



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande

Datum: 2014-05-20 rev 2014-10-15

Diarienummer: 0359/10

Aktbeteckning: 2a-5219

Filip Siewertz

Telefon: 031-368 15 01

E-post: filip.siewertz@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bro över Göta älv inom stadsdelarna Gullbergsvass och Tingstadsvassen i Göteborg

Utställningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 2013-10-29 att låta ställa ut detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 2013-11-06 till 2013-12-03.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet 2013-11-06 till 2013-12-03. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak:

- Riksintresse kommunikation, Göta Älv
- Brohöjd/broöppningar
- Utrymme för kollektivtrafiken
- Ledningar/tekniska anläggningar under byggtid
- Parkeringsplatser under och efter byggtid

Kvarstående erinringar finns från:

Nr. 12 Länsstyrelsen

Nr. 22 Vasakronan Fastigheter AB

Nr. 24 Ale kommun

Nr. 27 Region Värmland

Nr. 26 Vänerhamn AB

Nr. 28 Sveriges redareförening, Erik Thun AB mfl.

Nr. 29 AB Göta kanalbolag

Nr.30 Sjösportens samarbetsdelegation

Nr. 31 Västkustens båtförbund

Nr. 33 boende på Lysmarksgatan 2

Nr. 34 boende på Smörsoppevägen 2

Nr. 36 boende på Tallstigen 1

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, 2014-01-02

Tillstyrker förslaget till detaljplan för bro över Göta älv och godkänner detaljplanens genomförandebeskrivning.

2. Göteborg Energi med dotterbolag, 2013-12-02

Har delat sitt svar i 5 delsvår som hanterar egna ämnesområden.

El: Inom planområdet finns befintliga anläggningar för 0,4 kV, 12 kV och en ur drifttagen 50 kV oljefylld kabel samt några nätstationer. Hänsyn till dessa måste tas under byggtiden. I detaljplanen måste det också beredas plats för dessa och framtida anläggningar för att möjliggöra trygg och säker elförsörjning i framtiden. E-områden bör införas i planen på respektive sida av den nya Hisingsbron för elanläggningar under bron, både för befintliga och tillkommande nätstationer.

Lägen för nätstationer ska vara permanent lättåtkomligt för en stor lastbil med kran och vara fritt från vatten- och avloppsledningar etc. Stationslägen skall placeras så att marknivån ligger på minst +2,847 m enligt rikets höjdsystem RH2000. För vissa viktiga läge kan krävas 3,847 m. Bygglov för ex bostäder/kontor där människor stadigvarande vistas kan endast medges om genomsnittlig dygns exponering av elektromagnetiska fält understiger 0,4 µT. Ett säkerhetsavstånd på 4 meter behövs mellan transformatorstation och byggnad där människor stadigvarande vistas.

Totala erforderliga byggnadsytan under bron är på Hisingsidan av älven 15x8m och på centrumsidan av älven 15x15m, alternativ kan detta delas i två utrymmen på 15x8m.

Fjärrvärme: Inom aktuellt detaljplaneområde finns både större fjärrvärmeledningar i form av transiteringsledningar och mindre servisledningar som berörs av den nya bron över Göta Älv.

Omläggningen av den stora fjärrvärmeledningen som bland annat hänger i nuvarande bro över Götatunneln, bör få ett nytt läge så den ej påverkas vid genomförandet av Västlänken och Bangårdsviadukten. Detta kräver att projektering av omläggning av fjärr-

värmeledningar samordnas mellan de olika projekten (Hisingbron, Västlänken och Bangårdsviadukten).

Det finns även en befintlig pumpstation belägen inne i p-huset under den nuvarande bron som behöver vara i drift under hela byggtiden vilket innebär att en ny pumpstation måste byggas och tas i drift innan den gamla kan rivas. På bifogad plankarta framgår det inte klart var den kommande pumpstation är placerad, varför detta måste tydliggöras.

I genomförandebeskrivningen under rubriken Ekonomiska frågor Trafiknämndens utgifter nämns det att Trafiknämnden bekostar bland annat ledningsomläggningar, vilket bör tas med i kommande avtal mellan kommunen och Göteborg Energi.

Fjärrkyla: Inget att erinra.

Gas: Göteborg Energis gasledningar och regulatorstation är ej specifikt omnämnda i genomförandebeskrivning eller samrådsredogörelse. Gasledningar finns söder om Götaleden samt en regulatorstation mellan Nordstan och Götaleden. På Hisingssidan finns gasledningar i Gjutjärnsgatan, Stångjärnsgatan och tryckta ledningar under Hjalmar Brantingsgatan/Götaälvbron.

Opto: I den befintliga uppfartsrampen i Göta Älv bron ligger en av GothNets större knutpunkter för optofibernätet. I denna Nod försörjer GothNet kunder som ligger i centrala delar av staden. Fram till området och inom området finns ett antal stora kabelstråk som försörjer Noden med fiberinfrastruktur.

Det finns även konflikter på Hisingssidan där opto kommer att behövas flyttas samt kablar som går i den befintliga bron. Anläggningen har stor betydelse för datakommunikationen inom Göteborgs Stads verksamhet inklusive vårdinrättningar, Polis och Räddningstjänst.

En omlokalisering av denna verksamhet innebär stor risk för våra kunders verksamhet och är inte möjlig att genomföra innan en helt ny komplett anläggning är uppförd parallellt, inklusive anslutande fiberledningar och annan erforderlig infrastruktur. Kostnader och tidsåtgång för en sådan nyanläggning och flytt är i dagsläget svåra att bedöma och är i hög grad beroende av var en sådan anläggning placeras geografiskt och vilka nya nätutbyggnader som krävs.

Kommentar:

Trafikkontoret tar fram en förprojektering av ledningsflyttar för samtliga ledningar som kräver flytt i samband med ett genomförande av detaljplanen.

E-områden löses i huvudsak under bron och på plankartan redovisas även ett E-område på Hisingssidan, se beteckning Ea1 på plankartan. Ledningar placeras inom allmänplatsmark, gata, placeringen styrs inte mer detaljerat i planen.

Pumpstationen för fjärrvärme möjliggörs under bron.

I övrigt noteras synpunkterna.

3. Göteborgs Spårvägar, 2013-12-02

Konstaterar att separata körfält/viadukter för kollektivtrafik ger grundförutsättningar för en rationell spårtrafik men påpekar att för att klara prognosticerad trafik enligt K2020 behöver utrymmet för kollektivtrafik ökas.

I det fortsatta planarbetet bör anslutningarna på stads- och Hisingssidan utformas för att undvika köbildningar. Vidare behöver planarbetet beakta spåranslutningar till Gullbergsvass, Operalänken och vagnhallen på Ringön samt ev. spårväg på Norra Älvstranden.

Göteborgs Spårvagnar vill även framöver undvika broöppningar mellan klockan 06-09 och 15-18. Öppningarna bör spridas ut i kollektivtrafikens lågtrafik, men inte koncentreras till klockan 04-06.

Den nya bron bör utformas så att så korta väntetider som möjligt för kollektivtrafiken uppstår vid broöppningar.

Kommentar:

Ett bättre utrymme har givits kollektivtrafiken jämfört med i samrådet med körfält för buss och spårvagn på bron. Anslutningarna till brons södra fäste har förändrats i utformning, med anledning av tidigare framförda synpunkter. Den nya utformningen bedöms ge ett robustare kollektivtrafiksystem och bättre anslutningar för gång- och cykel. Framtida plats för extra körfält finns men kräver då en omprioritering av körfält/trafik. Möjlighet till busskörfält över Stadstjänarebron ökar kollektivtrafikens kapacitet vid det södra brofästet. På den norra sidan pågår arbetet med utformning i Programarbetet för Frihamnen.

Staden instämmer i synpunkten gällande vilka tider som broöppningar ej bör ske. Broöppningarna regleras i avtal i samband med ett antagande av detaljplanen. För att säkerställa framkomligheten för såväl sjöfart som väg- och spårbunden trafik samarbetar kommunen med Trafikverket, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland för att få till stånd en särskild överenskommelse/avtal.

4. Göteborgs hamn AB, 2013-12-02

Hänvisar till tidigare inlämnade remissvar men väljer att även komplettera med både nya och reviderade synpunkter.

Byggandet av en ny bro och rivningen av den gamla kommer att få stora konsekvenser för sjöfarten längs Göta älv. Även under driftsskedet kommer den nya brons lägre höjd att påverka sjöfarten. Göteborgs Hamn AB (GHAB) tycker i stort att projektet är väl beskrivet i handlingarna och att beskriven anläggning översiktligt tillgodoser de krav fartygen har. GHAB anser dock att bestämmelsen ”Ledverk får anordnas” även måste finnas i området W2 för att säkerställa att ledverk även får finna inom detta område.

GHAB befarar att Göteborgs stads önskan att styra broöppningen till tider som inte kommer i konflikt med persontrafiken på bron kommer att leda till broöppningar som kommer i konflikt med den ökande godstrafiken på järnväg. Det kan då uppstå en konflikt mellan riksintresset för sjöfart längs Göta Älv och riksintresset för Göteborgs hamn, järnvägstrafiken till och från ytterhamnarna. GHAB vill därför se en beskrivning av järnvägsdelen, dvs godsflödena på järnväg, av riksintresset Göteborgs hamn påverkas av den nya bron.

Avslutningsvis pekar GHAB på ett par punkter som behöver behandlas i kommande kontrollplan för projektet.

- Sjökortsdjup och framkomlighet för yrkessjöfart i farleden ska upprätthållas under arbetets gång.
- Samråd ska genomföras med berörda intressenter inom hamnområdet som påverkas av längre avstängningstider.
- Det ska finnas förtöjningsmöjligheter för fritidsbåtar uppströms under byggnation men även efter det att bron är färdigställd. I handlingarna ska det finnas med en karta som redovisar möjliga lägen.
- Spridande av förorenade sediment ska begränsas.

Kommentar:

Planbestämmelsen W₂ förtydligas så att "Ledverk" kan uppföras som en del av brons konstruktion.

När det gäller fartygspassager i driftskedet utgår Staden från att Trafikverket i sin bedömning av att riksintresset sjöfart kan säkerställas med en broöppning per timme utom under högtrafik, också tar hänsyn till järnvägens intressen. Läs mer under yttrande nr 2 för föreslagna öppningstider, under yttrande 12 och 24.

I övrigt noteras synpunkterna.

5. Göteborgs stad, Kretslopp och vatten, 2013-12-04

Hur ska alla framtida fastigheter ska kunna nås med renhållningsfordon, med tanke på gågator och byggnation under bron? Vissa punkter blir svårare än andra att komma nära. Vid detaljprojektering är det mycket viktigt att titta noga på hur tillgängligheten ska säkerställas, t.ex. var avfallsutrymmen placeras så att de blir lättillgängliga både för de som ska lämna och för de som ska hämta avfall. Avståndet mellan hämtfordon och avfallsutrymme får inte överstiga 25 meter, maximalt 10 meter bör eftersträvas. Om avfallskärl placeras och/eller ska tömmas via ett underjordiskt garage måste frågan tas med från början vid dess projektering för att takhöjder etc. ska bli rätt.

Viss avfallshämtning sker idag via kajen. Torgytoma som föreslås i detaljplanen kommer att behöva klara av att bära tunga fordon med minst bärighetsklass BK 2.

När det gäller spillvattenfrågor konstaterar Kretslopp och vatten att E-område för spillvattenpumpstation har flyttats enligt deras önskemål. Det är mycket viktigt att åtkomst med arbetsfordon från gatan säkerställs enligt text i genomförandebeskrivningen.

Kretslopp och vatten har i och runt planområdet ett omfattande befintligt ledningsnät. Då ledningsnätet är sammanhängande är det av yttersta vikt att ledningsflytt för ny bro samordnas med de andra stora projekten som pågår i området, exempelvis Västlänken och väg E45. Detta för att i längsta möjliga mån undvika att samma ledningar flyttas flera gånger.

Slutligen framförs synpunkter på både planbeskrivning och genomförandebeskrivning. I planbeskrivningen på sidan 25(40) under rubriken Vatten och avlopp står följande:

Innan detaljplanen tas upp för antagande kommer berörda ledningar att kontrolleras och avtal tecknas med berörd fastighetsägare.

I normalfallet skrivs inte avtal mellan kretslopp och vatten och fastighetsägare. Kontroll av ledningar utförs inte utan misstanke om fel.

När det gäller genomförandebeskrivningen sidan 3(10) under rubriken Kommun och ledningsägare står följande:

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

Samt på sidan 4(10) under rubriken Ledningsrätt står följande:

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Avtal avseende omläggning av ledningar bör tecknas mellan ledningsägare och kommunen, innan detaljplanen antas av kommunen, för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt.

Eventuella avtal mellan kretslopp och vatten och Trafikkontoret gällande kostnader för ledningsflytt skall utgå från det samverkans avtal som finns mellan förvaltningarna.

Kommentar:

I samband med projekteringen av både byggnader och den yttre miljön inom planområdet kommer de regler som gäller för placering av avfallshanteringsyttrymmen och tillgänglighet till dessa beaktas. Samma sak gäller för de ytor som ska vara körbara för tyngre fordon. Gällande ledningar och ledningsflyttar se kommentar till yttrande nr 1.

Planbeskrivningen redigeras gällande synpunkten om kontroll och avtal, texten utgår.

Skrivningarna i genomförandebeskrivningen förtydligas gällande avtal. Någon form av överenskommelse krävs troligtvis, utöver det samverkansavtal som finns, gällande hur ett genomförande av ledningsflytt/pumphus ska ske.

I övrigt noteras synpunkterna.

6. Göteborgs stad, Trafiknämnden, 2013-12-19,

Har varit delaktigt i framtagandet av detaljplanen och ställer sig bakom den.

7. Göteborgs stad, Miljö- och klimatnämnden, 2013-11-22

Tillstyrker planförslaget, men har några synpunkter att framföra när det gäller luftkvalitet, buller och dagvatten.

Området har idag överskridanden eller riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet. Eftersom det är svårt att bedöma situationen ca 10 år framåt i tiden anser Miljöförvaltningen att förnyad bedömning av luftkvaliteten krävs vid bygglov för bostäder. I planbeskrivning beskrivs miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet som riktvärden men det ska vara gränsvärden.

Miljöförvaltningen är positiva till de föreslagna planbestämmelserna avseende buller från trafik. Men vill samtidigt flagga för att det kan finnas skäl för ljudklass B om maxnivåerna är mycket höga dvs även om ekvivalentnivåerna ligger under 65 dBA. Vid höga maxnivåer finns en risk att man inte klarar inomhusnivån vid ljudklass C. Även detta måste klargöras vid bygglovgivning.

Idag leds dagvatten från området i ledningar som övergår i ett kombinerat ledningssystem. På grund av kapacitetsbrist sker nödavledning ibland till Säveån. Eftersom Säveån är Natura 2000-område borde detta åtgärdas i samband med utbyggnad. Oavsett om området kräver fördröjning av dagvatten eller inte anser vi att gröna tak, trädplanteringar och översvämningssytor med mera borde vara självklart i ett område som helt saknar grönytor. Förutom ett visst rekreativvärde bidrar det till rening av dagvattnen och biologisk mångfald.

Kommentar:

Gällande luftkvaliteten anser Staden att den planerade bron med cykel- och gångbana kommer att uppmuntra människor att avstå från att köra bil och i stället välja att promenera eller cykla. För att bron ska bli mer användarvänlig för gång och cykel blir den nya bron ca sju meter lägre än den gamla.

En lägre bro innebär också kortare körsträckor med bil ca 400-600 m och därmed mindre utsläpp. På sikt kan detta bidra till minskad trafikmängd och bättre luftkvalitet. Man bör också ta i beaktande att området där det finns risk för överskridande inte är så mycket större än de mikromiljöer där MKN inte ska tillämpas samt att det inte kommer att vara huvudcykelstråket. Eftersom Hisingsbron är en av få kopplingar över älven blir betydelsen för både trafikmängderna och vikten att kunna ta sig över för gång och cykel extra stor. Förutom att en högre bro rent faktiskt innebär längre körsträckor och försvårar för gång- och cykeltrafiken så kommer den även visuellt att uppfattas som en barriär i stadsmiljöbild.

Man behöver också ta med i bedömningen att bakgrundshalterna sannolikt kommer att minska. Miljöprogrammet med åtgärder, t ex ett trafikpaket, kommer att bidra till att förbättra möjligheterna att uppfylla normerna i området. Staden anser därmed att de fördelar som detaljplanen sammantaget innebär för miljön och människors hälsa uppväger de eventuella mindre överskridanden som kan ske på mindre område. Planhandlingarna har kompletterats med ett PM gällande luftkvaliteten, planbeskrivningen och MKB har justerats.

Planbeskrivningen justeras så att riktvärden ändras till gränsvärden.

Plankartan reglerar redan att ljudklass B ska uppnås inomhus vid nivåer överstigande 60 dBA.

I planbeskrivningen och i dagvattenutredningen beskrivs att dagvatten från planområdet i första hand ska ledas till Göta älv och att ingen fördröjning erfordras. Därutöver beskrivs att förorenat vatten från vägytor ska ledas till filterbrunnar för att renas innan det släpps ut i älven. Dagvatten från trafikytorna på Hisingsbron kommer att samlas i ett ledningssystem och ledas till något av de tre sedimentationsmagasin som föreslås. Målsättningen är att dagvattnet ska få tillräcklig uppehållstid för att partiklar och andra fasta föroreningar ska sedimentera i avsättningsmagasinet (läs mer i framtagna dagvattenutredning). Förslag till rening av dagvatten enligt ovanstående beskrivning, från dagvattenutredningen, regleras inte i detaljplanen. Enligt stadens riktlinjer för dagvatten ska vatten från aktuellt område genomgå enklare behandling, exempel på enklare behandling kan vara någon av dessa eller en kombination av dessa åtgärder, fördröjning, gröna tak, översilningsytor och/eller trädplanteringar. Planbeskrivningen och MKB har förtydligats i beskrivningen av dagvatten.

I övrigt noteras synpunkterna.

8. Göteborgs stad, Park och naturnämnden, 2013-12-12

Vill poängtera orienterbarheten när det gäller anslutningar för gång- och cykel, då främst på Lundbysidan, samt lokalklimatet på allmänna platser i det föreslagna bebyggelseområdet. Eventuella träd på gator och torg måste få de utrymmen de behöver, både över och under mark, för att de ska utvecklas väl och för att underlätta för framtida skötseln.

Ett steg i att följa det nationella miljömålet ”*ett rikt växt- och djurliv*” och att stärka stammen av pilgrimsfalk i Göteborg kan vara att placera så kallade falkhyllor under bron. Dessa behöver inte på något sätt inkräkta på brons utseende eller konstruktion.

Kommentar:

I pågående planarbete med Frihamnen hanteras utformning av gång- och cykelvägar på älvens norra sida.

Park och naturförvaltningen kommer att vara delaktiga i den projektering som ska ske av området och har då möjlighet att påverka detaljutformningen av planområdet. I planbestämmelserna anges under Upplysningar några riktlinjer hur planering ska ske i förhållande till ledningar.

Falkhyllor är ingenting som regleras i detaljplanen men noteras för kommande projektering.

9. Räddningstjänsten Storgöteborg, 2013-12-02

Ingen erinran.

10. Stadsdelsnämnden Centrum 2013-12-10

Ändringarna efter samrådet innebär att brons anslutning till marknivån sker delvis i annan punkt än i samrådshandlingen. Lutningarna blir mindre och möjligheten för cyklande och gående förbättras. Detta välkomnar förvaltningen.

Ett hiss och trapporn har tillkommit vid brons södra landfäste vilket förbättrar tillgängligheten till bron och kontakten över älven. En likadan möjlighet att nå kajen vid brons norra landfäste bör tillskapas för att ytterligare förbättra möjligheterna för gående att passera över älven.

Runt bron finns många platser som kan bli attraktiva med bra utförande, men som också kan ge många skrymslen och vrår. I stadsbyggnadskontorets svar på SDN Centrums synpunkter anges att ”offentliga toaletter inte styrs i detaljplanen”. Detta är förvisso riktigt, men om planbestämmelser medger enstaka mindre byggnader på offentliga platser förenklar det uppförandet nya offentliga toaletter på strategiska platser. Urinlukt utomhus och i vistelsemiljöer är en av de faktorer som starkast bidrar till att stadsmiljön upplevs som otrygg och vanskött. Det är viktigt att komplettering med offentliga toaletter där många människor vistas är möjliga utan invänta detaljplaneändringar.

Kommentar:

Inom planbestämmelsen TORG₁ och (TORG), i anslutning till brons norra fäste, tillåts att trappor och hissar uppförs.

Mindre byggnader, så som kiosk, servering, torghandel, hållplatser och toaletter etc. tillåts i detaljplanen på allmänplatsmark inom bestämmelsen TORG₁ och (TORG).

11. Stadsdelsnämnden Lundby, 2013-12-19

Tillägget av planbestämmelsen TORG₁ är bra gällande uppförande av trappor och hiss. För att säkerställa en god tillgänglighet anser dock förvaltningen att bestämmelsen bör vara tvingande dvs. att man skriver ”skall” istället för ”får”.

Förvaltningen anser inte att stadsbyggnadskontoret har svarat på/beaktat om man kan skapa funktioner som t.ex. ett kafé eller restaurang på bron. Detta skulle i så fall kräva en justering av planbestämmelserna.

Det är positivt att det lagts till en planbestämmelse om trappa vid Gullbergs Strandgata. Förvaltningen anser dock att man även bör lägga till denna planbestämmelse på motsatta sida av bron/huvudgatan så att man kan ta sig ned/upp på båda sidor bron/huvudgatan.

Förvaltningen vill ännu en gång betona vikten av att skapa en attraktiv miljö för gående och cyklister på bron. För att skapa detta måste aspekter beaktas så som målpunkter på själva bron, inslag av grönska, buller, vind, möjlighet till vila (bänkar), bra belysning, utsiktsplats m.m.

Gång- och cykelvägen i den östra delen av bron borde breddas för att bli en attraktiv miljö för gång- och cykeltrafikanter. Förvaltningen anser att även den östra sidan, i likhet med den västra sidan, borde få en bredd på 6 meter.

Gällande buller och stomljud är det viktigt att bron utformas och konstrueras på ett sådant sätt att bullerpåverkan på angränsande områden, bebyggelse samt gång- och cykelbana minimeras. Det är därför viktigt att dämpa vibrationer från spårvagnstrafiken med särskilda vibrationsdämpande befästningar av spåren, i enlighet med vad som anges i planbeskrivningen.

Vid eventuella åtgärder för buller i form av skärmning är det viktigt att bibehålla den visuella kontakten från gång- och cykelbanorna med omkringliggande bebyggelse och fordonstrafiken för att främja den upplevda tryggheten. Det är också viktigt att skärmar

inte placeras på sådant sätt att bullret från fordonstrafiken reflekteras mot gång- och cykeltrafikanterna.

I övrigt har inte stadsdelsförvaltningen något ytterligare att tillägga de redan framförda synpunkterna under samrådet.

Kommentar:

Planbestämmelsen för TORG₁ och (TORG) kvarstår i sin formulering beroende på vilket behov av hissar och trappor som framkommer under detaljutformningen av bron, för att undvika att onödiga krav ställs. Det är Stadens ambition att bron ska ges god tillgänglighet för gående och cyklister.

Inom planbestämmelsen TORG₁ och (TORG) tillåts byggrätter så som kiosk, servering, toalett. Ytterligare precisering av byggrätter bedöms ej nödvändiga.

I designtävlingen av bron angav Staden, inom ramen för tävlingen, att byggrätter kunde tillåtas på bron. Inget av tävlingsförslagen hade med byggrätt. Arbetet med projekteringen av det vinnande broförslaget pågår än. Inom trafikområdet HUVUDGATA finns en möjlighet till kioskverksamhet, om tillstånd ges från Trafikkontoret, men ytterligare byggrätter kompletteras inte detaljplanen.

Möjligheten att angöra bron på den västra sidan finns via trappa och hiss vid kajen och via gångbanan mellan de två nedre västra kvarteren, avståndet från brons ena sida till den andra är 40 m.

Anledningen till att den västra cykelbanan föreslås vara 6 meter bred är att den ingår i pendelcykelstråket. Den östra cykelbanan ingår inte i pendelcykelstråket och därmed bedöms bredden om 4 meter tillfredställande.

Ambitionen är att bron inte ska behöva förses bullerskärmar. Om det visar sig vara nödvändigt håller Staden med om synpunkterna kring utformningen men preciseras inte ytterligare i detaljplanen.

I övrigt noteras synpunkterna.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Länsstyrelsen, 2013-12-06

Länsstyrelsen framför att det är viktigt att en ny bro över Göta älv kommer till stånd då den befintliga är i dåligt skick och att det är positivt att planförslaget försöker skapa stadsmässighet i ett centralt område. Dock har Länsstyrelsen ett flertal frågor som behöver klaras ut innan planen kan accepteras av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL (Plan- och bygglagen, 1987:10) och nu kända förhållanden att planen kommer att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsen har sammanfattat sina motiv för bedömningen i 5 punkter och befarar att:

- Riksintresset för kommunikation Farled 955 Göta älv påtagligt kommer att skadas om avtal rörande ett trafikledningssystem på älven inte kommer till stånd innan planen antas.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft enligt miljöbalken överskrids på gång- och cykelbanor på Stadstjänaregatas östra sida och längs väg E45.
- Miljökvalitetsnormer för vatten och fiskvatten enligt miljöbalken inte iakttas då dagvattnet leds ut i Göta älv utan erforderlig rening.
- Bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa med avseende på buller.

- Bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes säkerhet och risken för olyckor, då risken för ras och skred inte är undanröjd och översvänningsfrågan inte är tillräckligt hanterad.

Riksintresse kommunikation, Farled 955 Göta älv

För att riksintresset inte ska komma att påtagligt skadas behöver möjligheten till tillräckliga öppningar av bron att säkerställas. Länsstyrelsen anser därför att ett avtal rörande ett trafikledningssystem på älven behöver komma till stånd innan planen antas. För detaljer hänvisar Länsstyrelsen till sitt samrådsyttrande över järnvägsplanen 2013-02-21.

MKN luft

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande efterfrågat en tydlig redovisning av vilka nivåer av NO₂ och PM₁₀ som kan förväntas och vilka nivåer som kan accepteras vid kontor, bostäder mm. Efter att en luftkvalitetsutredning gjorts och handlingarna kompletterats med resultatet av denna är det för Länsstyrelsen tydligt att dygnsmedelvärdet för kvävedioxid som 98-percentil beräknas vara mellan 60-70 µg/m³ på gång- och cykelbanor längs bronns östra sida, mellan kvarteren och längs delar av väg E 45. Detta innebär ett överskridande av miljökvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid. Länsstyrelsen anser vidare att överskridandet innebär att cyklisterna och gående på trottoarer och cykelbanor i dessa gaturum är olämpliga för dessa trafikanter ur ett luftkvalitetsperspektiv. Länsstyrelsen vill se en omarbetning av planförslaget för att undvika ett överskridande av MKN för kvävedioxid. Länsstyrelsen undrar också om de redovisade beräkningarna tagit hänsyn till köbildning vid broöppningarna, vilket de behöver göra.

MKN Vatten samt fiskvatten

Göta älv är utpekad som ett vattendrag av nationell vikt när det gäller värdefullt vatten för fiske, älven innehåller både havsvandrande lax och öring. I detaljplanen redovisas att dagvatten från hela planområdet, efter planens genomförande ska ledas till Göta älv. Länsstyrelsen vill se ett klagörande kring vilka reningsåtgärder som ska ske för att säkerställa att erforderlig rening av vattnet uppnås och berörda MKN (för vatten, enligt EUs ramdirektiv för vatten, respektive fiskvatten, enligt Förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten) uppnås. Vidare vill Länsstyrelsen också att det säkerställs utrymme för dessa reningsåtgärder genom planbestämmelser på kartan. Här bör Miljöförvaltningens riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten vara vägledande (ISBN nr: 1401-2448, R 2013:10). Länsstyrelsen påminner också om vikten av att den kumulativa påverkan på recipienten, med hänsyn till samtliga planerade och pågående projekt, måste finnas med som parameter vid bedömningen.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen påpekade i sitt samrådsyttrande att bostäder i lägen där den dygnsekvivalenta ljudnivån överstiger 65 dBA inte kan accepteras, detta är också i linje med Trafikverkets hållning och Göteborgs Stads egen bullerpolicy. Enligt Boverkets Allmänna råd 2008:1 är det möjligt att tillåta bostäder på platser där den dygnsekvivalenta ljudnivån överstiger 65 dBA om det finns synnerliga skäl. Länsstyrelsen vidhåller dock vid sitt tidigare ställningstagande och anser inte att det finns sådana synnerliga skäl som avses i Boverkets allmänna råd. I den MKB som tillhör planförslaget redovisas att det vid fasader längs väg E 45 och Stadstjänaregatan uppstår dygnsekvivalenta ljudnivåer omkring 70 dBA. Det är Länsstyrelsens uppfattning att det inom delar av planområdet är möjligt att uppföra bostadsbebyggelse men att det inom de mest bullerutsatta delarna inte kan accepteras. Länsstyrelsen har också noterat att det saknas en uppdelning på plankartan av inom vilka delar av planområdet det är lämpligt att uppföra bostäder.

Länsstyrelsen anser att planen behöver säkerställa att bostäder inte placeras i de mest bullerutsatta lägena, som nämns ovan. Länsstyrelsen förutsätter att planen tar utgångspunkt i den totala bullerbelastningen i området, störande verksamheter och buller från farleden inräknat.

Geoteknik

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från Statens geotekniska institut (SGI), kopia på institutets yttrande har bifogats.

Länsstyrelsen kan inte se att geotekniska förutsättningar med hänsyn till geotekniska säkerhetsfrågor och markens lämplighet har klarlagts i enlighet med Länsstyrelsens samrådsyttrande. Den utredning som tagits fram inom ramen för projektet är en sammanfattning av tidigare utredningar. Slutsatsen är att stabiliteten är tillfredsställande för *befintliga* förhållanden på den södra sidan av älven. Länsstyrelsen anser att även den norra sidan behöver omfattas av utredningen och det är inte tillräckligt att endast beskriva befintliga förhållanden. Om säkerhetshöjande åtgärder behövs för att marken ska vara lämplig för planändamålet, ska de säkerställas i planen. Höjning av all mark för att hantera översvämningens risker behöver också beaktas ur en geoteknisk synpunkt. I det geotekniska underlaget framkommer att förstärkningsåtgärder med största sannolikhet behövs för både permanenta och temporära skeden och att det fortfarande föreligger osäkerhet kring kajernas tillstånd. Länsstyrelsen anser att det är avgörande att undanröja risk för ras och skred för att kunna bygga i detta läge. Nödvändiga åtgärder för detta måste utredas och säkerställas inom ramen för detaljplanen.

Översvämning

Länsstyrelsen har tolkat utställningshandlingarna som att all mark inom planområdet skall höjas till + 2,5 meter, samtidigt som de geotekniska förutsättningarna för detta inte är fullt utredda. Plankartan har en bestämmelse om att lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i byggnader ska vara + 2,8 meter om inte annat översvämningsskydd anordnas till denna höjd. Länsstyrelsen anser att denna planbestämmelse är något tvetydig och anser att Göteborgs Stad behöver förklara vilket översvämningsskydd som avses.

Länsstyrelsen menar att de redan i samrådsskedet pekade på att risken med förhöjda vattennivåer inte belysts tillräckligt i MKBn och bedömningen kvarstår i utställningsskedet. Därför efterfrågas en beskrivning av hur anläggningar, boende, tekniska system och infrastruktur påverkas vid en eventuell översvämning. Enligt Länsstyrelsens rekommendationer av markanvändning och de framtida vattennivåer som anges i planeringsunderlaget Stigande vatten rekommenderas bostäder till nivån + 3,4 meter (RH2000) och kollektivtrafik till + 3,9 meter. Länsstyrelsen efterfrågar där-för ett resonemang om hur planen förhåller sig till dessa nivåer. Länsstyrelsen anser också att det bör beskrivas hur planförslaget förhåller sig till kommunens övergripande klimatanpassningsarbete och hur det på sikt ska vara robust mot prognosticerade klimatförändringar. Länsstyrelsen ser att ett helhetgrepp behöver tas i frågan så att aktuell detaljplan och MKB för vattenverksamhet och järnvägsplan för Ny Götaälvsbro stämmer överens när det gäller kajernas höjd och hanteringen av översvämningens frågan. Lika som Länsstyrelsen framförde i sitt samrådsyttrande är det viktigt att också beakta geotekniken i detta sammanhang.

Länsstyrelsen framför råd kring ett antal frågor:

Riksintresse kommunikation väg E45

Länsstyrelsen förutsätter att väg E 45 kommer att sänkas i tillräcklig omfattning så att köbildning från kombiterminalen i Gullbergsvass ut på väg E45 inte riskerar att uppstå.

Kulturmiljö

I planbeskrivningen beskrivs att riksintresset för kulturmiljö inte bedöms påverkas, samtidigt framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att delar av planområdet berör riksintresset för kulturmiljövården men att det inte påtagligt kommer att skadas. Bedömningen att det inte påtagligt kommer att skadas grundar sig endast på påverkan av fornlämningen, trots att kajer, sjöfartsanknuten bebyggelse och stadssiluetten från älven är av stor betydelse för riksintresset enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser därför att hanteringen av riksintresset för kulturmiljövården är inkonsekvent i planhandlingarna. Riksintressen ska skyddas från att skadas påtagligt. Avgränsningen av riksintresset är inte absolut, var gränsen ska dras måste avgöras från fall till fall. Länsstyrelsen anser därför att exploaterings påverkan på riksintresset ska förtydligas.

Båtplatser uppströms- och nedströms bron

Om tillgången på båtplatser för fritidsbåtar både uppströms och nedströms en ny Götaälvsbro är en förutsättning för sjösäkerheten bör detta säkerställas inom ramen för detaljplanen.

Marieholmsförbindelsen

För anläggandet av Marieholmstunneln, som är av riksintresse för kommunikation, har Trafikverket behov av att kunna transportera delvis prefabricerade tunnelelement på Göta älv. Länsstyrelsen förutsätter att dessa transporter kan samordnas med byggandet av den nya bron och rivningen av den befintliga.

Buller och vibrationer och EMF – påverkan på vandrande fisk

Länsstyrelsen vill påminna om att Göta älv är ett utpekad laxfiskvatten, som omfattas av miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, där laxen är en av flera målarter i ovanförliggande Natura 2000-områden. I detaljplanen bör därför redovisas hur genomförande och drift ska ske för att minimera negativa konsekvenser på vandrande fisk till följd av buller, vibrationer samt elektromagnetiska fält (EMF), samt vilka skyddsåtgärder som avses vidtas.

Vägområde

Gränsen för E45 i detaljplanen behöver stämma överens med gränsen för vägområdet.

Vibrationer

Det framkommer i handlingarna att både vibrationer och stömljud från spårvagnstrafiken går att hantera. Länsstyrelsen anser ändå att vibrationer bör regleras i planen.

Vidare påpekar Länsstyrelsen att det kan behövas tillstånd för vattenverksamhet för att lägga ut massor i älven i form av exempelvis motfyllning med tryckbank eller erosionskydd.

Avslutningsvis meddelar Länsstyrelsen att man inte delar bedömningen att det inte finns några fasta fornlämningar inom planområdet. Länsstyrelsen bedömer att delar av planområdet som redovisas på karta 3 av 3, benämnd ”Huvudgata”, ligger inom fornlämningsområdet till fornlämning RAÄ Göteborg 216 och därmed omfattas av skyddet enligt 2 kapitlet KML. Tillstånd enligt kulturminneslagen (KML) för ingrepp i fast fornlämning kommer därför att krävas för genomförandet av planen. För övriga delar av planområdet finns risk för förekomst av *okända* fornlämningar.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 1.

Kommentar:

Staden har gjort en avvägning mellan olika intressen så som sjötrafiken, kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken etc. Detaljplanen reglerar en lägsta tillåten höjd på bron.

Trafikverket har tidigare framfört att Riksintresset för Vänersjöfarten anses tryggat om:

- minst 15 handelsfartyg kan passera längs Göta älv per dygn.
- minst en bropassage under broarna i centrala Göteborg kan garanteras per timma, undantaget klockan 06-09 och 15-18.

För att säkerställa framkomligheten för såväl sjöfart som väg- och spårbunden trafik samarbetar kommunen med Trafikverket, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen och Region Värmland för att få till stånd en särskild överenskommelse/avtal. Staden vidhåller därför uppfattningen om att riksintresset för sjöfart inte kommer att skadas. Genomförandebeskrivningen kompletteras med en beskrivning av avtal som ska reglera bronns öppningar.

Enligt Länsstyrelsen (redovisat vid workshop 2011) förväntas havsnivån stiga med ca 0,1 meter till år 2050 och cirka 0,7 meter till år 2100. Höjningen påverkar antalet broöppningar marginellt då öppning redan idag förväntas ske för flertalet lastfartyg. För fritidsbåtar förväntas antalet båtar per öppning bli något större vid höjning av havsnivån. När det gäller farledens totala höjd, vilken ska vara 27 meter enligt beskrivningen av riksintresset för farled, kommer bron erbjuda minst 28 meter segelfri höjd för att säkerställa riksintresset dvs en fri höjd över medelvatten på 29,5 meter.

För kommentarer gällande luftkvaliteten se kommentar till yttrande nr 7.

Konsekvenserna för vattenmiljön av de permanenta effekterna är olika. De fysiska förändringarna bedöms ge små negativa konsekvenser som avtar med tiden. En eventuell spridning av svårnedbrytbara föroreningar under byggnadstiden bedöms kunna ge måttligt negativa konsekvenser, medan den minskade spridningen av föroreningar med dagvatten ger positiva konsekvenser. All påverkan och vilka effekter och konsekvenser den nya bron ger kommer att redovisas mer utförligt i den MKB som tas fram i samband med tillståndsprövning för vattenverksamhet (läs mer i MKB på sidan 76 och framåt). Den negativa temporära effekten på vattenmiljön bedöms bli liten, men detta förutsätter vissa förebyggande åtgärder. Just när det gäller spridningen av miljögifter finns dock en risk att den negativa effekten kan bli måttlig. Sammantaget bedöms att det finns en stor risk för att normerna för uppslammade fasta substanser samt koppar överskrids under byggtiden men liten risk för att övriga normer överskrids. Under förutsättning att lämplig teknik används och de grumlande arbetena koncentreras i tid, bedöms att det tillfälliga överskridandet av normerna innebär en liten-måttlig negativ påverkan/effekt på laxfisken som förordningen avser att skydda (läs mer i MKB på s. 82).

För kommentarer till dagvatten läs under kommentar till yttrande nr 7.

Ur geoteknisk synvinkel kan området tillföras en ny bro över Göta älv och ytterligare förtätning med diverse byggnationer. Ytterligare marklaster inom området måste undvikas ur både sättnings- och stabilitetssynpunkt. Eventuella nödvändiga tillkommande marklaster måste därför föras ned till en djupare nivå i leran genom kohesionspålning och påldäck/bankpålning alternativt skiftas befintlig tyngre jord ut mot lättfyllning. Stabiliteten inom delområdet mot Göta älv och Götaleden kan i dagsläget anses tillfredställande. Vid en vidare exploatering av området utreds behovet av eventuella stabilitetshöjande åtgärder ytterligare för både permanenta och temporära skeden såvida inte en fördjupad utredningsnivå kan påvisa högre säkerhetsfaktorer.

Läs mer i framtagna geoteknisk utredning, 2013-10-17, rev. 2014-05-06.

Planbeskrivningen har kompletterats gällande geoteknik utefter framtagen kompletterande geoteknisk utredning, 2013-10-17, rev 2014-05-06.

Detaljplanen med föreslagen kvartersbebyggelse ligger i linje med Stadens bullerpolicy som är framtagen i samarbete med Länsstyrelsen. Plankartan kompletteras med en ytterligare bestämmelser som reglerar att bostadsrum inte får uppföras där ekvivalent ljudnivå vid fasad överstiger 70 dBA. Plankartan kompletteras inte med en ytterligare specificering av ytor inom vilka bostäder tillåts, för att skapa en flexibel plan anpassad för framtiden när den föreslagna bebyggelsen planeras uppföras. Framtagna bullerberäkningar kompletteras inte med ytterligare tillägg av buller från båttrafik och industribuller. Avståndet till Ringön är 260 till knappt 300 meter från planområdet och bedöms inte ge någon effekt på grund av trafiken. Bullret sprids dessutom med vidriktningen bort från planområdet, den förhärskande vindriktningen är sydvästlig.

Antalet lastfartyg som passerar nattetid bedöms även med en framtida trafikökning vara så lågt att bullerstörningarna blir begränsade och inte påverkar möjligheterna att utnyttja farleden. Fritidsbåtar trafikerar normalt inte älven nattetid och vid de låga hastigheter som är aktuella är bullret dessutom begränsat.

Planbestämmelserna har reviderats i bestämmelsen h1 där skrivningen om högvattenskyddet tagits bort.

Staden följer ritlinjerna framtagna i Översiktsplanen vilket för översvämning är +2,8 meter över nollplanet. Det är svårt för Staden att, i detta skede av planarbetet, föra ett resonemang kring Länsstyrelsens nya riktlinjer för översvämning vika fortfarande är under arbete. Staden håller kontakt med Länsstyrelsen i frågan men planbeskrivningen kompletteras inte med ytterligare resonemang. Planbeskrivningen och MKB kompletteras i beskrivningen av översvämningens risk.

Riksintresset för E45/Götaleden befaras inte påverkas negativt av ett genomförande med anledning av köbildning.

Beskrivningen av att riksintresset för kulturmiljö inte påtagligt kommer att skadas finns redovisat i planbeskrivningen på s. 11.

Påverkan på fisk- och musselvatten/vandrande fisk beskrivs i MKB (s. 81-82) tillhörande detaljplanen, Järnvägsplanen, ansökan för vattenverksamhet samt godkänd MKB för järnvägsplanen. Konsekvenserna är beskrivna utifrån framtaget förslag till dagvattenhantering. Detaljplanen kompletteras inte med en beskrivning och skötsel för att minimera påverkan. Detta beskrivs i tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Gränsen för E45 i detaljplanen stämmer överens med gränsen för vägområdet.

Plankartan kompletteras inte med en bestämmelse för vibrationer. En bestämmelse gällande vibrationer bedöms i detaljplanens MKB, järnvägsplanen och järnvägsplanens MKB ej vara nödvändig med föreslagna tekniska lösningar för att motverka uppkomsten av vibrationsstörningar. Delen av bron, mittendelen, där spårvagnar föreslås uppföras dessutom i en egen brokonstruktion visuellt sammabyggt med bro för bil- cykel- och gångtrafik. Hela bron, båda delarna, är en fristående konstruktion som endast sammanbyggs visuellt med föreslagen kvartersbebyggelse. För mer om vibrationer läs i detaljplanens MKB, järnvägsplanen och järnvägsplanens MKB.

Båtplatser uppströms och nedströms denna detaljplan regleras inte i planen med anledning av att de områden som i planbeskrivningen avses som väntlägen för fritidsbåtar är redan planlagda som hamnområde. Därutöver tillkommer ett generellt krav på spåranslagning eller bro över farled att de ska vara minst lika säkert som nuvarande anläggningar. Dessa säkerhetskrav bevakas av Transportstyrelsen och som en del av underlaget till järnvägsplanen finns två Riskanalyser, dels för spårtrafik, dels för påsegling.

Gällande kommentar till att planen påverkar fornlämningsområdet RAÄ Göteborg 216 innebär planen endast en reglering av ett befintligt ventilationstorn tillhörande Götaliden som övergår till ändamålet HUVUDGATA. Plankartan anger även en UPPLYSNING att Länsstyrelsen ska kontaktas vid påträffande av fornlämning.

I övrigt noteras synpunkterna.

13. Trafikverket, 2013-12-03

Tidigare synpunkter på detaljplanen har huvudsakligen beaktats. Dock kvarstår en hel del synpunkter som behöver klaras ut innan planen kan antas.

Nedanstående är av särskild vikt att säkerställa innan ett antagande kan bli aktuellt. Görs inte detta finns risk för påverkan på utpekade riksintressen för kommunikation.

- Det måste finnas en överenskommelse mellan Göteborgs stad och Trafikverket avseende de åtgärder som behöver genomföras för att anpassa E45 till den nya bron över Göta älv och den planerade nya bebyggelsen.
- Det måste finnas en överenskommelse mellan berörda parter om principerna för broöppningarna.
- Det måste finnas en överenskommelse mellan Göteborgs stad och Trafikverket avseende transport av tunnelelement till Marieholmstunneln.
- Det måste säkerställas på plankartan att bostäder inte kommer att tillåtas i lägen med ekvivalenta trafikbullernivåer över 65 dBA. Det behöver även ställas krav på tillgång till tyst sida samt krav på ljudklass B inomhus i de lägen där bullernivåerna överstiger 60 dBA ekvivalent. Det bör även tydliggöras att den maximala nivån på ljuddämpad och tyst sida inte får överskrida 70 dBA.
- Som Sjöfartsverket påpekar i sitt yttrande måste även buller och vibrationer från fartygstrafiken beaktas för att inte riskera påverkan på farledens funktion.

Innan detaljplanen antas önskar Trafikverket ta del av reviderade planhandlingar.

Kommentar:

Gällande broöppningar och trafikbuller och avtal/överenskommelse se kommentar till yttrande nr 12.

Staden har inte erhållit något skriftligt yttrande från Sjöfartsverket under varken samrådet eller utställningen.

I övrigt noteras synpunkterna.

14. Försvarsmakten Högkvarteret, 2013-11-29

Ingen erinran.

15. Göteborgsregionens kommunalförbund, 2013-11-28

Regionen framhåller samma ståndpunkt som i samrådet. En ny broförbindelse är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling då det är en pulsåder för både den lokala och regionala kollektivtrafiken över älven. Det är därför viktigt att en sådan förbindelse kommer till stånd. GR vill också understryka vikten av att knyta samman staden över älven genom stadsmässiga stråk och sammanhängande stadstruktur på båda sidor älvstranden.

Kommentar:

Ett av den nya bronns huvudsyftet är att sammanbinda staden över älven.

16. Polismyndigheten i Västra Götaland, 2013-12-04

Ingen erinran

17. Västtrafik, 2013-12-02

Västtrafik vidhåller tidigare yttrande och krav på framkomlighet och robusthet i kollektivtrafiksystemet. Justeringarna efter samråd med möjliga bussfält ner till en framtida Stadstjänarbro är ett steg på rätt väg men är inte en fullgod lösning på de frågor Västtrafik tagit upp tidigare.

Västtrafik trycker på behovet av ytterligare kollektivtrafikförbindelser över, eller under älven.

Kommentar:

En av de avvägningar som varit avgörande under framtagandet av detaljplanen är att förbättra möjligheten för kollektivtrafiken. Läs mer under kommentar till yttrande nr 2.

18. Business Region Göteborg, 2013-12-03

Götaälvsbron är den viktigaste livsnerven mellan älvstränderna och att avbrott i denna kontakt skulle vara mycket allvarlig för staden. En ny broförbindelse behöver öka kapaciteten för att Göteborg ska behålla och utveckla sin roll som norra Europas logistikcentrum. Att den nya bron blir lägre och kräver fler öppningar skapar osäkerhet för både person- och godstransport. Det behövs därför förstärkning av transportkapaciteten tvärs älven. På kort sikt kan detta lösas genom färjetrafik, men BRG anser att en tunnelloösning på sikt bör komma på plats. Avslutningsvis trycker BRG på vikten av att intensivifiera arbetet med att finna en långsiktigt hållbar lösning för att knyta samman staden över älven.

Kommentar:

För kommentarer gällande bronns höjd och öppningstillfällen läs mer under kommentar till yttrande nr 12. På längre sikt kan en tunnel under älven bli aktuell. Denna detaljplan hindrar inte en framtida utveckling med tunnel, med en tunnel behövs en bro. Till skillnad från nuvarande bro kommer Hisingsbron att även tillåtas för tung lastbilstrafik vilket underlättar godstrafik inom Älvstaden. Godstrafik som inte har mål i centrala Göteborg bör däremot utnyttja Älvsborgsbron, Tingstadstunneln eller Marieholmstunneln.

19. Vattenfall eldistribution AB, 2013-12-03

Ingen erinran.

20. Jernhusen, 2013-12-03

Ingen erinran.

21. Svenska Kraftnät, 2013-11-20

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.

22. Vasakronan Fastigheter AB, 2013-12-03

Materialet är väl genomarbetat och merparten av Vasakronans tidigare synpunkter från samrådsskedet tillgodosetts men att det återstår några få frågeställningar att bearbeta.

Garagedriften till Gullbergsvass 1:16 (Läppstiftet) påverkas av den i planen illustrerade byggnaden som gränsar till garagedriften. En lösning för hur garagedriften ska byggas om måste presenteras i planförslaget.

Vasakronan vill att detaljplanen även ska omfatta de två kontorsbyggnader som finns på fastigheten Gullbergsvass 16:1 (Kv. Kromet) och markområdet mellan Gullbergsvass 16:1 och Göta älv. Vilket även framfördes i samrådsyttrandet.

De ekonomiska konsekvenserna av detaljplanens genomförande är svåra att överblicka i dagsläget och Vasakronan utgår ifrån att de ersätts för de skador som kan uppkomma i samband med planarbetet och detaljplanens genomförande. Här är det främst påverkan på befintliga fastigheter och tillgång till parkeringsplatser under byggtiden som avses.

Planen redovisar inte erforderliga arbetsområden som krävs för brons uppförande, varken i detaljplaneförslaget eller järnvägsplanen. Detta finner Vasakronan anmärkningsvärt med tanke på det sena skede som planarbetet befinner sig i.

Område betecknat med a1 i planen begränsar åtkomst till marken under hela brons byggnation. Delar av den framtida husbyggnationen skulle kunna genomföras tidigare än vad begränsningen anger. Samordning av brons grundläggning med grundläggning av omkringliggande byggnader skulle vara ekonomiskt gynnsamt. Detta bör beaktas i detaljplanen.

Vasakronan anser att det är otydligt redovisat i genomförandebeskrivningen om hela eller delar av fastigheter som berörs av arbetsområde eller allmän plats kommer att lösas in av kommunen. Detta bör förtydligas för att Vasakronan ska kunna bedöma hur detta påverkar dem. Det framgår inte heller hur mycket en fastighet måste anses vara påverkad av arbetsområdet eller allmän plats för att en inlösningssituation ska uppstå.

Vidare påpekar Vasakronan att det i genomförandebeskrivningen beskrivs i vilken ordning mark planeras byta ägare i de olika skedena. Vasakronan föreslår ett flexiblere system för att lösa detta. Exempelvis kan det lösas genom nyttjanderätter istället för att marken ska byta ägare fram och tillbaka.

I planhandlingarna anges att bron ska grundläggas med pålning. Detta medför risker i samband med grundläggningen av intilliggande byggnader och att denna grundläggning kan bli väsentligt dyrare. Även av detta skäl önskar Vasakronan att samordning av grundläggning för både bro och intilliggande byggnader kan ske.

I planen anges att marknivån ska höjas. Vasakronan vill se en redovisning för hur detta ska ske och hur det kommer att påverka deras fastighetsbestånd i området.

Vasakronan önskar vidare att genomförandetiden för område märkt med a1 förlängs från 5 till 7 år med tanke på komplexiteten och omfattningen av exploateringen.

När det gäller bebyggelsens höjd har det i plankartan angetts den ska vara 6 våningar längs huvudgatan. Här önskar Vasakronan att det kan ges möjlighet till att bryta kvarterlinjen på ett eller två ställen per kvarter för att få en bättre struktur på den kompletterande bebyggelsen och mindre påverkan på befintlig bebyggelse.

Slutligen trycker Vasakronan återigen på vikten av att de begränsningar som bestämmelsen a1 innebär för delar av kvarteren kan göras så korta som möjligt i tid.

Kommentar:

Möten genomförs löpande under detaljplanens slutskede och detaljprojekterings startskede för att informera och diskutera lämpliga lösningar gällande genomförandet och detaljutformningen.

Garagenedfarten för Gullbergsvass 1:16 kommer att hamna inom föreslagen kvartersmark. Därför kan fastighetsägaren till Gulbergsvass 1:16 själv råda och anpassa ny bebyggelse till den befintliga garageinfarten.

Markområdet mellan Gullbergsvass och älven kommer att ingå i en helhetsstudie för kajområdet, i denna studie planeras kv. Kromet att ingå. Av denna anledning ingår inte kvarteret i denna detaljplan.

Staden har för avsikt att reglera inlösen mm. i avtal. Skadefrågor ingår och regleras inte i detaljplan.

I MKB tillhörande Järnvägsplanen på sida 11 finns en illustration som visar föreslaget arbetsområde och påverkan på fastigheterna.

Staden tänker sig att kommunen löser in mark tillhörande Gullbergsvass 1:16 och 16:1 för att sedan upplåta marken till fastighetsägare, vilket regleras i avtal mellan kommunen och fastighetsägare. Genomförandebeskrivningen förtydligas i frågan.

Ingen gemensam grundläggning kommer att vara möjlig med anledning av att det kan påverka arbetet med bron negativt. Frågan om gemensam grundläggning regleras inte i detaljplan. Grundläggningen av bron kommer inte att ske utanför angivet vägområde i detaljplanen.

Detaljplanens föreslagna marknivåer är anpassade utefter befintlig bebyggelse. I princip samma nivåer som finns i anslutning till planområdets västra del regleras inom detaljplanen.

Staden vill erhålla hela fasader mot bron för att undvika att ”hål” uppstår mellan byggnad och bro. Plankartan förtydligas med beskrivningen av bestämmelsen för våningsantal mot bron att sex våningar endast gäller vid minst 80 % av kvarterets längd.

Genomförandetiden för a1 områden justeras till 6-15 år efter att planen vunnit laga kraft. Det finns ingen möjlighet att bebyggelse kan tillåtas att uppföras innan dess, se även kommentaren till grundläggning.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

23. DB Schenker, Wistrand Advokatbyrå och PWC (kontorshyresgäster i Lilla Bommen1 och 3), 2013-12-02

Hyresgästerna framför i en gemensam skrivelse oro för hur parkeringssituation och tillgänglighet för medarbetare samt besökande ska se ut under byggtiden och efter planens genomförande.

De undertecknade företagen drar av utställningshandlingarna slutsatsen att parkeringsplatserna inom området ska vara samma till antalet även efter att ytterligare 76 000 m² BTA uppförts, vilket enligt brevskrivarna innebär en minskning med 40 %. Detta skulle resultera i en ohållbar parkeringssituation.

DB Schenker, Wistrand Advokatbyrå och PWC ställer sig frågande till att parkeringsresonemanget i detaljplanen bygger på en tes om att parkeringsbehovet i framtiden skulle vara mindre än i dagsläget samt att det inte finns något resonemang om varför man beslutat sig för att utgå ifrån denna tes i planhandlingarna.

När det gäller byggtiden är de undertecknande företagen bekymrade över att de tillfälliga parkeringsplatserna inte ska räcka och att det under lång tid kommer att vara byggarbeten som kommer att försvåra parkeringssituationen i området. Förslag till tydligare redovisning i genomförandebeskrivningen av hur och var den tillfälliga parkeringslösningen ska anordnas under byggtiden.

Avslutningsvis framför önskemål om större hänsyn till de befintliga verksamheterna i och intill planområdet, både under byggtid och efter detaljplanens genomförande.

Kommentar:

Som ersättning för de parkeringsplatser som försvinner under utbyggnaden av ny bro och kvartersbebyggelse föreslås tillfälliga parkeringslösningar längs den södra sidan av Göta älv på ömse sidor av den nya bron. Parkeringen föreslås lösas i parkeringsdäck i två plan som delvis iordningställs över Göta älv och/eller parkeringsbåtar. Beskrivningen i genomförandebeskrivningen på sidan 5 förtydligas.

Minskat bilåkande och ökat kollektivtrafikanvändande är ett av huvudsyftena med att genomföra Västsvenska paketet, som denna detaljplan ytterst är en del av. En ökad satsning på kollektivtrafik samt cykelvägar leder till att bilanvändandet i stadens mest centrala delar kan minskas. Planområdets närhet till kollektivtrafik och stadens service motiverar en sänkning av parkeringsplatserna inom området vid ombyggnation och nybyggnation så justeras bygginnehavet enligt dagens gällande regler.

Dialog med berörda fastighetsägare i och intill planområdet sker och har skett löpande under arbetet med detaljplanen. Även fortsättningsvis under projekteringskedet kommer dialogen att fortgå.

Övriga

24. Ale kommun, Samhällsbyggnadsnämnden, 2013-12-02

Kommunen ansluter sig till det yttrande som avgivits från Sveriges Redareförening, Erik Thun AB, Ahlmark lines AB och Surte Åkeria AB och avstyrker planerna på anta en detaljplan där den segelfria höjden för Hisingsbron sänks till 12 meter. Samhällsbyggnadsnämnden i Ale kommun anser att planförslaget ska omarbetas så att minst dagens segelfria höjd kan behållas.

Kommentar:

Bron utformas för en segelfri höjd av 12 meter enligt Sjöfartsverkets definition dvs. 12,5 meter över MWH, med 0,5 meters säkerhetsmarginal för sjöhävning. Vid öppen bro är fri höjd över medelhavsnivån (MW) minst 29,5 meter, vilket ger en segelfri höjd av 28 meter.

Den föreslagna bron får en fri höjd, vid öppen bro, som innebär att riksintresset för sjöfart mellan Göteborg och Vänern säkerställs.

Med anledning av att lågbroar för väg och järnväg redan finns på Göta älv mellan Vänern (bla Marieholmsbron, Jordfallsbron och järnvägsbron i Trollhättan) så krävs en trafikledning för att optimera sjöfarten. Detta trafikledningssystem anpassar sjöfarten till tidsrestriktioner vid broarna. Med hänsyn till ovanstående vidhåller Staden att sjöfarten inte påverkas negativt av planens genomförande. För mer om den segelfria höjden och brons höjd se kommentar till yttrande nr 12.

25. Naturskyddsföreningen i Göteborg, 2013-12-03

Det behövs en omställning av trafiksystemet mot mer cykel- och gångtrafik, varför bron bör byggas låg. Vidare vill föreningen att väderskydd för gång- och cykeltrafikanter uppförs längs bron, dock utan att minska trygghet eller utsikt. Koppling till stadens cy-

kelnät bör optimeras bättre än idag och den nya bron bör vara anpassad för anslutning till kommande, snabbt cykelnät.

Naturskyddsföreningen anser att den gamla bron kan bevaras och bli ett grönstråk.

Kommentar:

För brons höjd se kommentar till yttrande nr 12 och 24.

Slutgiltig utformning av bron och de anslutande gång- och cykelvägarna är inte en fråga som avgörs i detaljplanearbetet. Det kommer att ske i samband med projekteringen av bron och området kring bron.

Att bevara ursprunglig bro och omvandla den till ett attraktivt grönstråk tvärs älven är ett spännande förslag. Dock är befintlig bro i så dåligt skick att ett bevarande är förenat med stora kostnader för att säkerställa att bron inte utgör en fara varken för trafik längs älven eller eventuella brukare.

26. Vänerhamn AB, 2013-12-02

Vänerhamn anser att planförslaget i sin nuvarande form strider bland annat mot riksintresset sjöfart, Trafikverkets stråkutredning, Väneröverenskommelsen, Sveriges konventionsgrundande förpliktelser mot det internationella samfundet samt Sveriges och därmed EU:s mål med inre vattenvägar.

Dessutom saknas en seriös utredning av effekten av ett ökat antal broöppningar på trafikflödena i Göteborg, vilket ger intryck av att staden önskar bygga först och ta konsekvenserna sedan, vilket är helt oacceptabelt, liksom att förslaget öppnar för ytterligare lågbroar.

En bro med dagens höjd fungerar, även med ökade flöden. En tunnel leder till 100 % tillgänglighet för alla trafikslagen.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande 12 och 24.

27. Region Värmland, 2013-12-03

Regionen har tidigare lämnat synpunkter på järnvägsplanen (ert Dm 1171110 och RV 2012-522). Region Värmland hänvisar därför huvudsakligen till det yttrandet även i fråga om detaljplanen.

Region Värmlands åsikt är att den nya bron inte får medföra att riksintressena i området skadas påtagligt. Detta gäller såväl före, under och efter att bron är färdigställd. För riksintressena sjöfart, väg, järnväg och turism- och friluftsliv är detta särskilt angeläget. Värmland är beroende av en väl fungerande sjöfart till och från Vänern både för transporter av gods och främjande av turism och friluftsliv. Region Värmland ställer sig bakom Trafikverkets definition om vad som krävs för att riksintresset sjöfart inte ska skadas påtagligt.

RV anser att:

- Götaälvsbron bör ha en segelfri höjd om minst 13 meter vid medelvattennivå.
- Ett tekniskt stödsystem i form av GotRis (Göta älv River Information Services System) eller liknande för trafikledning och information krävs för att optimera och garantera god framkomlighet för alla transportslag på och över älven
- Samordning av broöppningar ska ske i hela stråket för att minimera väntetider och beslut om broöppning görs av oberoende aktör i form Trafikverket.

- Minst en broöppning per timme garanteras vid behov undantaget 06- 09 samt 15-18. Om framtida trafiksituation på Götaälvbron inte medger broöppningar i denna nivå krävs att Göteborg stad löser sina transportproblem på annat sätt än att inskränka broöppningarna ytterligare.
- Trafikverket måste i den kommande behandlingen av järnvägsplan och detaljplan säkerställa villkoren för broöppningar i enlighet med Trafikverkets tidigare yttrande genom att utpeka Göta Älvbron som ett riksintresse.
- Lastfartygen har större behov av framkomlighet än turisttrafiken.

I detaljplanen (sid 21) anges felaktigt att "Trafikverket menar dock att det ytterst är en fråga för kommunen så länge man är beredd att öppna bron 15 gånger per dygn, vilket tillgodoser riksintresset för sjöfart" Trafikverket har uppgett att riksintresset sjöfart tillgodoses om broöppning medges minst en gång per timma undantaget kl. 06-09 samt kl. 15-18, vilket innebär upp till 18 öppningar per dygn.

Kommentar:

Riksintresset för sjötrafik befaras inte påverkas negativt av ett genomförande av detaljplanen, läs mer under kommentar till yttrande nr 12.

Text på s. 21 i planbeskrivningen utgår, enligt synpunkt.

I övrigt noteras synpunkterna.

28. Sveriges Redareförening (Erik Thun AB, Ahlmark lines AB och Surte Åkeri AB) 2013-11-28

Föreningen, genom ovan nämnda, skriver tillammans om förutsättningar för transporter längs och tvärs älven samt vilka konflikter som de undertecknande ser framför sig med en bro som inte håller samma fria höjd som dagens bro.

Sveriges Redareförening, Erik Thun AB, Ahlmark lines AB och Surte Åkeri AB avstyrker att Göteborgs Stad antar det utställda planförslaget i vilket den segelfria höjden för Hisingsbron sänks till 12 m över MHW. Planförslaget föreslås omarbetas så att minst den segelfria höjden enligt gällande vattendom behålls eller att en tunnelförbindelse åstadkommes så att inte riksintresset sjöfart påtagligt kränks.

Kommentar:

Läs mer under kommentar till yttrande nr 12 och 24.

29. AB Göta kanalbolag, 2013-11-27

Kanalbolaget utgår ifrån att alla beslut som påverkar trafiken på de svenska vattenvägar i allmänhet och de som påverkar trafiken till och från Göta kanal i synnerhet görs med de turismekonomiska effekterna i beaktning. Utgångsläget måste vara att varje beslut syftar till att förbättra, inte försämra, förutsättningarna för utvecklingen av den svenska besöksnäringen och företagsetableringen.

AB Göta kanalbolag utgår därför ifrån att den segelfria höjden inte minskas från nuvarande nivå i samband med att nya broar byggs i Göteborg och över Göta älv. Likaså förutsätts att båttrafiken inte påverkas under byggnationstiden.

Enligt förutsättningarna i miljöbalken ska ett vattenområde som Göta älv skyddas mot åtgärder som förhindrar dess funktion som en miljövänlig och långsiktigt hållbar transportled med stor utvecklingspotential.

I detaljplanen står det att kommunen har gjort bedömningen att planen inte påtagligt påverkar riksintresset för sjöfart negativt eftersom bron är öppningsbar. Detta antagande

är felaktigt. Väntetider som följd av begränsade broöppningar är en faktor som dokumenterat påverkar fritidsbåtstrafiken negativt.

Vidare bedömer planen riksintresset för turism- och friluftsliv utifrån ett snävt geografiskt perspektiv där Göta älvs samlade rekreativvärde bedöms minska något. I detaljplanen hävdas att "inga andra riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs". Detta är en direkt felaktighet, då Göta kanal, utsett till årtusendets svenska byggnadsverk och en kulturell skatt, påverkas starkt negativt av de föreslagna förändringarna. För Göta kanals verksamhet är skadan betydande då in- och utlopp till Göta kanal direkt påverkas av nya Göta älvbrons segelfria höjd och tidpunkter för broöppningar.

Detaljplanen föreslås omarbetas med hänsyn till ovanstående.

Kommentar:

En brohöjd lika dagens bro, med en segelfri höjd om cirka 18 meter, är svår att förena med stadens starka önskan att knyta samman de båda sidorna av älven. I pågående planarbeten för en utveckling av centrala Göteborg med bland annat utbyggnad av riksintresset för järnväg, Göteborg Central och västlänken. I projekten förutsätts en lägre bro för att frigöra markytor för en utveckling till resecentrum av nationell och regional betydelse. Samhällsnyttan av detta bedöms som god genom att de stora investeringarna i järnvägssystemet kan utnyttjas fullt ut. Vidare innebär föreslagen bro en möjlighet till god trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag som nyttjar bron. Beslut om brohöjd är en kompromiss mellan ambitionen att så bra som möjligt knyta samman staden på båda sidor om Göta älv och samtidigt värna riksintresset för sjöfart längs älven. Med en lägre bro främjas även gång- och cykeltrafiken.

För fritidsbåtar finns möjlighet till väntplatser på både den östra och västra sidan av bron, Ringön och Lilla Bommen. Med ovanstående beskrivning vidhåller Staden att riksintressena inte påtagligt påverkas av ett genomförande av planen, läs mer under kommentar till yttrande 12 och 24.

Ny vattendom för den nya bron kommer att sökas av Göteborgs stad.

30. Sjösportens samarbetsdelegation, 2013-11-29

Sjösportens samarbetsdelegation (SSD) är ett samverkansorgan för Svenska Båtnationen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet.

SSD avstyrker förslaget till detaljplan med anledning av att bron höjd sänks från 19,5 m till 12 m över medelvattenytan. SSD:s medlemsorganisationer anser sig vara sakägare angående denna detaljplan, i egenskap av representanter för svenskt båtliv.

Under rubriken Riksintresse/ Turism och friluftsliv i planbeskrivningen framgår att det är möjligt att med fritidsbåt passera Götaälvbron är av stor betydelse för friluftslivet längre uppströms älven och båtturen till Vänern och Göta Kanal. Under rubriken Lek och rekreation framgår det bl.a. att möjligheten till att passera den lägre bron med segelbåtar sjunker kraftigt.

Av samrådsredogörelsen framgår att Västkustens Båtförbund inte tillgodosetts i sina synpunkter.

Passerande fritidsbåtar hänvisas att vänta på broöppning i Lilla Bommens fritidsbåtshamn och en ny fritidsbåtshamn uppströms bron. Trovärdigheten av påståendet i planbeskrivningen att ett antal tillfällen till broöppningar kommer att erbjudas kan ifrågasättas.

Merparten av de segelbåtar som ska passera den nya bron har masthöjder mellan 12-18 meter och kommer att kräva broöppning om den nya brohöjden sänks till 12 meter över medelvattenytan.

Vid broöppning stoppas all trafik på bron mellan staden och Hisingen. Antalet kollektivtrafikfordon kommer att uppgå till 4-5/minut över bron. Broöppningarna förväntas öka till minst 10 minuter vilket innebär att 40-50 spårvagnar och bussar måste vänta tillsammans med all annan trafik vid varje broöppning.

Segelbåtar på älven bör av säkerhetsskäl ske under dagtid. Enligt föreslagna öppningstider kommer bron inte att öppnas mellan 06-09 och 15-18. Göteborgsspårvägar vill dessutom inte ha öppning mellan 04-07. För att klara en segling till Trollhättan under dagtid bedöms broöppning krävas mellan 9-12. Med hänsyn till det stora intrånget i möjligheterna till framförallt kollektivtrafik till och från Hisingen kan endast en broöppning för segelbåtarna förväntas kunna ske. Öppningen ska dessutom synkroniseras med öppningen av Marieholmsbron.

Kommentar:

Det finns inget som hindrar att lämna in synpunkter efter att planen är antagen. Frågan om sakägare, och därmed rätten att överklaga, avgörs inte av kommunen utan av högre instans. Länsstyrelsen har det regionala ansvaret för att i detaljplaner tillgodose riksintressen enligt 3 och 4 kap i Miljöbalken, där riksintresset för friluftsliv och turism ingår. Med hänsyn till detta bedömer Staden att Sjösportens samarbetsdelegation inte ska beaktas som sakägare i detaljplanen.

Länsstyrelsen har gjort bedömningen att riksintresset för friluftsliv enligt inte befaras med ett genomförande av detaljplanen, läs mer under länsstyrelsens yttrande nr 12.

Angående brons höjd, öppningar och riksintressen se kommentar till yttrande nr 12 och 24.

Text gällande segelbåtar under Lek och rekreation i planbeskrivningen utgår.

Staden bedömer inte att föreslagen brohöjd inte innebär någon skada på fritidsbåttrafiken eftersom det kommer att erbjudas flera dagliga tillfällen till broöppning och säkra möjligheter till korttidsförtöjning i väntan på broöppning. Fritidsbåtar erbjuds under perioden juni – augusti broöppning 6 gånger per dygn. Nuvarande förslag erbjuder ett öppningstillfälle innan kl 06.00 tre tillfällen under dagtid mellan kl 09-15 samt ytterligare två efter kl 18. För mer om öppningstider och öppningstillfällen se kommentar till yttrande nr 12.

Påverkan på kollektivtrafiken har särskilt studerats och samrått med Länsstyrelsen och Västtrafik löpande under arbetet. Påverkan på kollektivtrafiken är inte så påtaglig som beskrivs i yttrandet. Det som beskrivs i yttrandet avser maxtimmarna, 06-09 samt 15-18 då bron ej föreslås öppnas. Under semestertid är kollektivtrafiken dessutom glesare och broöppningar kan därför erbjudas vid fler tillfällen än normalt under året, ca 5-6 st. Broöppningar för fritidsbåtar bedöms kunna ske snabbare än för handelsfartyg.

31. Västkustens båtförbund, 2013-11-12

En sänkning av den segelfria höjden till endast 12 meter över MHW för Götaälvbron medför påtagliga begränsningar för den riksintressanta sjöfarten på Göta älv och för turistverksamheten vid älven, Vänern, Dalslands Kanal och Göta Kanal.

Västkustens Båtförbund avstyrker att Göteborgs Stad antar det utställda planförslaget i vilket den segelfria höjden för Hisingsbron sänks till 12 m över MHW. Planförslaget föreslås omarbetas så att minst den segelfria höjden enligt gällande vattendom behålls eller att en tunnelförbindelse åstadkommes.

Kommentar:

Göteborgs stad vidhåller sin ståndpunkt att planen inte påtagligt påverkar riksintresset för sjöfart negativt eftersom bron är öppningsbar, läs mer under kommentar till yttrande 12, 24 och 30.

32. Boende på Gibraltargatan 106, 2013-12-02

Den boende framför synpunkter kring vilket av de presenterade broalternativen som bör väljas och motiverar detta utifrån väl underbyggda kopplingar till den befintliga bron utseende samt hur bron är tänkt att fungera för gående.

Vidare framför avsändaren positiva synpunkter på en idéskiss som utarbetats av H. Grönlund i september 2009 och som finns presenterad på www.alvstaden.se, där det finns tydliga anknytningar till både den gamla bron funktionalistiska arkitektur och till Slussen i Stockholm.

Slutligen hoppas avsändaren att Västgötabanans fd stationshus från 1931 kan bevaras även efter att Bangårdsviadukten har byggts genom att bron anpassas till denna byggnadsminnesmärkta byggnad.

Kommentar:

Under arbetet med denna detaljplan har vinnare i designtävlingen för den nya bron utsetts i en separat process. När det gäller Bangårdsviadukten ligger det projektet i en annan detaljplan och behandlas inte i detta ärende.

33. Boende på Lysmaskgatan 2, 2013-12-03

Den boende anser att det är viktigt för sjöfarten längs Göta älv och i Vänern att bron inte blir för låg. Därför bör bron byggas med minst 15 meters segelfri höjd.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande nr 12 och 24.

34. Boende på Smørsoppevägen 2, 2013-12-03

Den boende anser att 13 meter fri segelhöjd är för dåligt. För att sjötrafiken inte ska störas för mycket eller för att undvika allt för frekventa broöppningar bör bron byggas med samma höjd som idag, dvs drygt 18 meter.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande nr 12 och 24.

35. Boende på Utlandagatan 10, 2013-11-17

Den boende tycker att det är underbart att det äntligen börjar byggas och är mycket positiv till förslagen med hög förtätning och mycket stadskänsla.

36. Boende på Tallstigen 1, 2013-12-03

Anser att förslaget försvårar för båttrafiken längs Göta Älv. Detta kommer att innebära att landsvägstransporterna ökar på bekostnad av mer miljövänliga båttransporter. En lägre bro kommer att innebära ett större behov av broöppningar och skribenten saknar redovisning av hur ofta bron kommer att öppnas. Slutligen framförs oro för hur det kommer att gå med älvtrafiken om en låg bro byggs.

Kommentar:

Gällande bron höjd och öppningar läs under kommentar till yttrande nr 12 och 24. Med en lägre brohöjd främjas gång-/cykeltrafik och kollektivtrafik vilket i sin tur kan bidra till en bättre miljö på många sätt.

37. Boende på Västerlandsgatan 8, 2013-12-03

Oroas av att "Läppstiftet" ska förlora sin roll som land- och sjömärke om detaljplanen förverkligas. Planen medger byggnader som är upp till 40 meter högre än "Läppstiftet" i anslutning till brofästena och som innehåller 3 gånger så mycket våningsyta som "Läppstiftet".

Brevskrivaren saknar en stadsbildsstudie som visar hur tillkommande bebyggelse påverkar "Läppstiftet" och byggnadens relation till älven samt föreslår en sänkning av byggnadshöjderna för att inte en skog av teknikutrymmen ska störa "Läppstiftets" karaktäristiska taklandskap.

Slutligen konstaterar brevskrivaren att det finns ett formellt fel på plankartan. Område E2 på plankarta 2 har ingen förklarande text.

Kommenterar:

Planen reglerar inte högsta antalet våningar utan höjden anges i totalhöjd samt högsta tillåtna byggnadshöjd, vilket motsvarar cirka 12 våningar. Ingen risk finns att tekniska takinstallationer kommer att överstiga höjden på "Läppstiftet" som är 22 våningar, exklusive takkonstruktioner, dvs "Läppstiftet" är minst 10 våningar högre än föreslagen bebyggelse. Staden vill undvika en reglering av totalhöjden inom ytor där siktlinjer ej är styrande för att ge en flexibel plan och utformning för kommande byggnader som inte är projekterade.

Som underlag i arbetet med detaljplanen, andra parallella projekt och pågående stadsutvecklingsprojekt har stråk- och stadsbildsstudier tagits fram som arbetsmaterial, bland annat genom 3D-modeller.

Planbestämmelsen E2 kompletteras i planbestämmelserna.

38. Skrivelse utan angiven adress, 2013-12-06

Avsändaren undrar om det inte går att bygga en klaffri bro istället för en som måste öppnas.

Kommentar:

Det är fullt möjligt att bygga en ej öppningsbar bro, men detta kräver en brohöjd på 27 meter som är svår att förena med stadens starka önskan att knyta samman de båda sidorna av älven. Med en 27 meter hög bro skulle staden även påverkas i allt för stor utsträckning av trafikbuller och ramper för på- och avfarter. Ramperna skulle bli barriärer i stora delar av de områden kring centralen som staden har för ambition att utveckla, läs mer under kommentar till yttrande nr 27.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att endast redaktionella justeringar gjorts gällande formuleringar och beskrivningar i plan- och genomförandebeskrivningen. Planhandlingarna justeras även enligt nedanstående:

- Plankartan har kompletterats med förtydligande gällande W₂/ledverk.
- Plankartan kompletteras med beskrivning av bestämmelsen E₂.
- Plankartan har justerats att tillåta en bredare bro/HUVUDGATA (0,5 m) i den västra delen för att anpassas till det vinnande broförslaget och dess konstruktion.
- Plankartan förtydligas med beskrivningen av bestämmelsen för våningsantal mot bron att sex våningar endast gäller vid minst 80 % av kvarterets längd.

- Plankartans planområdesgräns minskas med 2,5 meter mot fastigheten 1:17 för att möjliggöra parkering på fastigheten.
- Plankartan har kompletterats med förtydligande gällande buller. Avsikten är att inte tillåta bostorum där ekvivalent ljudnivå vid fasad överstiger 70 dBA.
- Grundkartans och illustrationskartans planområdesgräns har justerats för att stämma överens med plankartan.
- Genomförandetiden för a₁ har justerats i samtliga planhandlingar till 6-15 år efter den dag planen vinner laga kraft.
- Genomförandebeskrivningen kompletteras med en beskrivning av avtalet gällande broöppningar.

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny utställning.

Birgitta Löf
Planchef

Filip Siewertz
Planarkitekt