg. För klassificering av överskottsmassor i befintligt vägområde föreslås att provtagning sker i byggskedet när trafiken stängts av och asfalten är riven. Vid undersökning längs vägen finns restriktioner för när på dygnet arbetet kan utföras. Detta innebär korta fältdagar med färre provtagningspunkter än normalt alternativt arbete nattetid. Provtagningen försvåras även av att asfaltsbeläggningen måste genomborras i varje provpunkt vilket är tidsödande.

För Statoils bensinstation vid Falutorget rekommenderas att en separat miljöteknisk markundersökning utförs inför demontering av anläggningen.

I samband med schaktarbetet kan det bli nödvändigt att lämna restförorening, exempelvis under befintliga installationer och ledningar. En riskbedömning för eventuellt kvarlämnade förorenade massor bör utföras. Schaktning i förorenade områden ska anmälas till tillsynsmyndigheten.

Arkeologi

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar då det begränsar sig till ett område norr om Götaleden och öster om Lilla Bommen. Projektet som helhet kan dock påverka lämningar av bland annat stadens försvarsanläggningar.

Skulle fornlämningar påträffas krävs arkeologiska undersökningar för att få tillstånd att avlägsna dem. Undersökningarna kan i så fall ge ny kunskap om äldre försvarsanläggningar och aktiviteter på Göta älv, vilket mildrar de eventuella negativa konsekvenserna av plangenomförandet.

Luft²⁵

Ett genomförande av detaljplanens första steg, nedsänkning i tråg, innebär inte någon skillnad för Götaledens luftkvalitet i jämförelse med dagsläget. Ett genomförande av detaljplanens andra steg, överdäckning, innebär att luftkvaliteten förbättras. Inom planområdet finns en befintlig cykelväg på Götaledens södra sida väster om Falutorget. Nya gång- och cykelvägar föreslås i lokalgatorna/broarna över leden. Gång- och cykelvägarna skapar möjlighet för transporter med cykel till och från Gullbergsvass samt Olskroken vilket kan leda till ett minskat bilanvändande.

²⁴ All text under rubriken kommer från: Underlagsrapport Förorenad mark, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, granskningshandling 2014-01-07, Tyréns AB för Trafikverket

²⁵ All text under rubriken kommer från: Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket



Figur 22, Karta över cykelnätet, utbyggnadsplaner för 2011/2012. Röda linjer visar föreslagna cykelbanor²⁶. Arbete med ny cykelplan pågår på Trafikkontoret. Inringad röd cykelbana kommer byggas under 2014, del av denna finns inom planområdet för Götaleden.

Trafikbuller²⁷

Jämfört med dagsläget kommer bullersituationen bli bättre inom planområdet. Detaljplanen anger att bullerskydd får uppföras inom planbestämmelse GENOMFART₁ och GENOMFART. Med nuvarande förslag på utveckling krävs inget bullerskydd längs Götaleden, skyddet behövs inte förrän båda sidorna av leden exploateras.

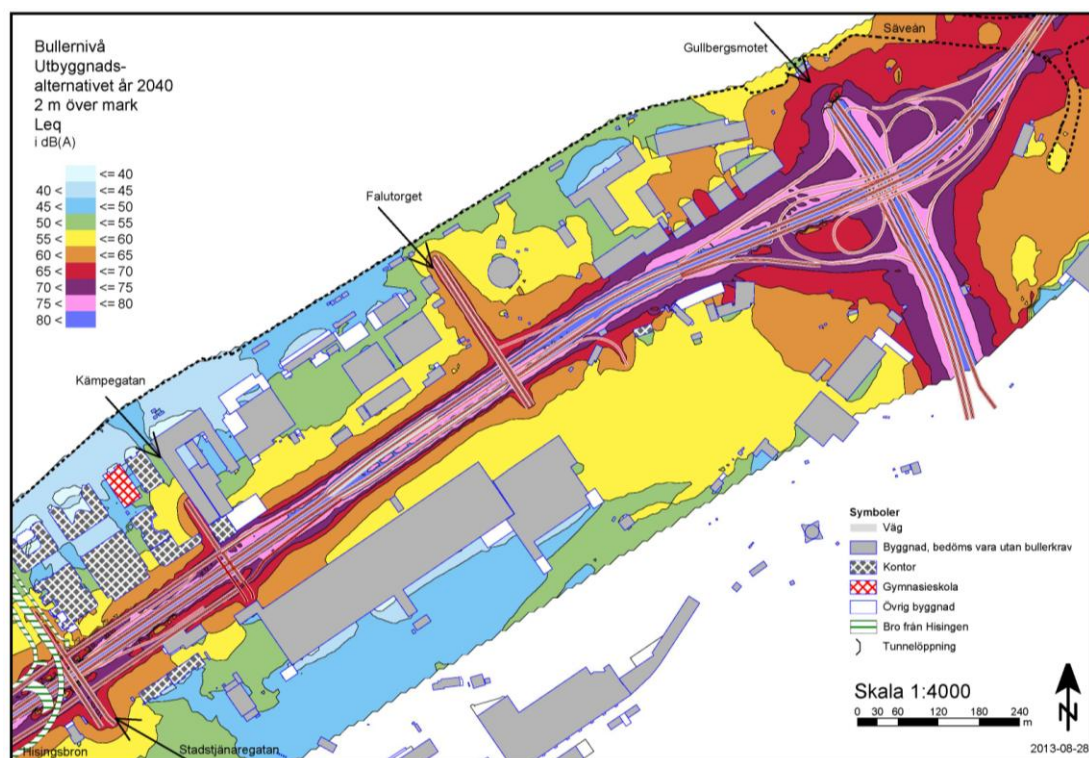
Framtagna bullerberäkningar redovisas i form av ekvivalentnivån respektive maximalnivån för utbyggnadsalternativet, prognosåret 2040 framtaget av Trafikverket (dvs. 73000 fordonsrörelser/dygn) och 2 m över mark.

Beräkningarna utgår från en sänkning av Götaleden utan bullerskydd. Vid fasader närmast Götaleden uppgår ekvivalenta bullernivåer till 55-75 dBA. De högsta värdena uppstår vid den nya bron vid Kämpegatan.

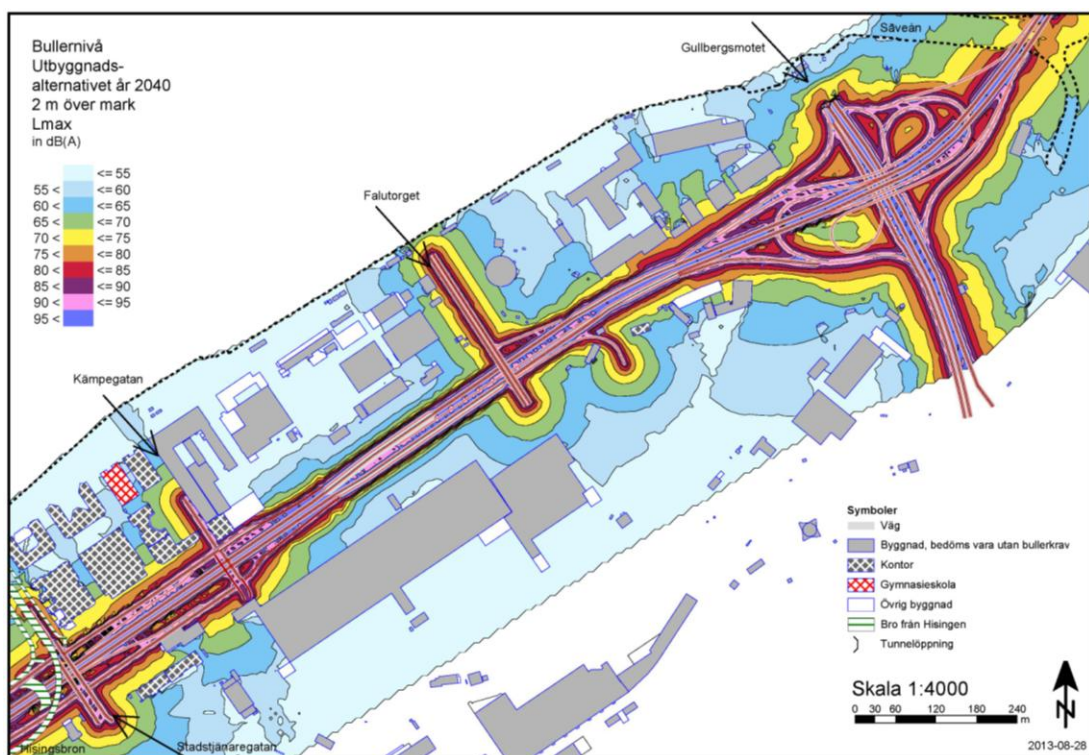
De maximala bullernivåer som uppnås vid fasader är 55-95 dBA. På samma sätt som med de ekvivalenta bullernivåerna är de högsta nivåerna vid bron vid Kämpegatan. Läs mer om trafikbuller i ”Underlagsrapport buller och vibrationer, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm 2014-03-03”.

²⁶ Trafikkontoret, cykelprogram för Göteborg 1999.

²⁷ All text under rubriken kommer från: E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Underlagsrapport Buller och vibrationer 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket



Figur 23, Kartan visar ekvivalenta ljudnivåer, 2 meter över mark, framtagna efter trafikscenario år 2040 (av Tyréns för Trafikverket).



Figur 24, Kartan visar maximala ljudnivåer, 2 meter över mark, framtagna efter trafikscenario år 2040 av Tyréns för Trafikverket (av Tyréns för Trafikverket).

Kompensationsåtgärd

Berörs ej av planförslaget.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Trafikverket är väghållare och kommer därmed att utföra utbyggnad av anläggningar inom allmän plats och ansvara för stora delar av drift och underhåll. Åtagande och ansvar för utbyggnad och kostnader kommer att regleras i kommande genomförandeavtal mellan Trafikverket och kommunen.

Anläggningar inom vattenområde

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av dagvattenledning inom vattenområde.

Anläggningar utanför planområdet

Trafikverket ansvarar för åtgärder, både tillfälliga och permanenta, på angränsande fastigheter och byggnader till följd av vägprojektet. Särskilda avtal om detta kommer behöva upprättas.

Drift och förvaltning

Innan detaljplanen antas kommer ett särskilt avtal upprättas mellan kommunen och Trafikverket som bland annat reglerar ansvarsfördelning för drift och underhåll.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför en rättighet samt skyldighet för kommunen att lösa in mark utgörande allmän plats. Berörda fastigheter för inlösen framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser. Den allmänna platsmarken för vägområdet kommer sedan upplåtas till Trafikverket.

Gullbergsvass 6:24, 10:3 och en liten del av 703:17 i östra delen kommer efter anläggningens färdigställande kunna nyttja den inlösta marken med vissa restriktioner. Särskilda avtal om detta får upprättas med respektive fastighetsägare.

Fastighetsbildning

Kommunen ska överföra mark från de fastigheter som i planen är utlagt som allmän plats genomfart till den kommunalägda fastigheten Gullbergsvass 703:44.

Servitut och ledningsrätt

Det behöver bildas servitut alternativt ledningsrätt för nytillkommande ledningar och anläggningar såsom pumpstationer till förmån för respektive ledningsägare utanför planområdet. Särskild överenskommelse om detta behöver upprättas.

Följande fastigheter kommer att beröras av ledningsomläggningar:

Gullbergsvass 7:19, 11:4, 11:9, 703:17, 703:61.

Det kommer även att förläggas ledningar inom Trafikverkets vägområde, dock endast korsande ledningar. Dessa får säkerställas genom särskilda avtal mellan respektive ledningshavare och Trafikverket.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeavtalet.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Berörda fastigheter för inlösen av allmän plats genomfart.

Fastighet	Avstår mark	Markanvändning
Gullbergsvass 6:24	Ca 200 m ²	Allmän plats
Gullbergsvass 10:3	Ca 2000 m ²	Allmän plats
Gullbergsvass 11:9	Ca 650 m ²	Allmän plats
Gullbergsvass 703:17	Ca 29 000 m ²	Allmän plats

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Gullbergsvass 15:1 är upplåten med arrende för bensinstation till Statoil Detaljhandel AB och kommer att behöva sägas upp.

Gullbergsvass 703:44 är upplåten med arrende för parkering till Swedish Match North Europé AB. Arrendeområdet är inom allmän plats genomfart och kommer att beröras av ledningsnedläggningar och anläggningar för E45 såsom högvattenskydd och tätskärm. Ändamål parkering förutsätts kunna kvarstå och arrendet behöver troligen inte sägas upp.

Gullbergsvass 703:44 är även upplåten med arrende för parkering till Göteborgs Stads Parkerings AB. Några parkeringsplatser vid nya Kämpebron kan komma att beröras vid eventuellt uppförande av pumpstation strax utanför planområdet.

Avtal mellan kommunen och Trafikverket

Avtal avseende upprättande av arbetsplan för utbyggnad för E45 och avtal avseende upprättande av bygghandling och förfrågningsunderlag av E45 har tecknats mellan staden genom trafikkontoret och Trafikverket.

Innan detaljplanen antas ska ett genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket som reglerar ansvarsfördelningen av projektet och detaljplanens genomförande. Det ska bland annat innehålla ansvarsfördelning för utbyggnad av allmän plats och kostnadsfördelning, drift- och underhållsansvar, ledningsomläggningar, förorenad mark, markupplåtelser och rättighetsupplåtelser, tillfälliga åtgärder och överlämnande av anläggningar efter byggtid, återställande av mark, rivningar, säkerställande av kommande överdäckning med mera. Ett första genomförandeavtal kan komma att efterföljas av flera avtal.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Kommunen ska teckna erforderliga avtal med berörda fastighetsägare som kan komma att beröras av projektet. I vilken omfattning enskilda fastighetsägare blir berörda får utredas vidare under det fortsatta planarbetet.

Fastigheter som berörs av markinlösen redovisas under fastighetsrättsliga konsekvenser. Gullbergsvass 6:24, 10:3 och en liten del av 703:17 i östra delen kommer efter anläggningens färdigställande kunna nyttja den inlösta marken med vissa restriktioner. Särskilda avtal om detta får upprättas med respektive fastighetsägare.

Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket

Innan detaljplanen antas bör avtal avseende omläggningar av ledningar tecknas mellan respektive ledningsägare och Trafikverket för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Inga dispenser eller tillstånd krävs för ett genomförande av planen.

Tidplan

Samråd: Andra kvartalet 2014

Granskning: Fjärde kvartalet 2014

Antagande: Andra kvartalet 2015

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: Andra kvartalet 2016

Färdigställande: Andra kvartalet 2020

Etapp ”Kämpegatan” byggtid 2016-2018 och etapp ”Falutorget” byggtid 2018-2020. Förberedande arbete planeras till 2015.

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativet²⁸

Nollalternativet innebär att Götaleden används som den gör idag utan kopplingar till Bangårds- och Marieholmsförbindelsen och med koppling till befintlig Göta älvbro. I nollalternativet ingår ingen ombyggnad av trafikplatsen vid Falutorget, däremot kommer, enligt Trafikverket, trafikplatsen att behöva stängas p.g.a. de stora trafiksäkerhetsproblem och kapacitetsproblem som finns idag. Nollalternativet innebär en större bullerpåverkan än vid ett genomförande av detaljplanen. Gällande riktvärde för ekvivalent buller överskrids vid samtliga fasader närmast leden.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

De sociala konsekvenserna och barnperspektivet har studerats utifrån att Götaleden sänks i tråg med skärmar och grönområden på båda sidorna. Över leden uppförs två broar med gång- och cykelväg längs ena sidan.

Sammanhållen stad

Götaleden påverkar idag den sammanhållna staden genom att dela området Gullbergsvass med centrum. Idag finns inga mötesplatser inom planområdet och gång- och cykelvägar har inte utformats med fokus på attraktivitet eller trygghet. Trafikområdet kan uppfattas som svårorienterat och rörigt. Med ett genomförande av detaljplanen skapas två nya kopplingar över Götaleden med plats för biltrafik och gång, cykel. Med de nya kopplingarna skapas bättre förutsättningar för att binda ihop centrum med Gullbergsvass och Götaleden som barriär minskar. Föreslagna gång- och cykelvägar över leden, framförallt i läget vid Kämpegatan, är en av nycklarna till att sammanbinda staden norr och söder om leden. En väl utformad bro för de oskyddade trafikanterna gör Gullbergsvass mer attraktivt för arbetsplatser, och i framtiden även bostäder. Om bron utformas utan hänsyn till gång- och cykeltrafiken kan en utveckling av Gullbergsvass snarare försvåras. Nyplanerade gång- och cykelvägar öppnar upp för möten under färdens gång. Med en ny utformning av trafikområdet ökar orienterbarheten och till viss del den upplevda tryggheten.

Vardagsliv

Planområdet är idag prioriterat för biltrafik. Ett genomförande av planen bidrar till att underlätta för transporter på och över leden för samtliga trafikslag, men framförallt gång- och cykeltrafik. För de som arbetar i området ökar möjligheten till t.ex. lunchpromenader samt säkrare/tryggare resor till och från jobbet, till forts eller på cykel, på de nya gång-cykelvägarna.

Identitet

Götaleden är idag ett trafikområde mitt i staden vilket kan vara lite svårgreppbart. Gasklockan, Läppstiftet och industristaden identifierar Göteborgs stad inom planområdet, i dagsläget och efter ett genomförande av planen. Efter ett

²⁸ All text under rubriken kommer från: Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03, Tyréns AB för Trafikverket

genomförande stärks identiteten av Götaleden som led. Samtidigt som det kan ses som ett startskott för möjliggörande av framtida stadsutveckling med en blandad stadsbebyggelse ovan och runt planområdet.

Hälsa och säkerhet

I dagsläget kan Götaleden uppfattas som ett segregerat och mindre attraktivt eller till och med ogästvänligt trafiklandskap. Med en omgestaltning av Götaleden blir läsbarheten och strukturen mellan trafikslagen tydligare, framförallt för gående och cyklister. Därmed ökar även trafiksäkerheten. En viss minskning av buller bidrar till att områdets attraktivitet ökar. Men även efter ett genomförande kommer området inte utformas så att det är attraktivt för barn att vistas i. Om stor vikt läggs vid utformningen av gång- och cykelvägar kan det underlätta för barn, äldre eller tillsammans med vuxna, att röra sig igenom området.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen bedöms påverkas. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna påverkas med en nedsänkning av Götaleden. Vid en överdäckning påverkas MKN positivt. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

En förändring enligt planen kan påverka buller- och luftkvalitetsnivåerna i och runt området. Påverkan blir olika beroende på val av utformning. Buller och luftkvalitet kommer att behandlas i kommande planarbete.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda.

Detaljplaneförslaget medger endast en mindre komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Planen överensstämmer med målsättningarna i ÖP och i Göteborgsregionens strukturbild för en hållbar utveckling.
- Inga Natura 2000-områden påverkas.

- De föreslagna åtgärderna finns ej med i uppräkningsen i 4 kap 34§ PBL eller i MKB-förordningens bilaga 3.
- Planen bedöms inte negativt påverka möjligheterna att uppnå regionala och nationella miljömål.
- Planen bidrar inte till att MKN i regionen överskrider på fler ställen.
- Planen bedöms inte ge upphov till betydande miljöpåverkan på den biologiska mångfalden, landskapet etc.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2013-02-22. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Planen bedöms inte bidra till att miljömålen inte riskerar att uppfyllas. Flertalet miljömål bedöms inte beröras av ett genomförande av planförslaget eller medföra någon skillnad mot dagsläget. Gällande miljömål nr 6, Levande sjöar och vattendrag, under delmålet Ekologi bedöms en positiv påverkan ske. Dagvatten från leden kommer att renas innan det släpps ut i Göta Älv, vilket inte sker i dagsläget.

Naturmiljö

Ingen naturmiljö påverkas. Inget Natura 2000 område påverkas. Möjligheten att ta sig över Götaleden via nya förbindelser skapar bättre förutsättningar för riksintresset för turism och friluftsliv vid Göta älv.

Kulturmiljö

Planområdet ligger utanför riksintresset för kulturmiljö som därmed inte bedöms påverkas, läs mer under Planens syfte och förutsättningar – Riksintresse för kulturmiljö.

Påverkan på luft

Påverkan vid ett genomförande med Götaleden nedsänkt bedöms likvärdig jämfört med ledens utformning i dagsläget²⁹. Med planförslagets möjliggörande att i framtiden däckas över den sänkta Götaleden bedöms luftkvaliteten bli bättre.

Påverkan på vatten

Påverkan på vatten minskar i samband med ett genomförande på grund av att dagvatten kommer renas innan det släpps till Göta älv, vilket inte sker i dagsläget. (läs mer under Detaljplanens innebörd och konsekvenser/Teknisk försörjning/dagvatten).

²⁹ Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03 (av Tyréns AB för Trafikverket).

Ekonomiska konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

I de avtal som tidigare har upprättats mellan kommunen och Trafikverket, har kostnader såsom projektering, framtagande av vägplan samt upprättande av bygghandling hanterats och fördelats på staden med 88 %.

Då ombyggnaden av Götaleden huvudsakligen är föranledd av stadens planering av ny Hisingsbro, så har staden kostnadsansvar för de åtgärderna på E45 det medför.

Ansvar och åtagande av kostnader mellan staden och Trafikverket kommer att regleras i kommande genomförandavtal. I avtalet kommer även fördelning och ansvar av kostnader för utbyggnad, markinlösen, förorenad mark, arkeologi, ledningsomläggningar, tillfällig trafik m.m. regleras.

Projektet ombyggnaden av E45 ingår i projektet för ny Hisingsbro som delfinansieras via Västsvenska Paketet.

Ekonomiska konsekvenser för Trafikverket

I de avtal som tidigare har upprättats mellan kommunen och Trafikverket, har kostnader såsom projektering, framtagande av vägplan samt upprättande av bygghandling hanterats och fördelats på Trafikverket med 12 %.

Fördelning och ansvar av kostnader för utbyggnad, markinlösen, förorenad mark, arkeologi, ledningsomläggningar, tillfällig trafik m.m. ska regleras i kommande genomförandavtal.

Drift och förvaltning

Väghållningsansvaret mellan Trafikverket och staden regleras enligt principer i ”Överenskommelse 2010 mellan staden, genom trafikkontoret och Trafikverket avseende vägområdesgränser inom Göteborgs kommun”.

I samband med upprättandet av genomförandavtalet kommer kommunen och Trafikverket avtala om vilka vägområdesgränser som ska gälla specifikt för detta projekt.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare och arrendatorer

Projektet medför att flera fastigheter berörs av inlösen av mark samt att Statoil eventuellt berörs av inlösen i förtid. Omfattningen av påverkan av berörda fastigheter ska utredas ytterligare under planarbetet.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen är i överensstämmelse med Översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Lööf
Planchef

Sandra Lindahl
Planarkitekt, WSP

Anna Samuelsson
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Charlotta Cedergren
Distriktschef

Jeanette Strandelin
Exploateringsingenjör

Referenser

Göteborg stadsmuseum, Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg, Ett program för bevarande, del 1, 1999

Hjalmarsson och Hachicha för Göteborgs stadsbyggnadskontor, Antikvarisk dokumentation av Göta älvbron, 2013

Oljelund och Hellervik för stadsbyggnadskontoret, Gullbergsvass – ur ett kulturhistoriskt perspektiv, 2012

Trafikkontoret, Cykelprogram för Göteborg 1999.

Tyréns AB för Trafikverket, Granskningshandling E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Plan- och miljöbeskrivning 2014-03-03

Tyréns AB för Trafikverket, E45 delen Lilla Bommen – Marieholmsbron, Underlagsrapport Förorenad mark, granskningshandling 2014-01-07

Tyréns AB för Trafikverket, PM dagvatten, E45 delen Lilla Bommen- Marieholm, granskningshandling 2014-03-03

Tyréns AB för Trafikverket, Underlagsrapport buller och vibrationer, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, 2014-03-03

Tyréns AB för Trafikverket, Gestaltningsprogram, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, granskningshandling 2014-03-03

Tyréns AB för Trafikverket, Underlagsrapport Geoteknik, E45 delen Lilla Bommen – Marieholm, Granskningshandling 2014-03-03