



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Datum: 2013-10-29  
Diarienummer: 0359/10

Filip Siewertz  
Telefon: 031-368 15 01  
E-post: [fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se)

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

---

## Samrådsredogörelse

### Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 17 januari 2013 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 23 januari till 5 mars 2013.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet, Kanaltorget 1 under tiden 23 januari till 5 mars.

Förslaget har under denna tid också varit tillgängligt via stadens hemsida, [www.goteborg.se/planochbyggprojekt/](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt/).

### Sammanfattning

Sammanlagt 45 yttranden har kommit in. Projektet är av stort allmänintresse och samtidigt mycket komplext, vilket bidragit till att de inkomna synpunkterna behandlar en mycket bred palett av frågeställningar.

De allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller frågorna kring brohöjder och trafikstyrning, som också varit föremål för en pågående diskussion under hela processen och under framtagandet av samrådshandlingen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den avvägning som gjorts och resultatet i samrådsförslagets höjder och regleringar fortsatt har giltighet. Invändningar har också inkommit kring brofästets utformning, och hur gång- och cykeltrafikanterna hanteras liksom möjligheterna till ett robustare kollektivtrafiksystem. Genom ytterligare bearbetning av lutningar och anslutningar innehåller utställningsförslaget en lösning med flackare lutning på huvudbron, vilket skapar en flexibilitet och robusthet för både gång, cykel och kollektivtrafik.

Även synpunkter gällande en helhetsplanering av pågående stadsutveckling i området har inkommit vilket samordnas i stadsutvecklingsprogrammet för centralenområdet som hanterar kopplingen mellan en ny bangårds- och älvförbindelse, denna detaljplan, västlänksstation vid Centralen, detaljplan för Götaleden och områdena däremellan. Samordning sker också med aktuellt program för Frihamnen.

Frågan kring byggnadernas höjder och utformning i området har också varit föremål för fortsatt diskussion, och ett flertal justeringar har gjorts till utställningshandlingen. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna. Vidare har de geotekniska förutsättningarna, trafikbuller, luftkvalitet samt sol- och skuggstudier utretts ytterligare under samrådstitiden och planhandlingarna har kompletterats utifrån dessa. Planhandlingarna har även förtydligats i frågor om risker, stomljud och vibrationer

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

## **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer**

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

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

- 1. Fastighetsnämnden, 2013-03-19*, tillstyrker förslaget med beaktande av nedanstående:

När den nya bron och kvarteren byggs ut kommer drygt 1 000 befintliga parkeringsplatser att beröras. Dessa parkeringsplatser ska till stor del inordnas i den planerade kvartersbebyggelsen väster om bron. Det innebär att bruttoytan för bland annat handel, kontor och bostäder minskar i samma omfattning som befintlig parkering tillförs samtidigt som exploateringsprojektets ekonomi försämras. Fastighetskontoret anser därför att detaljplanen ska tillåta en högre exploateringsgrad med ett mer nyskapande uttryck så att förutsättningar för en blandad stadsbebyggelse med handel, kontor, kultur och även bostäder möjliggörs.

Då kvarteren inte kan bebyggas förrän nuvarande älvbro är riven så uppstår ett behov av drygt 800 tillfälliga parkeringsplatser. Ett förslag på en tillfällig parkeringslösning i två plan längs Gullbergskaj och i Göta älv har tagits fram. Anläggningen bör beskrivas i detaljplanen och vara en förutsättning för detaljplanens genomförande.

I gränsen mellan de befintliga och nya kvarteren väster om bron har ett stråk för gång- och cykeltrafik skapats. Stråket följer Lilla Bommens kvartersriktning och ansluter till Gullbergskaj i norr och Götaleden i söder. För att bättre knyta Lilla Bommen och Gullbergskaj till centrala Göteborg bör gång- och cykelstråket även fortsätta över Götaleden och vidare söderut till framtida Västlänksstation. Gång- och cykelstråket skulle framgent även kunna fortsätta över Göta älv på en ny lågbro i nuvarande Göta älvbrosträckning.

Den nya brohöjdens konsekvenser för kollektivtrafiken och övriga trafikslag bör tydligt framgå av planhandlingen.

Genomförandetiden för kvarTERSbebyggelsen föreslås bli 10 år från 2020. För att säkra genomförandet av ny bro innan utbyggnaden av kvarteren påbörjas bör genomförandetiden utgå från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Genomförandebeskrivningen tas inte upp för godkännande i samrådsskedet eftersom kostnaderna för planens genomförande inte är klarlagda.

**Kommentar:** *En diskussion kring utformningen av ersättningsparkeringar pågår och stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan är möjlig att lösa. En tydlig koppling till gällande parkeringspolicy och parkeringsnorm ligger till grund för föreslaget antal platser. Antalet bilplatser är justerat, se planbeskrivningen s. 24-25.*

*Förslag till utformning och lösning redovisas i utställningshandlingen. För parkering under byggtiden se genomförandebeskrivningen s. 4-5.*

*När det gäller gång- och cykeltrafikens anslutningar föreslås en förändrad utformning av brofästet som möjliggör bättre förutsättningar än det förslag som presenterades i samrådshandlingarna. En ytterligare broförbindelse för gång- och cykeltrafikanter över Götaleden är inte en del av det här projektet. Frågan om finansiering och projekttillhörighet för en sådan bro är noterad och vidarebefordrad.*

*En högre byggnad är inte längre aktuell.*

*När det gäller brons höjd och antalet öppningar etc. så är den utformning som föreslås i detaljplanen en avvägning mellan de delvis motstående riksintressen och kommunala intressen som finns i området, och Stadsbyggnadskontoret anser fortsatt att denna lösning är den mest gångbara, se även kommentarer till yttrande nr. 3. Företrädare för sjöfartens intressen och staden tittar tillsammans på ett trafikstyrningssystem för sjötrafik upp till Väneren. Löpande samarbete sker gällande trafikstyrning vilket regleras i framtida avtal.*

*Genomförandetiden för bron startar från den dag planen vinner laga kraft, för byggrätterna startar genomförandetiden den 31 december 2020.*

- 2. Göteborg Energi AB, 2013-03-04,** generellt har de angett att vid ersättande av Göta Älvbron med en ny bro kommer flera av Göteborgs Energis anläggningar och ledningsförläggningar att beröras och bli i behov av omläggning. För att hantera dessa ledningsomläggningar i projektskedet ska ett särskilt genomförandeavtal tas fram mellan Göteborgs Stad och Göteborg Energi med dotterbolag. Detta avtal är ännu inte upprättat.

För elanläggningar betonas behovet av en långsiktig stadsbyggnadsplan för Centralenområdet, Gullbergsvass och Gullbergsstrand för att bedriva infrastrukturprojekten på ett för staden effektivt sätt. Ledningsflyttar ska ske i så liten utsträckning som möjligt och så få gånger som möjligt. För att åstadkomma detta behövs en plan där fredade lägen för nya ledningar finns men också en vägledning i vad staden ska innehålla efter infrastrukturprojekten så att rätt investeringar kan göras i infrastrukturprojekten.

Positivt är att kommande transformatorstationer föreslås inrymmas under ny bro, under förutsättning att det finns höjd för det och att hänsyn tas till placeringen vid projektering av den nya bron. Utrymmet för kommande nätstationer måste vara flexibelt på grund av osäkerhet angående framtida elbehov. Förutsättningen för läget för transformatorstationen är att markområdet är permanent lättåtkomligt för

en stor lastbil med kran, som kan ha utrustning för att mäta fram fel på elektriska anläggningar eller från vilken man ska lyfta ut och in tung elektrisk utrustning. Markområdet måste också vara fritt från vatten- och avloppsledningar etc.

Även på Hisingsidan av bron finns stationer i detaljplanområdet. Detaljplanen bör ersätta dessa med E-områden för att säkra dessa anläggningar. Nya transformatorstationer skall utgöras av fristående byggnader. Om särskilda krav kommer att ställas på fristående transformatorstationers utformning ska detta anges i planhandlingen och beskrivas i närmare detalj i gestaltungsprogram för detaljplanen eller liknande. Om så är fallet vill Göteborg Energi delta i arbetet med gestaltungsprogrammet.

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

Med anledning av Trafikkontorets regler kring maskingrävning i närheten av träd ska trädplanteringar planeras med hänsyn till planerade och/eller befintliga ledningars placering. De fullvuxna trädens droppkanter skall inte hamna närmare än 4 meter från nödvändiga ledningsstråk, framför allt gäller detta planerade E- eller u-områden.

Respektive byggherre förutsätts att initiera och bekosta flyttar av befintliga nätstationer och elledningar för möjliggörande av förändrad markanvändning enligt förslag till detaljplan. Vidare förutsätts att ledningsrätt erhålls för bolagets nätstationer och ledningar med tillbehör inom planområdet. I genomförandebeskrivning hänvisas till avtal mellan Göteborg Energi Nät AB och kommunen. Ett särskilt avtal avseende ny Göta Älvbro ska upprättas som med andra projekt inom det Västsvenska Paketet där kommunen är huvudman.

Gällande fjärrvärme anges det att den nya bron kommer att påverka befintliga fjärrvärmeledningar på fastlandssidan. Befintlig fjärrvärmeledning förlagd i den befintliga brodelen över nedfarten till Götatunneln, måste ges ett nytt läge tvärs Götaleden. Ett lämpligt förslag är att förlägga den i överdäckningen av Götaleden. Omläggningen av denna ledning bör samordnas med Västlänken, så att omläggning av ledning i flera omgångar undviks. I det befintliga p-huset under södra brofästet är en pumpstation inrymd, vilken måste flyttas. En tänkbar ny placering är på kajen uppströms den nya bron. Om detta alternativ utnyttjas förutsätter Göteborg Energi att staden är behjälplig med att anvisa en lämplig plats för pumpstationen. En förprojektering är gjord för den befintliga fjärrvärmeledningen i Gullbergs Strandgata från pumpstationen och uppströms Göta Älv.

**Kommentar:** *Avtal upprättas i samband med antagande av detaljplanen. Trafikkontoret tar fram en förprojektering av ledningsflyttar.*

*I ett såhär centralt läge i staden är det inte önskvärt med fristående transformatorstationer. E-områden löses i huvudsak under bron. Plankartan uppdateras med E-område på Hisingsidan.*

*Ledningar placeras inom allmänplatsmark, gata, placeringen styrs inte mer i detaljplanen.*

*Om det blir aktuellt med ledningar närmare trädets rothals än 4 meter ska en dialog föras med Göteborg Energi, upplysning införs på plankartan.*

*Ledningsrätter regleras i avtal mellan ledningshållare och exploitören.*

*Pumpstationen för fjärrvärme möjliggörs under bron.*

3. **Göteborgs Hamn AB (GHAB), 2013-03-04 och 2013-03-06**, har inkommit med två skrivelser och ser positivt på en ny vägförbindelse över älven som ska ersätta den befintliga Göta älvbron. Sett ur ett sjötrafikperspektiv vore en högbro eller tunnel att föredra eftersom dessa inte genererar några primära intressekonflikter med sjöfarten. GHAB anser dock att en mellanbro är en acceptabel lösning under förutsättning att öppningstiderna av bron för sjötrafikens passage arrangeras på ett för sjötrafiken acceptabelt sätt.

En mer detaljerad beskrivning angående hur en samordnad öppning av den nya Göta älvbron med järnvägsbron i Marieholm planeras att genomföras är önskvärt. Det bör beskrivas om det krävs att väntplatser för yrkestrafik anordnas i anslutning till brosystemet samt var dessa i så fall ska vara lokaliserade och vilka risker dessa väntplatser längs med kaj medför. Det är av vikt att väntplatserna finns på plats då den nya bron öppnas för trafik.

Riskerna från sjöfarten kan komma att öka med den nya bron. Bland annat kan olastade fartyg, även tomma tankfartyg som innehåller gas, komma in i vattenområden som fartyg tidigare inte har behövt gå in i. Säkerhetsfrågorna så som risk för påkörning, eventuella konflikter mellan kajnära byggnader och farligt gods som transporteras på älven, ökade risker för sjöfarten med att fler fritidsbåtar kräver öppning m.m. måste därför beskrivas, även för områden som inte ingår i planområdet. Påseglingskydd kan komma att behövas med hänsyn till riskbilden.

Vid detaljutformning av planområdet är det viktigt att tillse att stark eller störande belysning inte påverkar fartygens möjligheter att navigera säkert i farleden. Det är även viktigt att uttryckningsfordon kan ta sig fram längs kajerna för att kunna hantera olyckor som sker i älven.

Planhandlingarna bör kompletteras med om det kan bli några problem med isbildning vid den nya bron och vilka konsekvenser det kan medföra.

Möjligheterna att ta hand om förorenade muddermassor är för närvarande mycket begränsade. GHAB rekommenderar att alternativa sätt att ta hand om förorenade muddermassor utreds och eventuellt även föreslås som huvudalternativ.

GHAB vill framföra att det är av vikt att hänsyn tas till Trafikverkets, Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens synpunkter då det är de som har det yttersta ansvaret för farleden.

**Kommentar:** *Stadsbyggnadskontoret välkomnar hamnens inställning i fråga om utformningen av bron.*

*Företrädare för sjöfartens intressen och staden tittar tillsammans på möjligheterna för sjötrafik upp till Väneren. För en beskrivning av samordnad öppning, se även kommentar till yttrande nr 1.*

*En beskrivning av farligt gods och risker med sjötrafiken finns i planbeskrivningen och framtagna MKB kap. 4.9 och 5.8.*

*Eventuella konsekvenser av isbildning hanteras i tillståndsansökan för vattenverksamhet.*

*Ingen byggrätt tillåts längst ut på kajerna vilket håller dessa fria från byggnader närmast älven och möjliggör för räddningsfordon att komma fram.*

*Gällande omhändertagande av förorenade muddermassor finns detta beskrivet i framtagna MKB. Hanteringen av muddermassor och förorenade muddermassor beskrivs dessutom mer ingående i tillståndsansökan för vattenverksamhet. I*

*framtagen "Översiktlig miljöteknisk sedimentundersökning, Norconsult på uppdrag av Trafikkontoret, 2011-12-19, uppdragsnummer: 1020721-05" framgår att: Konstaterade halter innebär sammantaget att eventuella muddermassor bestående av ytliga sediment måste deponeras på en plats för förorenat muddar alternativt tas upp på land. Norconsult rekommenderar därför att projektet snarast tar kontakt med t.ex. Göteborgs Hamn AB (GHAB) för att om möjligt kunna nyttja Lundbyhamnen för deponering av förorenade muddermassor. Staden arbetar med frågan generellt i arbetet med de större stadsutvecklingsprojekt som nu pågår.*

4. **Göteborgs spårvägar AB, 2013-03-01**, har inkommit med ett långt yttrande samt en sammanfattning vilken redovisas här.

Förslaget ger med separata körfält/viadukter för kollektivtrafik grundförutsättningar för en rationell spårvagnstrafik. För att klara prognostiserad trafik i K2020 behöver dock utrymmet för kollektivtrafiken öka.

I det fortsatta detaljplanearbetet behöver anslutningarna på stads- och Hisingssidan utvecklas för att undvika köbildningar. Dessutom behöver spåranslutningar till Gullbergsvass, Operalänken, vagnhallen på Ringön och eventuellt spårväg på N:a Älvstranden beaktas.

Det är av yttersta vikt att broöppningar mellan kl. 6-9 och 15-18 även fortsättningsvis inte förekommer. Det är även av betydelse för trafiken att broöppningar sprids ut i kollektivtrafikens lågtrafik, men inte koncentreras till kl. 4-6.

Det är viktigt att det tas med i bedömningen av den nya bron utformning att kollektivtrafiken får så korta väntetider som möjligt vid broöppningar.

**Kommentar:** *Bättre utrymme har givits kollektivtrafiken jämfört med i samrådet. Kollektivtrafiken möjliggörs med körfält för buss och spårvagn på bron. Framtida plats för extra körfält finns men kräver då en omprioritering av körfält/trafik. En förändrad utformning av anslutningarna till bron södra fäste har studerats med anledning av framförda synpunkter, se även kommentar till yttrande nr 1. Den nya utformningen bedöms ge ett robustare kollektivtrafiksystem och möjliggör bättre anslutningar för gång- och cykeltrafiken. Möjlighet till busskörfält över Stadstjänarebron ökar kollektivtrafikens kapacitet vid det södra brofästet. På den norra sidan pågår arbetet med utformning i Programarbetet för Frihamnen.*

*För en beskrivning av broöppningar, se kommentar till yttrande nr 3.*

5. **Göteborg & Co, 2013-03-05**, har framfört att visionen för Göteborg 2021 lyder "År 2021 är Göteborg internationellt känd som en modig förebild för hållbar tillväxt. Vi är en innovativ, öppen och inkluderande stad där alla invånare känner mening och delaktighet." Den är i samklang med visionen för Älvstaden som handlar om att vara en öppen stad för världen; inkluderande, grön och dynamisk. Visionerna har skapats i bred dialog med expertgrupper, stadens bolag och förvaltningar och allmänheten. Visionerna visar den gemensamma riktningen för staden, som nu också beslutats i kommunfullmäktige.

Samrådshandlingen bör besvara hur möjligheten tas tillvara att göra bron till Göteborgarnas stolthet inför stadens 400-årsjubileum samt hur den kopplar till visionen om den öppna staden för världen samt att bli en modig förebild för hållbar tillväxt.

Frågan ställs om 1%-regeln om offentlig utsmyckning som beslutats i kommunfullmäktige kommer att kunna tillämpas även på den nya bron över Göta

Älv, samt hur allmänheten kommer att kunna komma med inspel i processen kring brons gestaltning.

Särskilt viktigt är att barn och unga får möjlighet att påverka. Har hänsyn till ”barnperspektivet” tagits exempelvis i juryns sammansättning?

Hur beaktas destinationsperspektivet i detta stadsutvecklingsprojekt?

**Kommentar:** Brons utformning är som bekant föremål för en tävling, vilket möjliggör ett stort uppslag av möjliga utformningar. Det är sedan upp till staden (genom Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret) att ta ställning till vilken utformning som projekteras. Utställningshandlingen har bearbetats så att alla de fem tävlingsförslagen ryms inom detaljplanen. Bron planeras få dubbelriktade stråk för gång och cykel på båda sidor, 6 meter på den västra och 4 meter på den östra. Götaälvbron har idag enkelriktad gång- och cykeltrafik med en bredd om cirka 3 meter på varje sida.

Gällande 1% regeln så arbetar staden inte med utsmyckning i efterhand utan med hela bron, främst genom designtävlingen.

Barnperspektivet har beaktats och finns beskrivet i den sociala konsekvensanalysen, se sida 35. Detaljplanen har tagit hänsyn till detta bland annat genom utformningen. Barnperspektivet har också ingått i det tidiga planarbetet så som workshops etc.

Tävlingsprogrammet anger bland annat att bron ska bli ett resmål, en sevärdhet och symbol för staden.

**6. Miljö och Klimatnämnden, 2013-03-28** har lämnat följande synpunkter i sammanfattning:

Nämnden förordar det utbyggnadsalternativ som ger störst yta, för att utnyttja områdets goda tillgänglighet.

Området kommer att ha mycket god tillgång till kollektivtrafik, det innebär att antalet parkeringsplatser kan minskas i förslaget.

Påpekar att miljö kvalitetsnormen (MKN) för luft eventuellt kan överskridas i området, och att det kommer att påverka var och hur bostäder kan lokaliseras.

Påpekar också att även om översynen av riktlinjerna för trafikbuller kommer fram till att bostäder i vissa fall kan byggas i mer bullerutsatta områden än med dagens riktlinjer kommer det att krävas anpassningar i området.

Framför att dagvattenhanteringen måste utformas så att ingen nödvadledning sker till Säveån. Gröna tak, trädplanteringar och översvämningssytor borde vara naturliga inslag.

**Kommentar:** Planen medger användning för bostadsändamål, men då förutsätts att såväl bullernivåer som miljö kvalitetsnormer ligger inom gränsvärden, läs mer under kommentarer till Länsstyrelsens yttrande nr 15.

Antalet bilplatser är justerat, se planbeskrivningen s. 24-25.

Miljö kvalitetsnormer för luft finns beskrivet i framtagen MKB på sidan 71, planbeskrivningen förtydligas i frågan.

En bullerutredning är framtagen utefter föreslagen exploatering av planområdet och finns bilagd planhandlingarna. Plankartan kompletteras med bullerriktvärden som ska följas och att avsteg från riktvärden är möjligt inom planområdet och beskrivs i planbeskrivningen.

På grund av markens beskaffenhet är lokalt omhändertagande av dagvatten svårt att genomföra i området. Väg dagvatten avleds till ett dagvattenmagasin under den

*nya bron för att sedan ledas till Göta Älv. Därmed undviks ytterligare belastningar på det befintliga ledningsnätet.*

7. **Nämnden för kretslopp och vatten, 2013-03-05 och 2013-03-11**, har lämnat följande synpunkter i två inkomna yttranden:

Avfallsutrymmena i bostadshusen behöver vara rejält tilltagna och tillgängliga för både brukare och de som kommer och hämtar avfallet.

Dricks- och spillvattenanslutningar kan ske till allmänt ledningsnät i planerade lokalgator efter att befintliga ledningar flyttats. Kapaciteten i dricksvattenledningarna medger uttag av brandvatten. Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

Även dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät. Enligt förslaget är det önskvärt att så mycket som möjligt av dagvattnet från kvartersmark avleds mot Göta Älv. Det skulle avlasta Gryaabs avloppsreningsverk samt Kretslopp och vattens pumpstation vid kodammarna.

Dag- och dräneringsvatten ska i första hand tas hand om lokalt inom kvartersmark. Det bedöms viktigt att utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor sker och att stora grönytor tillskapas för infiltration av dagvattnet.

Materialval av utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön. Oskyddade ytor av koppar eller zink bör undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Nämnden anser att plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt spill- och dagvattensystem. Inom älvnära områden gäller lägsta nivå färdigt golv +2,8 (RH2000).

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 meter mellan trädets rothals och ledning ska hållas. Vid avsteg från grundregeln ska Kretslopp och vatten kontaktas.

Kretslopps och vattens befintliga ledningar kommer att behöva flyttas både inom Lilla Bommen och på Hisingssidan. På Hisingssidan behöver befintlig dricksvattenledning flyttas från läget där planerad bro landar. Även den befintliga dricksvattenledningen som hänger under Göta Älvbron behöver flyttas till nytt läge. Ny dricksvattenledning borraras under den nya bron från Lilla Bommen till Hisingen.

Befintlig spillvattenpumpstation hamnar inom område för planerad byggnad. Pumpstationen måste flyttas till ett nytt läge där drift och underhåll kan ske utan trafikavstängningar och där tillräckligt utrymme finns att byta ut pumpar. Plankartans befintliga läge bedöms olämpligt på grund av Kretslopps och vattens självfallsledningar. Plankartan bör därmed kompletteras med ett E-område i marknivå i garage intill den västra planerade lokalgatan. Minsta E-område inne i garaget är 8x4 meter samt 3 meters takhöjd. Elskåp tillhörande pumpstationen måste placeras på utsidan av garaget.

Kostnadsberäkningar för flytt och anläggningsavgifter har genomförts och meddelats stadsbyggnadskontoret.

**Kommentar:** *Detaljplanen reglerar inte storleken på avfallsutrymmen, frågan om dess storlek hanteras i senare bygglov- och projekteringsskede.*



*Vad gäller dagvattenhantering och avledning se även kommentar till Miljö- och Klimatnämndens yttrande, nr 6.*

*Detaljplanen är flexibelt utformad och reglerar inte materialval för utvändiga ytor som fasad och tak. Denna fråga hanteras i ett bygglov- och projekteringskede där bedömning av lämpliga materialval sker.*

*Plankartan innehåller upplysning om färdigt golvnivå enligt önskemål.*

*För träd intill ledning samt ledningsflytt se kommentar till yttrande från Göteborgs energi, nr 2.*

*Nytt läge för pumpstation föreslås.*

8. **Kulturnämnden, 2013-03-28**, förvaltningen har tidigare fört fram önskemålet om en lägre bro för att i största möjliga utsträckning inte ödelägga så stora angränsningsytor i ett så centralt läge. Förvaltningen finner att den föreslagna brohöjden samt den estetiska ambitionen som planförslaget föreskriver säkerställer detta. Däremot är förvaltningen tveksam rörande höjder och volymer på den föreslagna nya bebyggelsen. Ytterligare utredning av höjder och volymer av ny bebyggelse vid det södra brofästet bör tas fram, särskilt med avseende på närheten och påverkan på riksintresset för kulturmiljö.

**Kommentar:** *En högre byggnad är inte längre aktuell bland annat på grund av svåra grundläggningsförhållanden och påverkan på Erskineskrapan. Den extra bygggrätt som en byggnad i 20-25 våningar ger är inte tillräcklig för att uppväga nackdelarna och svårigheterna.*

*När det gäller bronns höjd och antalet öppningar etc. så är den utformning som föreslås i detaljplanen är en avvägning mellan de delvis motstående riksintressen och kommunala intressen som finns i området, och Stadsbyggnadskontoret anser fortsatt att denna lösning är den mest gångbara, se även kommentarer till yttrande nr. 3.*

9. **Park- och naturnämnden, 2013-03-26**, punkter som förvaltningen särskilt vill trycka på är:

Kopplingen till vattnet, orienterbarhet i området och bronns anslutningsramper på båda sidor om älven när det gäller genhet för gående och cyklister och betydelsen för stadsmiljön. Eventuella träd på gator och torg måste få de utrymmen de behöver både över och under mark för att underlätta för den framtida skötseln.

Förvaltningen påpekar att det inte går att utläsa om planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader i samband med planens utformning i samrådet.

Sol- och vindstudier bör tas fram för hela planområdet samt angränsande kvarter. Vid framtida utveckling av området med bostäder är förskolor, skolor och lekmöjligheter väsentliga att få med i planeringen.

Själva vattenområdet är övervintringsplats för ett flertal fågelarter, men det bedöms inte påverkas negativt av den nya bron.

Som en av tre möjligheter att ta sig från centrum till den norra sidan av Göteborgs centrum är bron strategiskt viktig. Utformningen av bron, liksom övriga områden inom planen, bör därför fokusera på fotgängare och cyklister och tydliga riktningar bör tillskapas.

Vid planeringen för dagvattenhanteringen är det viktigt att se till att det skapas något positivt i stadsmiljön genom att planera med och för vatten, inte försöka

avrinna det så snabbt som möjligt. Öppna diken som ingår i dagvattensystem tar inte förvaltningen funktionsansvar för.

**Kommentar:** Vad avser utformningen av brons anslutning, framförallt för gång- och cykeltrafik, se kommentar till yttrande nr 1 och 4.

*Eventuella skillnader i form av ökning eller minskning av driftskostnader kompletteras i genomförandebeskrivningen.*

*Sol- och vindstudier har genomförts och kompletterats planbeskrivningen.*

*Planering för förskolor och skolor, lekplatser, ska följa de riktlinjer som finns och stadsbyggnadskontoret kommer i vanlig ordning att ha kontakt med övriga berörda och ansvariga förvaltningar i frågan.*

*Detaljplanen tar inte ställning till hur dagvattnet hanteras i området mer än att visa att det är möjligt att ta hand om, se även kommentar till yttrande nr 6.*

- 10. Räddningstjänsten i Storgöteborg, 2013-03-06**, ser det som en stor fördel om man vid utryckningar kan använda sig av kollektivtrafikkörfälten. Det är önskvärt att det tas hänsyn till detta vid utformningen av dessa körfält, så att det inte hindrar möjligheterna. Räddningstjänsten tillstyrker detaljplanen utan erinran.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras och vidarebefordras till Trafikkontoret för beaktande vid projektering.

- 11. Stadsdelsnämnden i Centrum, 2013-03-26**, har lämnat följande synpunkter.

Det är positivt med stråket från området runt Centralstationen och Nordstan mot Göta Älvs södra strand och över den nya bron. För ett sammanhållet älvrum måste utformning ske utifrån människan till fots.

Spårens och cykelbanans läge i delvis eget höjdläge över vägbanan skapar barriärer inte minst visuellt, samtidigt som trafiklandskapet görs än mer dominerande.

Det är viktigt att stor omsorg läggs vid utformningen av cykelväg och gångbana över bron. En kort och låg bro är också mer attraktiv än motsatsen. Cyklisterna och gående behöver skiljas åt för större säkerhet. Särskild omsorg vid utformning av belysning och passager skapar bättre överblick och känns tryggare för alla typer av trafikanter. Utformningen av bron behöver innehålla naturliga stopp och viloplatser, gärna med möjlighet till skydd i bistert väder. Normal ljudnivå på bron bör tillåta att samtal kan fortsätta även när spårvagnar passerar.

Innan möjliga byggrätter fastställs bör vind och solstudier göras.

Det är positivt med fler bostäder i centrala Göteborg. De nya bostäderna bör vara av varierad storlek och olika upplåtelseformer. I stadsdelen Centrum är det brist på mellanboendeformer såsom trygghetsboende samt brist på bostäder med särskild service. Fler bostäder ökar även efterfrågan på välfärdstjänster i form av förskola, skola och omsorg av olika slag. Detta bör belysas och hanteras i det fortsatta planarbetet.

Det är viktigt att bostäderna inom planområdet har tillgång till trygga, halvprivata utemiljöer med acceptabla bullernivåer i direkt anslutning till byggnaderna, då området är kringgärdat av stora barriärer.

Miljön längs älven har stor potential att utvecklas till attraktiva allmänna platser. Viktigt för stråket är att det är både överblickbart och ger möjligheter till skydd mot blåst och regn. Tillgången till offentliga toaletter är utöver marklutningar,

överblickbarhet och andra fysiska kriterier avgörande för om platserna uppfattas som tillgängliga för olika grupper.

Miljön runt den nya brons södra landfäste med dess olika trafikslag och befintlig miljö kring europaväg 45 riskerar att bli rena trafikmiljöer och då utgöra osäkra miljöer för barn och unga.

Kvarterens gårdar är små och räcker inte som enda utemiljö för barn i olika åldrar. Tillgång och närhet till vatten inspireras till lek och aktivitet men kan också utgöra en säkerhetsrisk.

**Kommentar:** För utformningen av brons anslutningar se kommentar till yttrande nr 1 och 4.

*Sol och vindstudier har genomförts och kompletterats planbeskrivningen.*

*Den bebyggelse som föreslås inom planområdet har justerats något jämfört med samrådshandlingen. Bostäder tillåts i avstegslägen från riktvärden för buller men i övrigt gäller dock som alltid att riktvärden för buller och miljö kvalitetsnormer uppfylls.*

*Frågan om det omkringliggande områdets gestaltning och rumsliga miljö studeras även i pågående detaljplanearbete för omarbetning av Götaleden, men kommer framförallt att lyftas i det stadsutvecklingsprogram som tas fram för Gullbergsvass/Centralenområdet. Ett flertal av de frågor som nämns angående utformning studeras gemensamt i de projekt som pågår i brons omgivning (Program för Frihamnen, Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet, detaljplan för Götaleden, Koppling Frihamnen – Ringön, kollektivtrafik i Centralenområdet, Götaleden barriärer etc.). Arbetet med detaljplanen har inkluderat aspekter för att möjliggöra en sammanhängande stad på båda sidor om bron.*

*Möjlighet till offentliga toaletter styrs inte i detaljplanen.*

*För kommentarer gällande barnperspektivet se yttrande nr 5.*

**12. Stadsdelsnämnden i Lundby, 2013-03-20, har framfört följande synpunkter.**

Höjden på föreslagen ny bro är så hög att området bör kompletteras med lågbroar för gående och cyklister.

Nämnden tycker att det är föredömligt att de sociala konsekvenserna har tydliggjorts i ett särskilt dokument.

Möjligheten till bebyggelse i direkt anslutning till bron samt under den kommer att minska brons barriäreffekt samt skapa en större grad av stadsmässighet och trygghet i området.

Det är positivt att detaljplanen möjliggör ett levande kajstråk med folkliv, mötesplatser och utflyktsmål. Samma möjlighet ska möjliggöras för Hisingsidan. Det är även positivt att man skapar hissar och trappor upp till bron i anslutning till kajerna. För att ytterligare öka tillgängligheten till bron borde man överväga att även ha trappor upp till bron vid Gullbergs strandgata.

Att ytorna för gång- och cykeltrafikanter utökas samt att det blir dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor av bron är nödvändigt för att den ska användas av dessa trafikanter. Det krävs även att man tittar på aspekter så som belysning, bullernivåer/bullerskydd för fordons- och spårtrafik på bron samt klimatskydd och möjligheter till vila.

Med anledning av utveckling av stadsnära odling i Lundby, där bron landar, skulle det vara intressant att belysa möjligheten till vegetation på bron. Både för att skapa trivsamma miljöer för gående och cyklister men också för att manifesteras bron som en del i vårt hållbara samhälle.

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

För att länka samman innerstaden och Hisingen är det viktigt att bron blir ett tydligt landmärke som skapar identitet och något människor kan känna sig stolta över. Det är även viktigt att det finns målpunkter på själva bron som lockar dit människor. Det skulle även vara intressant att fundera över om det är möjligt att ha funktioner på bron t.ex. ett café, restaurang eller liknande.

Förvaltningen ser positivt på att man tillåter ett högre hus inom planen

Detaljplanen bör utformas för att skapa förutsättningar för goda förbindelser mellan Ringön och Frihamnen. Om detta inte säkerställs riskerar Ringön att bli ett avskuret område omgärdat av tunga infrastrukturbarriärer.

Förvaltningen vill även hänvisa till de synpunkter som lämnats vid samrådet för järnvägsplan och tillstånd för vattenverksamhet för ny Götaälvsbro.

**Kommentar:** *Staden avvaktar vidare fördjupning i frågan om en gång- cykelbro tills Götaälvsbron ersatts med en ny bro. Lågbroar över älven utesluts inte i samband med den nya bron, båda typerna av bro behövs.*

*Vad gäller brons utformning och anpassning till gång- och cykeltrafik, se kommentar till yttrande nr 1 och 4.*

*Frågor angående stadsutveckling, se kommentar till yttrande nr 11.*

*För frågor angående brons gestaltning, se kommentar till yttrande nr 5.*

*Möjligheten till högre hus inom planområdet medges inte längre med anledning av förutsättningar för grundläggning samt för att undvika eventuell konkurrens med Erskines byggnad Läppstiftet.*

13. **Trafiknämnden, 2013-03-15**, har varit delaktig i framtagandet av samrådsunderlaget och ställer sig bakom det. Den nya bron kommer att vara en del av det gröna, inkluderande och dynamiska Göteborg. Ett Göteborg med framtidstro och självförtroende.

Trafikkontoret vill påtala att i området norr om Nordstaden finns en detaljplan som medger en ventilationsanläggning för Götatunneln vilken kan komma att påverkas av aktuellt planförslag.

Trafikkontoret anser att det som ska följas upp kontinuerligt av projektet under projektering, byggnation och framgent (efter detaljplanens fastställelse) hanteras i trafikkontorets miljökonsekvensbeskrivningar för järnvägsplanen och tillstånd till vattenverksamhet. Det är viktigt att miljökonsekvensbeskrivningarna inte är motstridiga.

Som en del av systemhandlingen för bron har geotekniska undersökningar gjorts. Ett PM kommer vara klart i början av mars där bland annat grundläggning av bron framgår.

Trafikkontoret har på uppdrag av Länsstyrelsen ombesörjt en marin arkeologisk utredning. Inga lämningar av arkeologiskt intresse påträffades. Länsstyrelsen har meddelat att inga ytterligare arkeologiska undersökningar behövs av området som undersökts. För lämningar på land har trafikkontoret inget att tillägga till det som anges i planhandlingen.

Enligt uppgift till trafikkontoret är vattenförsörjningen inte ett riksintresse, såsom det anges i planhandlingen, utan bara utreds att bli det.

I syfte att frigöra mark vill staden bygga en lägre bro än dagens. Trafikkontoret har från Trafikverket fått ett preliminärt yttrande över hur riksintresset för sjöfart definieras, vilken dock kan komma att omprövas. Enligt den preliminära definitionen av riksintresset bedömer trafikkontoret att aktuell bro är förenlig med riksintresset. Men trafikkontoret bedömer inte att yttrandet av trafikverket är ett tydligt ställningstagande för bron i och med att man hänvisar till framtida utredningar. Det är angeläget för alla berörda parter att planeringsförutsättningarna för Göta älv klaras ut. Mot bakgrund av att livslängden är begränsad för Götaälvsbron till 2020 och för slussarna i Trollhättan till 2030 behöver beslut fattas så snart som möjligt. Trafikkontoret har studerat trafikutvecklingen för sjöfarten och den visar på att sjöfarten på älven har minskat de senaste åren fram till och med 2012. Trafikkontoret bedömer att med avseende på genomförbarheten för den nya bron är det angeläget att frågan om vad riksintresset består av klarläggs av staten genom dess förvaltare trafikverket. Trafikkontoret har som planeringsförutsättning att minst 15 handelsfartyg ska kunna passera i framtiden. Trafikkontoret gör bedömningen att en sådan flerdubbling av trafiken är möjlig när slussarna i Trollhättan har byggts om. Beslut av staten om finansiering av ombyggnation av slussarna kan komma under 2013.

Tillsammans med trafikverket, utredare och andra kommuner bedrivs ett arbete med målet att samordna trafiken på och över älven.

Trafikkontoret bedömer inte att riksintresset väg (E45) påverkas negativt av den nya bron.

Trafikkontoret deltar i arbetet att utvärdera var bostäder kan anläggas med anledning av trafikbuller. Trafikkontoret arbetar för att minska bullret från spårvagnsspår. En stor källa till buller är kurvor, och ju snävare kurvan är desto mer buller alstras. Aktuellt trafikförslag har fler kurvor än dagens bro i och med att bron ligger öster om befintlig och ska ansluta till befintliga spår.

Trafikkontoret har gjort riskanalyser med avseende på spårsäkerhet och dessa måste uppdateras allteftersom projekteringen fortskrider och blir mer detaljerad samt att funktionskrav från intilliggande projekt klarläggs. Utgångspunkten är att riskerna inte får öka med föreslagen utformning jämfört med dagens trafikutformning.

Hisingsbron är förprojekterad enligt de riktlinjer för luftmiljön, höga vattenstånd etc. som stadsbyggnadskontoret anger i detaljplaneprogrammet.

Spårväg från Hisingsbron direkt in till Gullbergsvass – med avseende på stadsmiljö, spårgeometri och anläggningskostnader så bedömer Trafikkontoret att en koppling direkt från bron in till Gullbergsvass är svår att åstadkomma.

Spårväg ner på Stadstjänarebron – På grund av den kraftiga lutningen från Hisingsbron ner mot Stadstjänarebron kan spår endast ligga på den planskilda korsningen som landar på Nils Ericssongatan.

Plankorsning på Hisingen – planeringsförutsättningen är att ansluta så snabbt som möjligt till befintligt spårvagnsspår. För att åstadkomma det är lutningen ca 4,5 %

på spåren/vägen och en plankorsning kräver ca 2 % lutning. När de parallella uppdragen fastställer hur den framtida infrastrukturen ska se ut och om en plankorsning ska ligga där projekt Hisingsbron anlägger ny ramp så måste infrastrukturen byggas om.

Trafikkontoret anser att kollektivtrafiken är det trafikslag som har högst prioritet på bron. Dess kvalitet kan dock minska med femton broöppningar per dygn.

Fotgängare får lättare att korsa älven med den nya bron vilket anses positivt. I förslaget är gångförbindelsen från E45 dock brant. Även om förbindelsen är bättre än dagens så avser Trafikkontoret utifrån remissynpunkterna under samrådsmöten än en gång utvärdera om åtgärder kan göras för att minska lutningen.

Trafikkontoret bedömer att med en bangårdsförbindelse är kapaciteten på Hisingsbron tillräcklig för att biltrafiken under maxtimmen ska kunna passera. Det är främst trafiksignalerna i bron ändrar som dimensionerar kapaciteten. Med två filer finns också magasin för att hantera stillastående bilar vid broöppning. Köbildning på Götaälvbron som letar sig ut på E45 bör undvikas eftersom det påverkar det statliga trafiksystemet och därmed en del av riksintresset för vägtrafiken.

Trafikkontoret anser att parkeringspolicyn ska följas och bedömer att infarten till ett garage kan ske under Hisingsbron från Gullbergsstrandsgatan. De tekniska förutsättningarna är översiktligt utredda för en sådan lösning.

Trafikkontoret har förprojekterat förslag på ledningsomläggningar med avseende på Hisingsbron. Utifrån det underlaget har samordning skett om vilka ledningsomläggningar som krävs även för bebyggelsen på fastlandet.

Trafikkontoret bedömer att broförslaget som möjliggörs med detaljplanen är i enlighet med projektets prognos som redovisades i programmet.

Trafikkontoret vill tydliggöra att omläggning av ledningar sker enligt gällande avtal där det också framgår hur stor andel som ledningsägaren och exploatören ska ta. Vad gäller fastighetsinlösen anser trafikkontoret att ett gemensamt ställningstagande måste göras för hela västsvenska paketet vilken nämnd som ska anslå medel.

Utbyggnad av allmänna gator och torg, exkl. bron, kan hanteras så som föreslås men avtal kan behövas med extern part.

**Kommentar:** *Detaljplanen har utökats med att inkludera fläkttornet för Götatunneln.*

*De framförda synpunkterna beaktas i det fortsatta arbetet. Då Trafikkontoret deltar i arbetet med framtagandet av detaljplanen och utformningen har frågorna arbetats in i den nya utformning som föreslås.*

*Planbeskrivningen kompletteras med uppgifter om geoteknik och framtaget PM biläggs planhandlingarna.*

*Planbeskrivningen revideras gällande vattenförsörjningen som riksintresse.*

*Gällande höjden på bron se kommentar till yttrande nr 8.*

*En förändrad utformning av brofästet har arbetats fram av Trafikkontoret, se kommentarer till Loch 4 ovan, och detaljplanens utställningsförslag har anpassats till denna flackare lutning. En flackare lutning på Stadstjänarebron ger möjlighet till spårväg från bron och österut i en framtid.*

*Utformningen av detaljplanen har omarbetats gemensamt med trafikkontoret varpå kurvor i spårvagnstrafiken har beaktats. En bullerutredning har bilagts planhandlingarna och kompletterats i planbeskrivningen.*

*Detaljplanen har formats om och de branta gångförbindelserna finns inte längre. I den nya utformningen är bron flackare och håller god tillgänglighetsstandard där en separat gångförbindelse inte krävs.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

14. *Swedegas, 2013-01-23*, har inga gasledningarna som berörs av planen.

**Kommentar:** *Noteras*

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

15. *Länsstyrelsen i Västra Götaland, 2013-03-28*, Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts i sin helhet, se bilaga 2. I sammanfattning framförs följande synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att kommunen tar förnyad ställning till i vilken omfattning bostäder kan tillåtas i bebyggelsen vid brons södra landfäste. Eventuella bostäder påverkas framförallt av buller- och luftsituationen i området. Om planen inte revideras beträffande omfattningen av bygg rätt för bostäder kan Länsstyrelsen komma att ta in planen för prövning om den antas. För att kunna utröna möjligheten att bygga bostäder, anser Länsstyrelsen även att frågor om solförhållanden och beaktande av barnperspektivet bör utvecklas och vägas in.

Vidare behöver geotekniska säkerhetsfrågor klarläggas innan utställning. Att undanröja risk för ras och skred är avgörande för att kunna bygga i detta läge. Övriga hälso- och säkerhetsfrågor som behöver utvecklas och hanteras är stomljud, vibrationer, översvänningsrisker samt risker med miljöfarlig verksamhet. Gällande riksintressen för kommunikationer (sjöfart, järnväg, väg), kulturmiljövård, friluftsliv och naturvård, hänvisar Länsstyrelsen främst till tidigare yttrande över järnvägsplanen.

Länsstyrelsen framför att planen bör säkerställa att minst 15 handelsfartyg kan passera per dygn, minst en bropassage per timma, undantaget kl 06 – 09 och 15 – 18. Behovet kan vara större sommartid för turismens behov och får vägas mot hur lång varje öppning kan bli.

Vidare framför Länsstyrelsen att en juridiskt hållbar överenskommelse mellan berörda parter om trafikledningssystem måste finnas klar för att detaljplanen ska kunna antas och järnvägsplanen kunna fastställas.

Den föreslagna brons fria höjd i farleden accepteras.

Trafikverket ser behov av vissa förtydliganden och kompletteringar i planhandlingarna gällande E 45. Länsstyrelsen anser att dessa önskemål om förtydliganden bör beaktas. Vad avser Västlänken bör ev. påverkan beskrivas tydligare i handlingarna liksom hur riksintresset beaktas.

Avseende det höga hus som föreslås, önskar Länsstyrelsen att särskild kontakt tas med Luftfartsverket (LFV) för en avstämning.

Länsstyrelsen delar uppfattningen att riksintresset inte kan anses lida påtaglig skada av föreslagna plan, men finner ändå samstämt med Sjöfartsverket att det är otillräckligt belyst i materialet hur drift kan ske med hänsyn till sjösäkerhet, risk för

konflikt mellan fraktfartyg och fritidsbåtar samt ”pulser” av passager vid broöppning. Ett scenario med högrafik sommartid bör beskrivas, analyseras och konsekvensbeskrivas.

Vidare behöver placering och utformning av nämnda förtöjningsplatser och väntbryggor utmed älven beskrivas bättre.

Länsstyrelsen delar även den uppfattning som framförs i MKB-förslaget att riksintresse för naturvård inte riskerar att påtagligt skadas.

Planbestämmelsen som anger centrumändamål, bla för befintlig bensinstation, är otydlig och det är svårt att förstå vad som avses.

Länsstyrelsen anser vidare att risker och ev. skyddsföreskrifter kopplat till gasledningarna som anges finnas inom området bör beskrivas.

Länsstyrelsen betonar att hela det södra brofästet berör fornlämning RAÄ Göteborg 216 och att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd. Då förutsättningar att genomföra adekvata förundersökningar saknas, måste tid för kommande undersökningar inplaneras i god tid innan exploateringen påbörjas.

Länsstyrelsen anser att ytterligare ett, ännu högre hus i området dock kan komma att påverka upplevelsen av Erskines ”fyrskrapa” som landmärke och som symbol för sjöfartsstaden Göteborg.

Beaktande av barnperspektivet bör vägas in i detaljplanen

Länsstyrelsen kan ha förståelse för önskan av att redan nu sätta in området vid brofästet på Södra Älvstranden i ett framtida sammanhang, aktuellt planområde kommer dock att under lång tid vara utsatt för stora störningar, och kan därmed inte anses vara lämpligt för bostäder i den utsträckning planen föreslår.

Dagvatten kan påverka vattenkvaliteten i Göta älv och miljö kvalitetsnormer för vatten samt fiskvatten (se yttrande över järnvägplanen), så vill man understryka att planen inte får leda till att mer dagvatten leds till Ryaverket.

Omfattningen av arbeten i vatten med anledning av just järnvägsplanen behöver tydliggöras i planen. Resultatet av kommande geotekniska utredningar och behovet av ev. geotekniska förstärkningsåtgärder, behöver beaktas i detta sammanhang.

**Kommentar:** Länsstyrelsens synpunkter vad gäller omfattningen av bostadsinnehållet inom planområdet har beaktats genom justeringar av plankartan.

En kompletterande utredning har också gjorts av kvartersformernas påverkan på bullernivåer för såväl bebyggelsen som utevistelsen. Planbeskrivningen

kompletteras med ett avsnitt om motivering till avstegsläge i enlighet med stadens riktlinjer för buller. En planbestämmelse gällande buller införs på plankartan.

Planhandlingarna har kompletterats med solstudier och vindstudier.

För kommentarer angående barnperspektivet se kommentarer till yttrande nr 11.

När det gäller geotekniska säkerhetsfrågor har möjligheterna att kunna undanröjas och skred och förutsättningarna för området beskrivits mer ingående efter genomförd Geoteknisk utredning.

Risken för stomljud och vibrationer finns beskrivna i framtagna MKB i kapitel 5.4 och förtydligats i planbeskrivningen. Planbestämmelser införs för bebyggelse som föreslås intill den nya bron. Byggnader och bro kommer att uppföras som olika konstruktioner och endast sammanbyggas visuellt för att minska påverkan från stomljud och vibrationer. Brons gestaltning är föremål för en arkitektävling, dess gestaltning som kommer att föreslås ska också svara mot buller, stomljud och vibrationskrav.

Detaljplanen kan inte säkerställa möjligheten till önskvärda passager och broöppningar för handelsfartyg. Företrädare för sjöfartens intressen och staden tittar tillsammans på ett trafikstyrningssystem för sjötrafik upp till Väneren som avses regleras i senare avtal.



*Planbeskrivningen kompletteras enligt Trafikverkets synpunkter gällande Västlänken och E45 som riksintresse.*

*Kontakt har tagits med Luftfartsverket (LFV) angående detaljplanen.*

*Planhandlingarna samråds med LFV under utställningstiden gällande byggnadshöjder, ett högre hus om 20-25 våningar är inte längre aktuellt. För att stämna av höjderna för bron tas kontakt med LFV i ett senare läge, då designtävlingen är genomförd.*

*Risk gällande sjöfart minskas avsevärt i planförslaget, se MKB kapitel 4.9 och 5.8. Detta förtydligas i planbeskrivningen.*

*Genom att farleden under ny bro föreslås bli bredare än idag kommer Götaälvbron att ge goda möjligheter för flera fritidsbåtar att passera samtidigt, för mer information kring risker gällande köbildning, båttrafik sommartid osv se MKB kapitel 5.1. Som en del i projektet ingår att anlägga en gästhamn/väntplats uppströms bron där fritidsbåtar både kan invänta broöppning, ligga över natt samt uträtta ärenden.*

*Planbestämmelsen gällande C förtydligas.*

*De gasledningarna som finns inom planområdet är tagna ur bruk och kräver inte särskild hänsyn i detaljplanen.*

*Planområdet ligger utanför fornlämningsområdet RAÄ Göteborg 216. En befintlig byggrätt för fläktorn tillhörande Götatunneln flyttas något för att inte hamna i konflikt med planerad kollektivtrafiksträckning. Planbeskrivningen har kompletterats med en mer dokumenterande beskrivning av nuvarande Göta Älv bro och av bronns tillkomst i ett bredare sammanhang.*

*Planen genomförs med olika genomförandetider, en för bron som startar när planen vunnit laga kraft och en för kvartersbebyggelsen som startar den 31 december 2020. På detta sätt minimeras en påverkan på eventuellt kommande bostäder av byggnationen för bron. Även i dagsläget finns möjlighet att i delar av den planerade bebyggelsen klara riktlinjer för bostäder. Med kommande utveckling av området kan störningarna minska och fler bostäder kan rymmas inom planområdet i framtiden. Plankartan har justerats så att bostäder endast tillåts inom de användningsgränser där det i delar är möjligt idag.*

*Dagvatten beskrivs under kommentar till yttrande nr 6.*

*Arbeten i vatten beskrivs i tillståndsansökan för vattenverksamhet.*

*Vad gäller samordningen med övriga inom området pågående projekt har staden en kontinuerlig dialog och gemensamma avstämningar mellan projekten Götaleden, Hisingsbron, Västlänken och Stadsutvecklingsprogram för Centralområdet.*

- 16. Göteborgsregionen (GR), 2013-05-14,** anser att den nya bron utgör en vital del i regionens kärna då den är en pulsåder för både den lokala och regionala kollektivtrafiken över älven. Det är därför viktigt att den nya bron byggs enligt tidplan då den skall ersätta en bro som har begränsad livslängd.

Genom att låta bron bli lägre än befintlig frigörs mark och man har då arbetat för att få till en tydligare stadsstruktur som binder samman staden.

GR instämmer med intentionerna i Vision Älvstaden att binda samman de båda sidorna om älven genom att låta bygga en lägre bro. En lägre bro öppnar upp möjligheter att förena staden med vattnet och hålla samman kärnans olika delar för att därigenom få till tydligare stadsstruktur.

En ny Göta älvbro ingår i Västsvenska paketet där GR är en av parterna. GR vill understryka att en ny broförbindelse är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Det är därför av stor vikt att en sådan förbindelse kommer till stånd.

**Kommentar:** *Staden delar GR:s inställning om att det är mycket angeläget att en ny bro kommer till stånd och att denna genomförs inom angiven tidsplan.*

*De studerade justeringar som gjorts sedan samrådet syftar till att öka möjligheterna att skapa en sammanhängande stad i enlighet med yttrandets intentioner. Se kommenterar till yttrande nr 1 och 4 angående utformning av brons fäste. Brons höjd beskrivs under kommentar till yttrande nr 8.*

17. **Jernhusen AB, Region väst, 2013-03-05**, har inget att invända mot samrådsförslaget.

Förslaget bör bearbetas vidare, beskrivning och illustrationer görs utförligare och hanterar kopplingen till och samband med angränsande området. För Jernhusen är kopplingen till centralenområdet särskilt intressant.

Med anledning av hela centralenområdets planerade förändring och etappvisa utbyggnad är det viktigt att både denna och andra kommande detaljplaner i området utformas med utblickar och analyser över den egna plangränsen.

**Kommentar:** *Planbeskrivningen har kompletterats med nya illustrationer.*

*Den nya brons relation och kopplingar till den omgivande stadsstrukturen kommer i första hand att belysas i det stadsutvecklingsprogram som tas fram för hela området kring Centralen, Gullbergsvass och Gullbergsstrand. Redovisningen av brons relation till sin omgivning utökas även något i planbeskrivningen.*

18. **Lantmäterimyndigheten i Göteborg, 2013-02-08**, har angett följande.

Bestämmelsen (HUVUDGATA) saknas i bestämmelserna. Myndigheten ställer sig frågande om det ska finnas minst två entréer inom det lilla området på kartan med den bestämmelsen.

Bestämmelsen z bör bytas ut mot LOKALGATA<sub>1</sub> (Lokalgata under bro) och z<sub>1</sub> mot LOKALGATA<sub>2</sub> på norra sidan älven.

Det ska tydliggöras om det är högsta, lägsta eller föreskrivet antal våningar som anges.

Användningsgränsen mellan de båda BC-områdena verkar onödig då det är samma användning inom områdena.

I genomförandebeskrivningen saknas uppgift om vad som gäller för område a<sub>1</sub> fram till dess att genomförandetiden börjar gälla 2020. Det saknas även information om hur kommunen får tillgång till det extra arbetsutrymme som sägs behövas på kvartersmarken under byggtiden.

Myndigheten påpekar att PBLs regler om inlösen av allmänplatsmark endast gäller allmänplats. Där bestämmelsen (C<sub>1</sub>) finns gäller inlösenrätten endast ett 3D-utrymme ovanför kvartersmarken. Det saknas uppgift om konsekvenserna av detta för t.ex. tomträttsinnehavaren till Gullbergsvass 19:1. Det är otydligt om planen menar att verksamheten kan vara kvar inom hela fastigheten, förutom inom 3D-utrymmet som behövs för bron och stöpelare eller dylikt. Detsamma gäller för bestämmelserna (P<sub>1</sub>) och (P<sub>2</sub>) där kommunen inte är ägare till marken. Där kommunen redan äger marken kan 3D-fastigheter bildas för kvartersmarken.

Det saknas uppgift om vad omprövning av gemensamhetsanläggningarna Gullbergsvass ga:16 och ga:17 ska leda fram till och vem som ska initiera omprövningen.

Det anges i planhandlingen att servitut för parkering och gångväg m.m. inom de nya kvarteren väster om bron succesivt kommer att upphöra. Det är otydligt på

vilket sätt detta kommer att ske. Är fastighetsägarna inte överens om förfarandet kommer frågan om upphävande att prövas vid en lantmäteriförrättning.

Planhandlingen bör förtydligas om allmänna ledningar kommer att förläggas inom allmänplatsmark eller i underliggande kvartersmark. Ska de läggas i kvartersmark behöver u-områden läggas ut i planen.

**Kommentar:** *Föreslagna justeringar vad gäller plankartans bestämmelser har genomförts. Vad gäller möjligheten till två entréer så är syftet att skapa ett levande stråk och tillgänglighet till föreslagen bebyggelse från bron.*

*Genomförandebeskrivningen förtydligas gällande genomförande och genomförandetider.*

*Genomförandebeskrivningen förtydligas kring hanteringen av 3D-utrymmen i anslutning till bron. Genomförandebeskrivningen kompletteras med uppgifter om syftet med omprövning av ga:16 och 17 och hur denna ska initieras. Avsikten med att servitut för parkering och gångväg ska upphöra successivt är att kunna ha kvar funktionerna så länge byggarbetet tillåter detta. En diskussion förs för närvarande med fastighetsägarna, och avsikten är att träffa ett avtal med dessa som även omfattar tidsaspekterna.*

*Genomförandebeskrivningen förtydligas gällande servituten och hur de avses upphöra.*

*Inget behov av u-områden finns. Ledningar placeras inom allmänplatsmark.*

- 19. Statens geotekniska institut (SGI), 2013-02-14** framför att SGI:s yttrande begränsas till geotekniska säkerhetsfrågor såsom skred, ras, erosion samt geotekniska säkerhetsfrågor kopplade till översvämning. Vidare framförs att SGI tidigare yttrat sig i programskedet samt i samband med MKB för järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet.

SGI ser det angeläget att de geotekniska förutsättningarna utreds och att markens lämplighet med hänsyn till geotekniska säkerhetsfrågor klarläggs innan utställning.

Krävs säkerhetshöjande åtgärder ska dessa säkerställas i planen på ett plantekniskt lämpligt sätt. I planbeskrivningen finns angivet flera förutsättningar som förutom markanvändningen kan påverka stabiliteten bl. a. höjning av markyta vid bron norra landfäste, höjning av markyta för hantering av dagvatten etc. Även omgivningspåverkan behöver beaktas.

Vidare framför man att det i genomförandebeskrivningen anges översiktligt under Geoteknik att stabiliteten under senare år har beräknats och då ansetts vara tillfredställande för nuvarande förhållanden. SGI anser dock att man inte kan ta ställning till detta då man dels inte haft tillgång till några utredningar, dels anser att man för stabilitetsbedömning ska ta hänsyn till planens förutsättningar, omgivningspåverkan och de krav som gäller nyexploatering.

Sammanfattningsvis framför SGI att man inte kan ta ställning till planens lämplighet med hänsyn till ras, skred och erosion utifrån redovisat underlag utan anser att kompletteringar erfordras.

**Kommentar:** *Planhandlingarna har kompletterats med beskrivning av geotekniska säkerhetsfrågor efter genomförd utredning.*

- 20. Skanova Nätplanering, 2013-02-20**, har anläggningar som kommer att påverkas på båda sidor om Göta älv. Anläggningarna i Tingstadsvassen har redovisats till kommunen. I yttrandet har även Skanovas remissvar på "Yttrande rörande ny

Götaälvbros, Järnvägsplan och Tillstånd till vattenverksamhet, Göteborgs Kommun”, daterat 2012-11-29, bilagts vilket rör delen i Gullbergsvass.

**Kommentar:** *Synpunkterna noteras.*

21. *Svenska kraftnät, 2013-01-30*, har inget att erinra mot upprättat förslag.

**Kommentar:** *Synpunkterna noteras.*

22. *Trafikverket, Region Väst 2013-03-11*, framför att nuvarande Göta älvbro har begränsad livslängd vilket medför att den senast 2020 ska vara ersatt. Trafikverket har påbörjat planeringsarbetet för att anpassa E45 till de planer som finns för en ny älv- och bangårdsförbindelse, exploateringen av Gullbergsvass och en framtida utformning av Marieholmsmotet. Med anledning av detta ser Trafikverket följande behov av förtydliganden och kompletteringar i planhandlingarna:

I planbeskrivningen saknar Trafikverket en beskrivning av riksintresset Västlänken.

I planbeskrivningen bör det på sid 4 i första stycket förtydligas att anpassningen av E45 är en konsekvens av den nya Göta älvbron utformning. Valet av en lägre älvbro gör att den landar i bron i Stadstjänaregatan förlängning. Detta medför behovet av en ny bro vid Kilsgatan/Kämpegatan för lokaltrafiken till Gullbergsstrand. En högre bro hade landat längre söderut och därmed inte medfört samma behov av ombyggnad av E45.

Gällande biltrafiken på E45, som redovisas på sid 22 i planbeskrivningen, bör siffrorna samsynkas med de siffror som redovisas i Miljökonsekvensbeskrivningens tabell 2.4.1 på sid 22. Trafikverket förutsätter att målet i K2020 om oförändrad biltrafik baseras på tabellens värden.

På sid 26 i planbeskrivningen redovisas den nya Göta älvbron påverkan på riksintresset för trafik. Här bör förtydligas att tillkomsten av den nya bron påverkar E45:ans utformning.

I MKB:n, bland annat på sid 15, benämns E45 som Mårten Krakowgatan samt Götaleden. På sid 25 beskrivs samma vägsträcka som E45 mellan Stadstjänaregatan och Gullbergsmotet. Det är önskvärt att samma vägsträcka benämns lika, benämningen E45 bör användas.

I kapitel 2.3 fjärde stycket i MKB:n, sid 19, bör det förtydligas att eftersom trafiken från den nya Göta älvbron landar i Stadstjänarebron måste en ny bro byggas vid Kilsgatan/Kämpegatan för att klara lokaltrafikens behov.

Behovet av en ny bro för lokaltrafiken vid Kilsgatan/Kämpegatan belyses inte i detaljplanen men det är en förutsättning för att området vid Gullbergsstrand ska leva vidare efter det att den nya Göta älvbron uppförts. Planhandlingarna bör kompletteras med information om detta. Behovet av denna bro finns redan under byggtiden för den nya Göta älvbron.

I texten rörande detaljplaner som är direkt berörda av bron, kapitel 2.3 i MKB:n, sid 19, bör behovet av en detaljplan för E45 Lilla Bommen till Falutorget omnämnas. I stycket ”väg och järnvägstrafik” på sid 58 i MKB:n står ”Väg E45 kommer inte att påverkas fysiskt av den färdiga anläggningen och efter genomförd ombyggnad bedöms att vägens funktion är helt likvärdig med dagens förhållanden.” Målet med ombyggnationen av E45 är att upprätthålla samma kapacitet som idag men precis som omnämns tidigare är det den nya Göta älvbron som är orsaken till att E45 måste byggas om. Stycket i MKB:n behöver därför omformuleras.

I MKB:n beskrivs på sid 68 miljöaspekter under byggnation såsom bullrande verksamhet. Behöver hänsyn tas till kumulerade miljöaspekter under byggtiden med tanke på att det under samma tidsperiod sker ett flertal ombyggnationer i närområdet?

Det är viktigt att stadens planer för området söder om Göta älvbron synkas med Trafikverkets planering av Västlänken.

När det gäller sjöfartsfrågorna hänvisar Trafikverket framförallt till de synpunkter de och Länsstyrelsen framfört i respektive samrådsyttrande över järnvägsplanen. Man vill särskilt understryka vikten av en överenskommelse mellan berörda parter om principerna för broöppningarna. Den utredning om Vänersjöfarten som omnämndes i samrådsyttrandet över järnvägsplanen är i det närmaste färdig, och slutrapporten kommer att publiceras i mars månad.

Byggnader över 20 meter kräver en lokaliseringsbedömning av Luftfartsverket (LFV). Byggnader över 45 meter kräver hindermarkering i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd. (TSFS 2010:155)

Trafikverket anser att planområdets centrala läge talar för att avsteg från bullerriktvärdena enligt Boverkets Allmänna råd går att tillämpa. Trafikverket anser dock att nya bostäder inte bör tillåtas i lägen där de ekvivalenta bullernivåerna överstiger 65 dBA.

Eftersom planområdet till stor del består av lera och dessutom är beläget i närheten av flera stora trafikinfrastrukturanläggningar är det viktigt att risken för vibrationsstörningar från väg, spårväg och järnväg beaktas. Grundläggning av byggnader och konstruktioner kan vara av avgörande betydelse för eventuell uppkomst av vibrationsstörningar. Risken för vibrationsstörningar omnämns och bedöms i planbeskrivningen. Befaras vibrationsstörning bör införande av särskilda planbestämmelser övervägas.

Om marken till största delen består av lera borde inte störningar i form av stomljud från Västlänken utgöra några större problem. Närheten till planerad spårväg och större trafikleder ökar däremot risken för stomljud. Störningarna bör omnämnas i planbeskrivningen och befaras störning bör införande av särskilda planbestämmelser övervägas.

Trafikverket saknar närmare uppgifter i planbeskrivningen om vilka luftkvalitetsnivåer som förväntas samt vilka nivåer som anses kunna accepteras vid kontor, bostäder osv.

Det bör noteras att det inte råder ett totalt förbud mot alla former av transporter med farligt gods via E45, Göta älvbron eller de lokala gatorna i området.

Trafikverket saknar t.ex. en närmare beskrivning av hur stadens planer förhåller sig till riksintresset Västlänken. Exempelvis borde det framgå tydligare att projektet med nedsänkning av E45 är en konsekvens av den nya bronns höjd och placering. Konsekvenserna för verksamheten (bensinstation) som tomträttsinnehavaren på fastigheten Gullbergsvass 19:1 bedriver bör beskrivas tydligare. Genom planförslaget får området delvis ändrad markanvändning.

Till nästa skede i planprocessen vore det önskvärt med en tydligare beskrivning i planhandlingarna över hur området ska se ut och fungera under byggtiden av de berörda projekten.

Innan planförslaget går ut på granskning är det även helt nödvändigt att det finns en helhetsbild över hur området mellan den nya Göta älvbron och centralstationen kommer att se ut när de olika projekten är genomförda. När det gäller den nya bronns höjd och hantering av broöppningar m.m. hänvisas till Trafikverkets och Länsstyrelsens samrådsyttrande över järnvägsplanen.

**Kommentar:** Riksintresset för järnväg (Västlänken) bedöms inte påverkas av planförslaget. I projektet ingår spårväg som korsar Västlänken. Den delen av spårvägen ligger utanför detaljplanen och hanteras i aktuell järnvägsplan.

*Synkningen mellan planbeskrivningen och MKB, behovet av en ny bro för lokaltrafiken vid Kilsgatan/Kämpegatan och att det inte råder totalförbud av transporter med farligt gods justeras i planbeskrivningen.*

*MKB revideras genom att E45 ges samma namn i dokumentet, förtydligar att ny bro krävs vid Kilsgatan/Kämpegatan, behovet av detaljplan vid Lilla Bommen samt omformulering gällande påverkan av E45.*

*Effekter under byggtiden och förslag på förebyggande åtgärder beskrivs i MKB och begränsas genom checklista av MKB, Miljöplan för entreprenörer, villkor fastlagda i tillståndsansökan för vattenverksamhet, projektspecifika krav på arbetsmetoder, projektspecifika riktvärden, miljökontrollprogram etc, läs mer i MKB kapitel 7.*

*Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande under nr 15, gällande planbestämmelser för vibrationer och stömljud.*

*Genomförandebeskrivningen kompletteras kring konsekvenserna för befintlig verksamhet inom Gullbergsvass 19:1 (bensinstationen).*

*För höga byggnader och kontakt med Luftfartsverket samt buller, vibrationer och stömljud, se kommentar till Länsstyrelsens yttrande nr 15.*

*För luftkvalitet se kommentarer till yttrande nr 6.*

*Genomförandebeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av hur området ser ut och föreslås fungera under byggtiden.*

*Se planbeskrivningen s. 4-5 och kommentarer till yttrande nr 11, för en beskrivning av helhetsbilden av stadsutvecklingen.*

*För kommentarer gällande broöppningar se yttrande nr 3. Staden ser fram emot ett fördjupat samarbete med Trafikverket kring dessa utformningsfrågor, på samma sätt som i arbetet med Västlänken.*

**23. Västtrafik Göteborgsområdet AB, 2013-03-04**, hänvisar till tidigare framförda synpunkter i yttrande över program samt järnvägsplanens samråd.

Västtrafik förordar en utformning där en separat kollektivtrafikkörfärd under älven skapas. Man vill också framhålla att det med den förväntade ökningen av kollektivtrafikresenärer fram till 2020 inte är rimligt att som i förslaget begränsa kollektivtrafikens möjligheter jämfört med idag (fler broöppningar men samma kapacitet i form av körfält etc.).

Det är av vikt att en bro medges utrymme för två kollektivtrafikkörfält per riktning i hela dess längd i detaljplanen. Detta gäller alltså även på delen där kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik föreslås gå på egen bro på den södra sidan av älven för att kunna garantera kapacitet, framkomlighet och robusthet. Utan en sådan utformning äventyras stadens och regionens mål om uthållig tillväxt.

Utifrån planbeskrivningen har Västtrafik inget mer att tillägga till våra tidigare svar angående utformning och placering av ny Göta älvbro.

**Kommentar:** *Se kommentarer till yttrande nr. 1 och 4 om förändring av utformningen av bron södra fäste. Denna utformning möjliggör också att bussar kan ta ytterligare en alternativ väg ner från bron, vilket ökar robustheten i systemet. När det gäller bron höjd och antalet öppningar etc. så är den utformning som föreslås i detaljplanen är en avvägning mellan de delvis motstående riksintressen och kommunala intressen som finns i området, och Stadsbyggnadskontoret anser fortsatt att denna lösning är den mest gångbara, se även kommentarer till yttrande nr. 3.*

*Se kommentar till yttrande från Göteborgs spårvägar AB, nr 4, gällande bredden på bron och plats för kollektivtrafik.*

## Sakägare

24. **Fastighetsägare till Gullbergsvass 1:2 och 1:12, 2013-03-04**, ser positivt på förändringsarbetena men vill reservera sig för de störningar och eventuella angöringsproblem som det kommer att innebära för deras hyresgäster i fastigheterna.

**Kommentar:** När projektet genomförs kommer en viss störning och påverkan på befintliga fastigheter i området att förekomma, precis som vid alla större infrastrukturprojekt. Genom att studera och planera trafik och utformning under byggtiden kommer trafiken i området fungera även då. Genomförandebeskrivningen är kompletterad i frågor rörande projektets byggtid.

25. **Vasakronan AB2013-03-19**, har som fastighetsägare till Gullbergsvass 1:16, 3:3 och 16:1 lämnat synpunkter:

Vasakronan Fastigheter är som utgångspunkt positiv till den utveckling av staden som förslaget till detaljplanen möjliggör, men vill peka på att det är av vikt att säkerställa att inte stora ekonomiska värden går förlorade. Den föreslagna detaljplanen kommer att få stor inverkan på Vasakronan Fastigheters bestånd inom Gullbergsvass. De tre stora kontorsfastigheter, samt det parkeringsdäck, som bolaget idag äger i Gullbergsvass försörjer Göteborgs näringsliv med kontorslokaler och parkeringsplatser till kontorshyresgästerna

Detaljplaneområdet bör utökas med området öster om den nya bron för att även omfatta hela fastigheten Gullbergsvass 16:1, d.v.s. både kv.Kromet 1 och 2, fram till Kilsgatan inklusive hela kajområdet i linje med Kilsgatan, då det är avgörande att Vasakronan Fastigheter får kännedom om vilken användning som kommer att tillåtas på området.

Bolagets fastigheter och dess kunders verksamhet påverkas negativt i samband med byggnation och genomförandet av detaljplanen, även på längre sikt påverkas fastigheterna med tex ökad bullernivå runt fastigheter och i lokalerna. Bron begränsar också siktlinjer från kontor och upplevelsen av fria volymer. Kommunen planerar genomförandet så att risker för ekonomisk och teknisk påverkan minimeras.

Det går inte av planförslaget att utläsa hur närmiljön runt fastigheterna kommer att påverkas av bron med tillhörande ramper. Såsom bebyggelsen är planerad kan det komma att krävas vändning av byggnadernas entréer, vilket skulle påverka husens utformning och medföra stora ombyggnadskostnader, vilket skapar risk för stora hysesbortfall.

Det går inte av planförslaget att bedöma hur in- och utfart till garaget till fastigheten Gullbergsvass 16:1, som idag försörjs via en nerfartsramp som ligger direkt mot den nya huvudgatan i planen, kommer att påverkas eller utformas.

Det går inte av planförslaget att utläsa hur fastigheternas behov av parkeringsplatser skall tillgodoses under genomförandetiden. Det är av stor vikt att parkeringsplatser tillgodoses för hyresgäster samt för att bibehålla marknadsvärdet på fastigheterna. De i planförslaget antagna behoven av antal parkeringsplatser måste underbyggas bättre och det är viktigt att en parkeringsutredning utförs.

Det går inte av planförslaget att utläsa hur samordning och planering i genomförandeskedet för bron och framtida byggnaders grundläggning skall ske. Detta behöver utredas ytterligare för att möjliggöra kommande byggnation på

bolagets fastigheter samt för att minska risken för skador på närliggande, befintliga, byggnader.

Den höjda marknivån till + 12,7 m kan även påverka befintlig grundläggning och konstruktion i källare på befintliga byggnader, detta påverkar byggkostnaden kraftigt eftersom grundläggningen från brokonstruktionen kommer att påverka hur grundkonstruktionen kan utformas.

Vidare skiljer sig våningshöjden som föreslås i gatuplanet från våningshöjden i befintliga byggnader vilket kan leda till en sämre effektivitet invändigt då risk för olika höjder på samma våningsplan inom en och samma lokal.

Intrång görs på fastigheterna i och med att den nya bron med tillhörande anläggningar föreslås ligga Vasakronans mark. Det är omöjligt att idag sammanfatta alla de ekonomiska konsekvenser som förslaget till ny detaljplan medför.

Sammantaget utgår Vasakronan Fastigheter från att bolaget ersätts för de ekonomiska skador och andra skador som kan uppkomma i samband med arbetet med att ta fram detaljplanen och det kommande genomförandet av detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen saknar en närmare beskrivning av hur rivningen av bron och byggandet av en ny bro tekniskt sett skall genomföras. Planförslaget berör inte i tillräcklig grad konsekvenserna av rivning och uppbyggnad, trots att detta påpekats, och efterfrågats, redan under programskedet.

Genomförandetiden skall vara minst 10 år för de olika delarna och fortfarande med förskjutna starttidpunkter. Möjligheten att bygga och utveckla Vasakronans fastigheter är beroende av hur lokalmarknaden utvecklas.

Det går inte av planförslaget att utläsa hur transporter till och från befintliga fastigheter inom Gullbergsvass är tänkt att lösas, varken under genomförande eller efter att den nya bron är uppförd. I planförslaget blir angöringen till området sämre. Tillfarer samt besöksparkering och entréfunktioner kommer att påverkas. Det är en avgörande faktor kunder kan komma till och från sina lokaler och att transporter fungerar.

En bro där designfrågan hanterats utifrån förutsättningarna i området kan säkert tillföra en dimension till i området. Vår synpunkt är att bron borde vara lägre för att inte bidra till barriäreffekter och avstånd till norra älvstranden samt centrum.

Planförslaget innehåller ett stort inslag av handel eller liknande verksamheter och förutsätter att Gullbergsvassområdet har en tät koppling med övriga city. Frågan har diskuterats på möten med Stadsbyggnadskontoret och men mer information om hur staden kan länkas ihop. Detta bör utredas ytterligare inom ramen för planförslaget.

**Kommentar:** *Anledningen till att detaljplanens område inte utvidgats ytterligare är att det blir för många stora och komplexa frågor som måste hanteras.*

*Diskussioner förs löpande mellan framförallt Fastighetskontoret och fastighetsägarna i området under och efter samrådstiden, framförallt med avseende på lösningar av parkeringsproblematiken. Stadens målsättning är dock att minska mängden bilburen trafik i området över tid, och öka tillgängligheten i kollektivtrafiken. Utformning av anslutningar och bronns lutning har förändrats i utställningsförslaget, se kommentar till yttrande 1 och 4. Planen är justerad avseende möjligheten att bygga till befintliga kvarter mot bro och uppfarter/ramper.*



*Infarten till parkeringsgaraget för Gullbergsvass 16:1 sker via en ramp under bron. Hur parkering under byggtiden är tänkt att ske är kompletterad i genomförandebeskrivningen. Frågan om parkering i samband med ett genomförande av detaljplanen är djupare studerad och är kompletterad i planbeskrivningen. Genomförandebeskrivningen kompletteras i frågor kring påverkan under byggtiden.*

*En grundläggningssamordning blir svårt att genomföra med anledning av tidsskillnad i genomförande mellan kvarters- och brobyggnationen, se även kommentar till yttrande nr 15.*

*Med anledning av risk för översvämning bör marknivåerna höjas, i första hand för ytorna närmast älven som då även kan fungera som skydd mot bakomliggande bebyggelse. En höjning av marknivåerna skulle då inte påverka befintliga byggnaders konstruktion. Se mer i planbeskrivningen på s. 13.*

*Detaljplanen styr inte byggnaders fördelning av våningshöjder, endast högsta tillåtna antal våningar.*

*I frågor rörande ekonomin pågår löpande dialoger mellan fastighetskontoret, Vasakronan och Platzer.*

*Genomförandetiden för kvartersbebyggelsen är 10 år från år 2020, se även kommentar till yttrande nr 15.*

*Genomförandebeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av hur trafiken löses under byggtiden. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av hur trafiken inom området ser ut efter ett genomförande.*

*Utformningen av bron är föremål för en designtävling, vinnare utses vid årsskiftet 2013-2014. Höjden på bron är en kopromiss mellan riksintresse för sjöfart och person-/kollektivtransporter över bron.*

*Utformningen av området som helhet studeras i stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet, se även kommentarer till yttrande nr 11, samt planbeskrivningen s. 4-5.*

**26. Platzer Fastigheter Holding AB, 2013-03-15**, har som ägare till fastigheterna Gullbergsvass 1:1, 1:17, 703:53, 5:10 och 5:11 inkommit med följande synpunkter.

Det finns en uppenbar risk att ett beslut i aktuellt planförslag tas utan att helheten i stadsutvecklingen beaktas. Av den anledningen bör detaljplanen bli mer flexibel än förslaget.

Vidare anses det att föreslagen bro är för hög och att Göteborg skulle må bättre av en låg bro som kopplade samman älvstränderna. Frågan om en separat GC-bro måste också behandlas innan projektering av den nu aktuella bron påbörjas. En GC-bro skulle minska belastningen på den aktuella bron och den skulle kunna göras smalare.

Planhandlingen måste på ett tydligare sätt visa på att byggnationerna är genomförbara ur ett geotekniskt, konstruktionsmässigt och ekonomiskt perspektiv. Det måste också anges hur många parkeringsplatser som kommer att behövas. Tillgång till parkeringar är en förutsättning för att området ska vara attraktivt för befintliga hyresgäster. Det gäller både under byggtiden och framöver.

Planen anger att viss del av bebyggelsen ska användas för publika ändamål. Sådan verksamhet är beroende av en naturlig koppling till Nordstan och Centralen och därmed av en överdäckning av Götaledens tråg. Då en sådan överdäckning inte

ingår i planen behöver detaljplanen även medge annat ändamål än publik verksamhet.

Platzer förutsätter att genomförandet av projektet planeras på ett klokt sätt och att fastighetsägarna bli informerade och får möjlighet att påverka.

**Kommentar:** *Detaljplanen är flexibelt utformad och reglerar inte mer vad som krävs för att säkerställa en god bebyggd miljö, hänsynstagande till risk- och miljöfrågor, kommunala- och statliga intressen samt riksintressen.*

*Staden avvaktar vidare fördjupning i frågan om en gång- cykelbro tills Götaälvbron ersatts med en ny bro, se även kommentar till yttrande nr 12.*

*I övrigt se kommentarer till yttrande nr 25.*

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

27. **PWC, DB Schenker och Wistarand advokatbyrå, 2013-03-04**, har som hyresgäster i Lilla Bommen inkommit med ett gemensamt yttrande. De framför att de har totalt 800 medarbetare och att parkeringarna, belägna under den befintliga bron och på kajen öster om den, nyttjas i stor omfattning av kunder och medarbetare.

I grunden är bolagen positiva till utvecklingen. Det är av yttersta vikt att den goda tillgängligheten bibehålls efter exploateringen. Detaljplanen talar för det motsatta med en begränsad framkomlighet efter genomförandet vilket skulle medföra en stor negativ inverkan på de befintliga verksamheterna i området.

Under byggtiden om ca 15 år kommer det att finnas behov av omfattande tillfälliga lösningar för infart och parkeringar till Lilla Bommen med hänsyn till att både ytan under den befintliga bron och de två parkeringshusen som förser området med parkering inte kommer att vara tillgängliga. Det är även osäkert om all parkering på kajen kommer att kunna nyttjas under byggtiden. Det är av vikt att hänsyn tas till de befintliga verksamheterna under genomförandet och att det framgår av dokumentationen i ärendet. Det bör även i genomförandebeskrivningen anges var tillfälliga parkeringar ska anordnas under byggtiden. Hyresgästerna anser inte att det är ett alternativ att dessa parkeringar förläggs långt ifrån Lilla Bommen. Frågan bör prioriteras och belysas tydligare eftersom den medför oro för hyresgästerna inför framtiden med avseende på den befintliga bebyggelsens attraktionskraft för kontorsverksamhet.

**Kommentar:** *Plan- och genomförandebeskrivning har kompletterats i beskrivning av parkeringar, tillfällig trafik etc. Se även kommentar till yttrande nr 25.*

## **Övriga**

28. **Renova AB 2013-03-25**, Framför att Renovas fastighet Tingstadsvassen 739:151 inte är direkt berörd av planförslaget men att angränsar till och framföra att de fått kännedom om att vissa delar av deras parkeringsytor på fastigheten kan komma att tas i anspråk under byggtiden och även därefter till följd av trafikflöden då bron tas i bruk. Företaget motsätter sig detta och vill även att Stadsbyggnadskontoret i det

fortsatta arbetet säkerställer möjligheterna till fungerande tillfartsvägar till fastigheten.

**Kommentar:** *Fastighetskontoret studerar fortsatt hur nuvarande parkeringsvolymer ska hanteras under byggtid och i framtida planering och diskussioner förs med fastighetsägare i området, se även kommentar till yttrande nr 25. När det gäller ev. ianspråktagande av ytor under byggtid och liknande är det i så fall en fråga som löses genom förhandling med berörda fastighetsägare.*

29. **Representanter för Surte Åkeri AB, Eka Chemicals AB, Axel Christierson AB och Perstorp Oxo AB i Ale, 2013-03-04**, har tidigare lämnat yttrande i samband med att järnvägsplanen för den nya bron var ute på samråd. I samband med detaljplanens samråd vill de framföra följande:

Den föreslagna lägre Hisingsbron hindrar fartygstrafik och turistbåtar på Göta älv, belastar centrum med biltrafik och är med sin frihöjd om 13 m ändå obekvämt för GC- trafiken samt motverkar en bra kollektivtrafiklösning till Hisingen.

Den föreslagna bostadsbebyggelsen vid Gullbergs Strandgatan blir olämpligt lokaliserad och är ej acceptabel från miljösynpunkt. För den stora investeringen om sammanlagt 3,5 Mdkr kr sänks både framkomligheten på Göta älv till Vänern och för kollektivtrafiken till Hisingen.

Exploateringsförutsättningarna vid Gullbergs Strandgatan sätts i förgrunden på bekostnad av sjöfartens intressen. Valet av lokalisering av bron medför stora intrångsproblem. Exploateringsekonomi samt de plantekniska förhållandena vid Gullbergs Strandgatan tycks ha blivit styrande för Göteborgs val av brohöjd. Den lägre bron med sina kortare ramper tar mindre plats till förmån för en ökad markexploatering. Den nya förbindelsen till Hisingen bör i första hand utformas så att förutsättningarna för sjöfarten på den riksintressanta farleden i Göta älv främjas. Möjligheterna för en god kollektivtrafik till Hisingen är också av stor betydelse.

Det föreligger inte skäl för att sjöfart och berörd industri samt fritidsbåtturism ska behöva acceptera att farleden är avstängd för sjöfart med fartyg och båtar, som har en segelfri höjd överstigande 12 m, under hälften av normal dagtid. Under resten av tiden måste också sjöfarten konkurrera med kollektivtrafiken till Hisingen om tidsutrymmet för bropassagera.

Den föreslagna detaljplanen för en ny bro över Göta älv har så många brister att den lämpligtvis ej bör utgöra en grund för fortsatt planering och underlag för projektering av en ny förbindelse till Hisingen. Den låga bron kommer att utgöra ett påtagligt hinder för sjötrafiken på den riksintressanta farleden i Göta älv. Förslaget till detaljplan för en ny och lägre bro behöver omarbetas så att förbindelsen kan lösas antingen genom en bro som är minst lika hög som den nuvarande Göta Älvbron eller i en tunnel under älven.

**Kommentar:** *Synpunkter har i samrådet framförts om både en högre och en lägre bro, se yttrande och kommentar till 3, 4, 11, 12, 13, 16, 25 m.fl. Länsstyrelsen har dock i sitt yttrande gjort bedömningen att riksintressefrågorna beaktas och inte riskeras (se sammanfattat yttrande under 15 samt bilaga 2 för yttrandet i sin helhet). Som anges i samrådshandlingarna pågår också ett projekt för att samordna öppningstiderna för broarna över älven, där Marieholmsbron har en segelfri höjd på endast 6,8 m och är den dimensionerande faktorn i systemet. Det innebär att samtliga fartyg med en höjd över 6,8 meter blir hänvisade till särskilda garanterade öppettider. Aktuell statistik visar att det i snitt passerar cirka 3 handelsfartyg per dygn i höjd med bron. Riksintresset för sjöfart anses av Trafikverket och sjöfartsverket inte lida påtaglig skada om 15 broöppningar per*

dygn kan garanteras, vilket har varit en förutsättning mellan staden och sjöfartens myndigheter. Som anges i samrådshandlingarna behöver buss- och spårvagnstrafiken på Götaälvbron redan idag vara reglerad så att öppning är möjlig vid dessa tider. Effekterna av den lägre brohöjd som föreslås blir därför små. Ytterligare kollektivtrafikförbindelser över älven är i framtiden sannolikt.

Läget för den nya bron har genom studier bedömts som bäst placerad så nära den befintliga som möjligt eftersom infrastrukturen redan finns i anslutning till den.

30. **Västkustens Båtförbund, 2013-02-25**, har lämnat en skrivelse angående framtida hinder mot sjötrafiken på Göta älv i form av fler och lägre broar i Göteborg.

Detaljplaneförslaget om en ny lägre bro kommer, tillsammans med de ytterligare lågbroar som kan komma att aktualiseras vid utbyggnaden av den centrala älvstaden, att hindra sjöfarten och turisttrafiken på Göta älv till Vänern och Göta kanal samt Dalslands kanal.

Antalet fritidsbåtar som passerade Trollhätte kanal ökade kraftigt 2011. Göta kanal passeras av 3000 fritidsbåtar per år och 3 miljoner turister besöker kanalområdet varje år. Passagen genom Göta älv har stor betydelse för båtägarna som med egen båt söker sig ut till Bohusläns kustområden och är ett viktigt inslag i semesterplaneringen.

Konflikten mellan sjö- och turistbåttrafik med en lägre bro och kollektivtrafiken till Hisingen blir av en sådan storleksordning att framtida sjöfart försvåras i en för turistverksamheten i landskapen vid Vänern mycket negativ omfattning.

Med undantag av lågbron vid Marieholm, som är av nationellt intresse, bör inte nya låg/mellanbroar byggas över Göta älv. Trafik på älven är av riksintresse och en kommuns utbyggnadsintresse för en central älvstad kan inte överväga. Enligt förutsättningarna i miljöbalken ska ett vattenområde som Göta älv skyddas mot åtgärder som förhindrar dess funktion som en miljövänlig och långsiktigt hållbar sjöfartsled med stor utvecklingspotential.

**Kommentar:** Som en del i projektet ingår att anlägga en gästhamn/väntplats uppströms bron där fritidsbåtar både kan invänta broöppning, ligga över natt samt uträtta ärenden. Idag görs ca 100 000 persontransporter per dygn över bron, vilket inte ses som ett riksintresse. Fler kollektivtrafikkopplingar över älven är troligt i framtiden, vilket minskar sårbarheten och avlastar den aktuella bron.

*I övrigt se kommentar till yttrande nr 29.*

31. **Boende på Olivedalsgatan 27, 2013-02-08**, anser att det är viktigt att, när bron är färdigbyggd, ta hänsyn till ett nytt befolkat gångstråk som har börjat etableras upp mot Porslinsfabriken, Hjalmar Branting och Kvillebäcken. Den boende föreslår att Frihamnsetableringen påbörjas i de östra delarna med temporära byggen så som exempelvis studentbostäder i väntan på den permanenta bebyggelsen.

Det föreslagna höga huset inom planen inte sitter väl med "Läppstiftet" och anser även att det bör utredas hur den nya bebyggelsen påverkar skuggning och vindförhållanden. Det bör förtydligas om entréer in i husen planeras direkt från bron, vilket i så fall bedöms minska den upplevda transportsträckan.

De långa ramperna för spårvägen bör kunna användas för något bättre än parkering. Goda exempel finns i Paris, Le Viaduc des Arts.

**Kommentar:** Ett programarbete pågår för området vid Frihamnen, och där är avsikten att följa upp möjligheterna som anges i det övergripande dokument som antagits för hela älvstadsområdet, "Vision Älvstaden". Frihamnsområdet planeras

*dessutom att vara jubileumsområde år 2021 när staden firar 400-årsjubileum. En koppling från bron till Frihamnen finns vidare med i planerna för utveckling. De synpunkter som framförs kring Frihamnsetableringen vidarebefordras till detta programarbete. För ytterligare kommentarer angående stadsutveckling se kommentarer till yttrande nr 11.*

*Vad gäller byggnadshöjderna inom detaljplaneområdet medges inte en högre byggnad i utställningshandlingarna, se kommentar och yttrande nr 8 och 15. Plankartan föreskriver att minst två entréer per kvarter ska finnas mot bron.*

*Sol- och vindstudier har utförts och kompletterats planbeskrivningen.*

*Utrymmet under broarna föreslås i detaljplanen kunna användas för ett flertal möjliga ändamål, så länge som gällande riktlinjer och normer för buller och vibrationer m.m. efterföljs. Detta för att möjliggöra publika ytor och mötesplatser samt förstärka rörelsestråk i området.*

- 32. Boende på Ernst Kristenssons gata 11B, 2013-02-09**, det är positivt att det ges möjlighet för höga hus i ett så centralt läge då det behövs och kan ge positiva inslag i stadsbilden. Den planerade bebyggelsen invid bron är också positiv för stadsupplevelsen när man passerat bron. Det bedöms viktigt att det blir en låg p-norm för att undvika kostnader för garage. Fortsättningen med bron och höga ramper ger en stor trafikseparering vilket är mycket negativt för stadsupplevelsen. Ramperna kommer att utgöra ett sår i de nya kvarteren där det redan finns stora problem i form av mycket trafik, stationer, tunnlar etc. Det hade varit bättre att få ner trafiken på marken och att istället skapa gator med alléer där de olika trafikslagen samsas.

Detaljplanens förslag är bra, men brons föreslagna utformning utanför planområdet går emot stadslivsanalysen och andra arbeten som förespråkar en annan stadsbild.

**Kommentar:** *Planförslaget medger inte längre ett högre hus, bland annat på grund av svåra grundläggningsförhållanden och påverkan på Erskineskrapan. Den extra byggrätt som en byggnad i 20-25 våningar ger är inte tillräcklig för att uppväga nackdelarna och svårigheterna. se kommentar till yttrande nr 25. Samrådsförslaget har justerats till utställningen med anledning av framförda synpunkter, se bl.a. yttrande nr 8 och 15.*

*På grund av det stora antal kollektivtrafikfordon i kombination med gång-, cykel- och biltrafik får en trafiklösning med alla trafikslag i samma plan för låg kapacitet för kollektivtrafiken trots att det vore önskvärt ur ett stadsbildsperspektiv.*

*Se kommentar till yttrande nr 1, 4, 8 och 13 och 25 med avseende på stadsbild och brohöjd, byggnadshöjder m.m. Vidare till kommentar till yttrande nr 25 och 28 med avseende på parkering.*

- 33. Boende på Lillekärr södra 68, 2013-02-19**, föreslår att bron ska utrustas med en eller två kabiner som fungerar som hiss för transport för gående och cyklister. En sådan lösning anses bli en attraktion både för turister och teknikintresserade och ger bron ett högt attraktionsvärde.

**Kommentar:** *För frågor angående brons utformning se kommentar till yttrande nr 1, 4 och 5. Frågan kring den exakta utformningen prövas dock inte i detaljplanarbetet.*

- 34. Boende på Lotta Svärdsgatan 2B, 2013-03-02**, anser att den nya bron bör ha Partihallsförbindelsens broar som förlaga, åtminstone mellan körfälten för vägfordon/spårvagnarna och de på yttersidorna liggande gc-banorna.

Partihallsförbindelsens broar "Röde orm" har ju massiva betongfundament som tvingar bullret att studsa uppåt upp i lufthavet och där ebba ut.

Den nya bron behöver någon form av hårda sidor som är upp mot 1 meter höga så att bullret från bron i framtiden inte blir den största bullerkällan i Lilla Bommen/Gullbergsvassområdet. När Götatunneln förlängs i österled så att även Mårten Krakowleden blir en del av Götatunneln så kommer bron att bli den största bullerkällan om inte åtgärder görs.

Synpunktslämnaren har även kontaktat Byggnadsnämnden om fördelarna med en förlängning av Götatunneln i såväl väster- som österled då det kommer att reducera vägbullret i centrala Göteborg.

**Kommentar:** Brons gestaltning är föremål för en arkitekttävling, den gestaltning som kommer att föreslås ska också svara mot buller och vibrationskrav.

*Ett detaljplanearbete som studerar Götaledens (Mårten Krakowgatans) framtida utformning pågår parallellt med denna process. De framförda synpunkterna har vidarebefordrats till detta arbete.*

35. **Boende på Hvitfeldtskatan 2 A, 2013-01-27**, ytan bör utnyttjas ordentligt med ett mycket stort antal bostäder och kontorslokaler med anledning av dess nära anslutning till stadens kollektivtrafikcentrum. Samtliga hus bör dock inte nå den tekniskt maximala höjden, utan visst slöseri med värdefull mark bör tillåtas med hänsyn till estetiska synpunkter. Tillsammans med den nya bron kan det få turister att längta efter att få besöka Frihamnen med det spektakulärt vackra och häftiga stadslandskapet i bakgrunden. Nyckelordet här är skyskrapar.

På östra sidan om bron bör närmast älven uppföras en femtioåningsskrapa. Sydost om den bör uppföras en åttioåningsskrapa. Båda skraporna bör vara av bröllopstårtemodell för stabilitetens skull. Väster om bron bör ett antal hus i allt från femton till trettio våningar formera sig i slutna kvarter. För samtliga hus öster och väster om bron bör det för de tre nedersta våningarna ställas krav på lokaler för varierad publik verksamhet såsom butiker, salonger, teatrar, restauranger m.m. Målet bör vara att området både ska bli Göteborgs mest tätbefolkade stadsdel och avsevärt bidra till att Göteborg blir Skandinavien starkaste turistmagnet.

**Kommentar:** En hög täthet föreslås i detaljplanen inom området just med hänvisning till närheten till centrum och kollektivtrafik samt till ett tillåtande stadslandskap i området. De höjder som framförs i yttrandet är dock inte aktuella, se kommentar till yttrande nr 32. Vissa justeringar föreslås i utställningsförslaget, se kommentar till yttrande nr 8.

36. **Boende på Västerlandsgatan 8, 2013-03-04**, har inkommit med följande synpunkter.

Ralf Erskines höghus, "Läppstiftet", som är ett signifikant landmärke och tillika sjömärke, stående på gränsen till Älven, utgör en symbol som alla, ung som gammal, lägger på minnet och kan orientera sig efter. Nya byggnader i närheten kan inte tillåtas konkurrera med "Läppstiftet".

Den nuvarande barriären mellan Nordstan och Lilla Bommen måste kunna byggas bort genom överdäckning av Götatunneln. Detaljplanen får inte låsa spårvägsviadukten snett över detta område. Spårdragningen måste underordnas stadslivet och stadsstrukturen.

I övrigt efterfrågas en genomtänkt planering för var höga hus kan etableras och varför. Det måste vara planerarna som bestämmer detta och inte exploatörerna.

**Kommentar:** Vad gäller byggnadshöjderna inom detaljplaneområdet medges inte en högre byggnad i utställningshandlingarna, se kommentar och yttrande nr 8 och 15.

Området över Götaleden och söderut ingår inte i detaljplanen. Rätten finns redan inom gällande detaljplan att kunna bygga ut kollektivtrafikbroarna.

37. **Boende på Vättnedalsvägen 20, 2013-01-25**, anser att det är en mycket bra idé att bygga ett högt hus i anslutning till bron.

**Kommentar:** En högre byggnad är inte längre aktuell, se även kommentar till yttrande nr 32.

38. **Boende på Sveagatan 2B, 2013-02-07**, anser att det ska finnas en publik hiss eller rulltrappa för att snabbt kunna ta sig från markplan upp till bron på båda sidor om älven. Det ger snabb access upp på bron, överbryggar nivåskillnader särskilt för de med nedsatt rörelseförmåga. Dessa får gärna inkluderas i de byggnader som planeras tätt intill bron och kombineras med en publik verksamhet i bottenplan under bron såsom ett café. Det ger ökad trygghetskänsla, liv och rörelse till platsen.

**Kommentar:** Det finns möjlighet att röra sig från kajen upp till bron både på den södra och norra sidan älven. Hur utformningen blir avgörs i designtävlingen för bron.

39. **En boende på okänd adress, 2013-02-18**, har meddelat att det är en utmärkt idé att "fylla igen" utrymmet under bron (mellan brofästet och älvkanten) med garage, teknikutrymmen och verksamheter för allmänheten. En utställningshall eller någon form av museiverksamhet ut mot vattnet hade varit trevligt.

Om luft och buller tillåter bör bostäder mellan bron och operan byggas.

Promenad mellan Brunnsparken och Wieselgrensplatsen är inte en särskilt trevlig upplevelse idag, att gå ensam den sträckan är obehagligt. Med fler bostäder och hus längs med vägen blir känslan mindre utsatt. Därför är det positivt med alla åtgärder som gör att fler människor är i rörelse i området under fler tider på dygnet.

Slutligen visas stöd för det (helst fler än ett) höga huset direkt i anslutning till bron på fastlandssidan av bron. Det bör göras att fastlandssidan känns närmare när man rör sig över bron från Hisingen. Skulle det dessutom byggas fler högre hus i Frihamnen blir det också en tydlig markering om att bron inte är slutet på staden utan att den är en bro mitt i staden. Så snälla bygg det höga huset!

**Kommentar:** Förslagen högre byggnad finns inte längre med i förslaget, se kommentar till yttrande nr 32.

40. **Boende på Gjutegården 189, 2013-02-13**, anser att det bör göras en större satsning för att underlätta cykeltrafiken på bron. Utrymmet för cyklister bör vara större än av vad som framgår av planen, det bör finnas gott om plats för dubbelriktad cykeltrafik på bägge sidor av bron. Bygg även så att gångtrafiken och cykeltrafiken skiljs åt. När en så stor infrastuktursatsning görs bör man planera för förbättrade förutsättningar för en ökad cykeltrafik.

**Kommentar:** Bron planeras att få dubbelriktade stråk för gång och cykel på båda sidor, 6 meter på den västra och 4 meter på den östra. Götaälvbron har idag enkelriktad gång- och cykeltrafik med en bredd om cirka 3 meter på varje sida.

41. **Boende på Grevegårdsvägen 160, 2013-01-24**, upplever att staden jämt och ständigt blir berövad chansen av massa personer som klagar på att kunna uppföra en riktig skyskrapa i Göteborg. Det är ett bra tillfälle att ta i akt för att bygga en stor

och hög byggnad på minst 50 våningar som skulle sätta Göteborg på kartan ordentligt. I dagens läge, när alla ska vara negativa mot höga hus, och staden blev berövad på en vacker byggnad som skulle stoltsera med 30 våningar i Gårda p.g.a. att en människa som överklagade är märkligt. Nu är det många som tycker att det är dags att ta det våghalsade steget hur mycket än konservativa bakåtsträvare säger. Staden kan bara gå framåt i tiden och utvecklas till det bättre. En skyskrapa, ja tack!

**Kommentar:** *Föreslagen högre byggnad finns inte längre med i förslaget, se kommentar till yttrande nr 32.*

42. **Gothenburg Sluls Group AB (ub), 2013-04-07**, har inlämnat ett förbättringsförslag i sitt företags namn. Förbättringen går i snabba termer ut på att sänka vattennivåerna under bron för passerande båtar för att undvika att bron ska behöva öppnas så många gånger per dygn.

**Kommentar:** *Den föreslagna brohöjden har varit föremål för omfattande diskussion och utredning, och den höjd som planen medger är en avvägning mellan riksintresset för sjöfart och övriga riksintressen samt stadens önskan om att på ett bättre sätt knyta samman älvstränderna. I nuläget är antalet handelsfartyg som passerar bron så lågt att broöppningar inte medför några svårigheter. Ökar fartygstrafiken markant i framtiden kan en liknande lösning bli intressant.*

43. **Professor och konstnärliga lektorer på Chalmers, 2013-03-05**, har lämnat ett långt yttrande vilket sammanfattas nedan:

Processerna för omarbetning av staden bör ta tid, det framstressade beslut om rivning och ersättning av Göta Älvbron 2010 tre år senare framstår som onödigt. Processen hade kunnat få ta mer tid och rymma mer av diskussioner kring stadsrummets utformning och placeringar av viktiga stråk för gång- och cykeltrafik.

De vill framförallt trycka på att bilden av vad man vill med det omkringliggande stadsområde måste vara klar från stadens sida innan man börjar diskutera faktiska trafiklösningar och tekniska utformningar. Att bygga stad måste sättas i första rummet. Man hänvisar framförallt till Översiktsplanen och till Vision Älvstaden, vars ställningstaganden inte ses som beaktade i planens utformning.

Bron måste inte ersättas enligt deras expertis utan kan bevaras i ursprunglig 1930-talsutformning som ett industrimonument. Denna skulle då kunna användas bara som spårvagns-, gång- och cykelbro. En ny bro skulle då kunna byggas i ett annat läge och med en billigare utformning då den endast behöver serva biltrafiken.

Den historia som finns i Göteborg och vid det tidigare brobygget av god anpassning till befintliga strukturer och bevarande bör följas även här. Man menar att innan ytterligare beslut fattas i frågan måste hela problematiken bli belyst på ett professionellt sätt, och att man politiskt därför bör göra ett omtag på processen. Önskade kopplingar över Västlänkens område och från omgivande stadsdelar inklusive stadskärnan måste gestaltas innan trafikplanerarna ensamma låst upp alla förutsättningar för lokalt stadsliv.

**Kommentar:** *Stadsutvecklingsprogrammet har kommit långt sedan samrådet, övriga närliggande projekt fördjupas och förhåller sig till visionen för Älvstaden och projektövergripande samarbeten och diskussioner.*

*I projektet för Hisingsbron gör staden en detaljplan för ett så litet område som möjligt, just för att inte föregå den pågående planeringen av staden i närområdet, se även kommentar till yttrande nr 25.*



*Expertisen har olika uppfattning om möjligheten att behålla den ursprungliga Götaälvbron. Balkbrott och svagheter i material samt svetsningar finns även i den ursprungliga delen av bron som inte blir bättre med tiden. Därtill skulle det fortsättningsvis krävas resurser för underhåll och övervakning. Den nya bron föreslås symbolisera stadens 400-års jubileum och bli en målpunkt och attraktion i sig.*

- 44. Yimby Gbg, 2013-03-05**, anser att planförslaget ser bra ut generellt sett och att det är positivt att planförslaget söker åstadkomma god blandning av funktioner inom planområdet. Särskilt uttalas stöd för att brohöjden hålls nere till 13 meter. Detta skapar betydligt bättre förutsättningar för stadsutvecklingen i området och underlättar också för gång- och cykeltrafik över älven.

Yimby anser att bullersituationen i planområdet är svår vilket kräver att fastigheterna designas för att hantera detta. Den effektivaste strukturen för att hantera buller är slutna kvarter, vilka även skapar innergårdar. Dessa blir bullerskyddade oaser för arbetstagare och boende samt en trygg plats för barn att leka på.

Det mest rationella ur skuggningssynpunkt är att bygga högt nära älven. Yimby ser inte att hänsyn behöver tas till läppstiftet, det fungerar som ett lyft och en naturlig förstärkning av läppstiftet om det får sällskap av fler i ett kluster. Eventuella nya höga hus behöver dock hålla en hög arkitektonisk kvalitet, så att de blir ett tillskott till och förstärkning av läppstiftet.

Yimby är även positiva till tillfälliga lösningar i Frihamnen så länge de inte hindrar mer permanenta lösningar längre fram. Småbåtsförtöjningen i Frihamnen måste därmed tydligt anges som och ses som temporär. Frihamnen är föremål för stadsutveckling och det är möjligt att planerna för Frihamnen landar i att området förändras så att båtförtöjning inom utplacerad rektangel blir omöjlig. Det är inte otänkbart delar av eller hela bassängerna fylls ut för att bereda plats för stad och det är också onödigt att försvåra uppförandet av en låg GC-bro i framtiden. Slutligen kan det föreslagna området i Frihamnen bli attraktivt för kryssningsfartyg. Alltså bör Frihamnen hållas flexibel tills det är beslutat hur området kommer utvecklas. Först därefter är det lämpligt att föreslå mer permanenta förtöjningsplatser för fritidsbåtar.

**Kommentar:** *Detaljplanen styr inte att kvarteren ska uppföras som slutna, avseende buller se kommentar till yttrande nr 15.*

*Föreslagen högre byggnad finns inte längre med i förslaget, bland annat på grund av svåra grundläggningsförhållanden och påverkan på Erskineskrapan. Den extra byggrätt som en byggnad i 20-25 våningar ger är inte tillräcklig för att uppväga nackdelarna och svårigheterna. se kommentar till yttrande nr 32.*

*Vad gäller fritidshamn i frihamnen finns inget som motsäger att man i framtiden kan hitta andra utformningar eller lokaliseringar. Detta behandlas dock inte i denna detaljplan, se även kommentar till yttrande nr 30.*

*Frågor kring stadsutvecklingens helhet kan läsas under kommentarer till yttrande nr 11, 25 och 44.*

- 45. Torslanda-Björlanda Centeravdelningar, 2013-01-28**, har framfört att många företag och verksamheter längs Göta Älv och runt Vänern är beroende av de transporter som i dag sker på Göta Älv. EU är inriktat på att föra godstransporter till sjötransporter och järnväg. Nuvarande sjötransporter på Göta Älv har i stor omfattning anpassat sig till nuvarande brons höjd och skulle därmed få svårigheter

och omkostnader för en ombyggnad. Företagen kanske skulle välja att föra över gods till landsväg vilket skulle medföra ökade miljöutsläpp.

En båt som trafikerar Göta Älv transporterar gods som motsvarar 120 långtradare. För fritidsbåtar skulle det också medföra att de som i dag kan segla under den nuvarande bron till stor del ej skulle kunna det i fortsättningen.

Såväl sjöfartsverket som rederinäringen har förordat nuvarande brohöjd. För såväl den kollektiva trafiken som bilisterna som skall betjänas av den nya bron skulle köbildning uppstå vid betydligt flera tillfällen än nu eftersom den nya bron föreslås bli lägre och därmed medföra fler broöppningar. Ur miljösynpunkt är detta inte att föredra.

Torslanda- Björlanda centeravdelningar anser därmed att den nya bron får en segelfri höjd på 19,5 meter.

**Kommentar:** *Den föreslagna brohöjden har varit föremål för omfattande diskussion och utredning, och den höjd som planen medger är en avvägning mellan riksintresset för sjöfart och övriga riksintressen samt stadens önskan om att på ett bättre sätt knyta samman älvstränderna. Synpunkter har i samrådet framförts om både en högre och en lägre bro, se yttrande och kommentar till 3, 4, 11, 12, 13, 16, 22, 23 m.fl. ovan. Länsstyrelsen har dock i sitt yttrande gjort bedömningen att riksintressefrågorna beaktas (se sammanfattat yttrande under 15 samt bilaga 2 för yttrandet i sin helhet).*

- 46. Fastighetsägare Centrala Hisingen, mars 2013,** menar att eftersom processen med den nya bron är skyndsam riskerar vi att inte hinna få tillräcklig kunskap om den planerade utvecklingen på Hisingssidan och hur bron skulle kunna stärka denna.

En 13 meter hög bro kommer inte fungera som en trivsam gång- och cykelväg och miljön under och runt bron kommer vara svår att göra socialt inkluderande och attraktiv. Det är viktigt att bron på Hisingssidan kan bidra till att skapa ett aktivt stråk vidare ut på Hisingen och i större utsträckning ta hänsyn till den vision och de planer som finns för Älvstaden.

FCH anser att ytterligare konsekvensanalyser behöver göras av hur bron skulle kunna stärka den socialt hållbara miljön så att människor ska vilja ta sig över bron.

De vill också trycka på vikten av att en cykelbron kommer till stånd för att möjliggöra ett byte av bil till cykel för de som bor på centrala Hisingen.

**Kommentar:** *Eftersom planeringen av Frihamnsområdet pågår har vi tagit så lite yta som möjligt i anspråk. Detaljplanen tillåter även på norra sidan älven att ytorna under bron kan användas till centrumverksamheter bl.a.*

*Avseende brohöjd, se kommentar till yttrande 45.*

*Sedan samrådet har brons anslutningar justerats så att även gång- och cykeltrafik har acceptabla lutningar på huvudbron vilket ökar orienterbarheten och tillgängligheten för gående och cyklister.*

*Kommentaren om vikten av en framtida cykelbro noteras och vidarebefordras till berörda.*

## Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- *Antalet bilplatser är justerat.*
- *Planbeskrivningen förtydligar en beskrivning av miljökvalitetsnormer för luft, sol- och vindförhållanden, samt geoteknik, buller, stomljud och vibrationer.*
- *Bron och brofästets utformning har förändrats med en flackare lutning och bättre förutsättningar för gång- och cykel samt kollektivtrafik.*
- *Plankartan revideras med en sänkning av våningsantal eftersom en högre byggnad inte längre är aktuell. Plankartan har även reviderats i utformningen av byggrätterna.*
- *Genomförandebeskrivningen förtydligas gällande genomförande och genomförandetider.*
- *Genomförandebeskrivningen kompletteras och förtydligas i frågor kring påverkan samt beskrivning av hur området ska se ut och fungera under byggtiden.*

Rune Elofsson  
Tf planchef

Filip Siewertz  
Planarkitekt

# Bilaga 1

## Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden  
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)  
Göteborg Energi Gasnät AB  
Göteborg Energi GothNet AB  
Göteborg Energi Nät AB  
Göteborgs Hamn AB  
Göteborgs Spårvägar AB  
Kretslopp och vattennämnden  
Kulturnämnden  
Miljö- och klimatnämnden  
Namnberedningen  
Park- och naturnämnden  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Stadsdelsnämnden i Centrum  
Stadsdelsnämnden i Lundby  
Stadsledningskontoret  
Trafiknämnden

Sakägare

Platzer Fastigheter Holding AB  
Vasakronan AB

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan  
Naturskyddsföreningen i Göteborg  
Svensk Handel  
Swedegas  
Lokalsekretariatet  
Renova

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB  
Försvarmakten Högkvarteret, HKV  
Göteborgsregionen (GR)  
Jernhusen AB, Region Väst  
Lantmäterimyndigheten i Göteborg  
Länsordningspolisen  
Länsstyrelsen  
Posten AB  
Sjöfartsverket  
Svenska Kraftnät  
Skanova Nätplanering D3N  
Trafikverket  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västrafik AB  
Vänerregionens näringslivsråd (VNR)



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Karin Slättberg  
Bitr länsarkitekt  
010-22 44 791  
karin.slattberg@lansstyrelsen.se

SAMRÅDS-  
YTTRANDE  
2013-03-28

Diarienummer  
402-2427-2013

Gbg F 2494

Sida  
1(8)

Göteborgs Stad  
Byggnadsnämnden  
Box 2554  
403 17 GÖTEBORG

## Förslag till detaljplan för Bro över Göta Älv i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade januari 2013 för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att kommunen tar förnyad ställning till i vilken omfattning bostäder kan tillåtas i bebyggelsen vid brons södra landfäste. Eventuella bostäder påverkas framförallt av buller- och luftsituationen i området. Om planen inte revideras beträffande omfattningen av byggrätt för bostäder, kan Länsstyrelsen komma att ta in planen för prövning om den antas. För att kunna utröna möjligheten att bygga bostäder, anser Länsstyrelsen även att frågor om solförhållanden och beaktande av barnperspektivet bör utvecklas och vägas in.

Vidare behöver geotekniska säkerhetsfrågor klarläggas innan utställning. Att undanröja risk för ras och skred är avgörande för att kunna bygga i detta läge.

Övriga hälso- och säkerhetsfrågor som behöver utvecklas och hanteras är stomljud, vibrationer, översvänningsrisker samt risker med miljöfarlig verksamhet.

Gällande riksintressen för kommunikationer (sjöfart, järnväg, väg), kulturmiljövård, friluftsliv och naturvård, hänvisar Länsstyrelsen främst till tidigare yttrande över järnvägsplanen.

Råd enligt PBL och övrig berörd lagstiftning gäller kulturmiljöfrågor, dagvatten och vattenverksamhet.

### Motiv för bedömningen

*Prövningsgrunder enligt PBL 12 kap. 1§*

#### Riksintressen

Planområdet berör riksintresse för kommunikationer (sjöfart, järnväg, väg), kulturmiljövård, friluftsliv och naturvård (de båda sistnämnda uppströms älven).

### Riksintresse för kommunikationer

Med avseende på planförslaget i förhållande till berörda riksintressen för kommunikationer, hänvisar Länsstyrelsen till samrådsyttrande över järnvägsplanen, daterat 2013 02 21.

Här finns bl a utförligt beskrivet vad som krävs för att Länsstyrelsen skall anse att riksintresse för **sjöfart** är tillgodosett. Kopia på samrådsyttrandet över järnvägsplanen bifogas. Den utredning om Vänersjöfarten som omnämns i yttrandet är nu i det närmaste färdig. Slutrapporten kommer att publiceras under mars månad, men en populärversion finns redan nu tillgänglig via Trafikverkets hemsida (<http://www.trafikverket.se/Gotaalv-Vanerstraket>).

Länsstyrelsen har även tagit del av Trafikverkets specifika synpunkter på detaljplanen. Kopia på Trafikverkets yttrande, daterat 2013-03-11, bifogas.

Av yttrandet över detaljplanen framgår bl a att Trafikverket har påbörjat planeringsarbetet för att anpassa **E45** till de planer som finns för en ny älv- och bangårdsförbindelse, exploateringen av Gullbergsvass och en framtida utformning av Marieholmsmotet. Med anledning av detta ser Trafikverket behov av vissa förtydliganden och kompletteringar i planhandlingarna gällande E 45. Länsstyrelsen anser att dessa önskemål om förtydliganden bör beaktas.

Trafikverket arbetar för närvarande med framtagande av järnvägsplan för järnvägstunneln **Västlänken**. Det är viktigt att fortsatt planering för området söder om Göta älvbron går hand i hand och stäms av med Trafikverkets planering av Västlänken. Bland annat avser detta placering av uppgångar från den nya underjordiska centralstationen. I planeringen av den nya bron och lokalisering av dess anslutningar samt placering av eventuell ny bebyggelse är det viktigt att ta hänsyn till pågående planering av Västlänken. Därför är det viktigt att Göteborgs Stad och Trafikverket har en tät dialog kring dessa frågor.

Avseende det höga hus som föreslås, önskar Länsstyrelsen att särskild kontakt tas med **Luffartsverket (LFV)** för en avstämning. LFV bevakar flygsäkerheten och navigeringshjälpmedel (radar och kommunikationshjälpmedel) kring flygplatserna. Det bör noteras att:

- Byggnader över 20 meter kräver en lokaliseringsbedömning av LFV, för närmare information se under fliken "Tjänster" på deras hemsida ([www.lfv.se](http://www.lfv.se)).
- Byggnader över 45 meter kräver hindermarkering i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:155).

Kontakt kan tas via e-post

[lfvcentralgistratur@lfv.se](mailto:lfvcentralgistratur@lfv.se) eller alternativt vanlig post

LFV

Centralregister

601 79 NORRKÖPING.

### Övriga riksintressen

Länsstyrelsen hänvisar till synpunkterna i yttrande över järnvägsplanen.

### Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att planen med dess underlag behöver kompletteras och revideras med avseende på buller, stomljud, vibrationer, geotekniska förutsättningar ihop med översvämningsrisker samt risker med miljöfarlig verksamhet.

I likhet med synpunkterna som lämnades på järnvägsplanen, vill Länsstyrelsen också understryka vikten av att i MKB beskriva påverkan, effekter och konsekvenser under alla faser – såväl bygg- och anläggningsfas, som driftsfas. Se vidare samrådsyttrandet gällande järnvägsplanen daterat 2013-02-21.

### Buller, vibrationer och stomljud

Av den till planen hörande miljökonsekvensbeskrivningen, kan man utläsa att den planerade bebyggelsen vid Södra brofästet med nuvarande utformning av E45 och föreslagen bro utsätts för mycket **höga ljudnivåer från trafik**; i de mest utsatta lägena omkring 70 dBA dygnsekv nivå vid fasad. Även de maximala ljudnivåerna beräknas bli höga, 75-85 dBA. Användningen av byggnaderna för kontors- eller centrumändamål anges vara acceptabel givet lämpliga byggnadstekniska åtgärder. Av MKB:n framgår att vid vid tillämpning av Boverkets allmänna råd (2008:1) i form av avsteg från gällande riktvärden, kan bostäder vara tänkbara om det finns ”synnerliga skäl att efter avvägning gentemot andra allmänna intressen tillåta bostäder”. Riktvärdena inomhus uppges vara möjliga att klara i alla lägen med bl a specialfönster.

Såväl aktuell forskning som myndighetsarbete visar otvivelaktigt på att bullerstörningar och hälsoproblem orsakade av buller ökar i samhället samt vikten av aktivt arbete för att förbättra situationen. Av miljöhälsorapport 2009 <sup>1</sup> ”Samhällsbuller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Trenden pekar mot att bullerproblemen ökar, framförallt från vägtrafik. Enligt NMHE 07 (Nationella miljöhälsoenkäten 2007) har antalet personer som besväras av vägtrafikbuller ökat påtagligt sedan 1999. Denna ökning är anmärkningsvärd med tanke på att ett delmål under miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö är att antalet personer som störs av buller ska minska mellan år 1998-2010.

Även personer som har svårt att somna eller väcks för tidigt pga. trafikbuller tycks ha ökat. Detta är allvarligt eftersom ostörd sömn är en förutsättning för fysisk och mental hälsa. Vidare tyder såväl svenska som internationella studier på att långvarig exponering för trafikbuller kan öka risken för hjärt-kärlsjukdomar. Sammantaget visar forskningen att samhällsbuller är ett hälsoproblem som måste tas på stort allvar. Riktvärdena för trafikbuller är väl motiverade ur hälsosynpunkt.

---

<sup>1</sup> Socialstyrelsens och Karolinska Institutets Miljöhälsorapport 2009:

Det är motiverat att såväl utöka åtgärderna mot buller där människor bor som att följa de riktvärden som finns när man bygger nya bostäder. Detta med tanke på det stora antal personer som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärden och på trenden mot ökande bullerstörningar.”

I vårt län finns ett flertal studier<sup>2</sup> som visar på liknande resultat och vikten av att vidta åtgärder för att skapa goda ljudmiljöer. Länsstyrelsen vill med detta understryka att beslut om lämplig markanvändning bl a skall utgå ifrån beaktande av de boendes och övrigas hälsa.

Med utgångspunkt i Boverkets Allmänna råd 2008:1, håller Länsstyrelsen med om att områdets centrala läge kan tala för att avsteg från riktvärden för buller i enlighet med verkets råd går att tillämpa. Samstämt med Trafikverket och i linje med Göteborgs Stads egen bullerpolicy, anser Länsstyrelsen att bostäder inte kan accepteras i lägen där de ekvivalenta ljudnivåerna överstiger 65dBA.

Där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad överskrider 55 dBA på den exponerade sidan, måste en tyst eller ljuddämpad sida (45 – 50 dBA dygnsekv) kunna åstadkommas. Den tysta sidan (högst 45dBA dygnsekv) bör enligt Boverkets rekommendationer vara visuellt och akustiskt attraktiv att vistas på. En asfalterad parkeringsyta eller ljusschakt bör t ex inte accepteras som tyst sida. Samma förutsättningar gäller för en ljuddämpad sida. (se Boverkets allmänna råd 2008:1, sid 42). För att uppfylla definitionen av tyst och ljuddämpad sida får inte heller de maximala ljudnivåerna överstiga 70 dBA. Länsstyrelsen vill också understryka att enbart tysta punkter vid fasad inte kan anses vara förenligt med avstegsprinciperna enligt Boverkets allmänna råd 2008:1, Buller i planeringen. De allmänna råden menar att kompensations ska vara i form av en tyst eller ljuddämpad sida.

Med den kvartersutformning, som skisseras i MKB:ns illustrationer av bullernivåer, ser det ut som att ”tyst/ljuddämpad” sida endast kan klaras i kvarteren med slutna/kringbyggda gårdar. Detaljplanen måste på ett tydligt sätt beskriva hur Boverkets Allmänna råd, med beaktande av avstegsreglerna, skall kunna uppfyllas för de byggrätter, som skall innehålla bostäder. Detta kan enligt Länsstyrelsens uppfattning inte anstå till bygglovprövningen. Hur skall man t ex kunna åstadkomma en ”tyst/ljuddämpad” sida för de hus där bostäder planeras ?

Och hur skall kravet på åtminstone en uteplats, gemensam eller privat, i nära anslutning till bostaden som uppfyller huvudregeln klaras (dvs. klarar angivna riktvärden för buller 55 dBA dygnsekvivalentnivå resp 70 dBA maxnivå, se Boverkets Allmänna råd sid 12) ? Man bör också av planen kunna

---

<sup>2</sup> Se t ex Miljöhälsorapporten för Västra Götaland – Miljö & hälsa i Västra Götaland (2010), samt den sk Lerumstudien. Av särskilt intresse kan vara forskningsprojektet Ljudlandskap för bättre hälsa, [http://www.medicine.gu.se/digitalAssets/1198/1198855\\_Rapport-1.pdf](http://www.medicine.gu.se/digitalAssets/1198/1198855_Rapport-1.pdf)



utläsa hur dessa uteplatser kan uppfylla kravet i 3 kap 15 § PBL (1987:10) att kunna ordna tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på tomten eller på utrymmen i närheten av denna (8 kap 9 § PBL 2010:900).

Aktuellt förslag till detaljplan med dess underlag utgår ifrån en situation med E 45 i nuvarande utformning, om än i nedsänkt läge. Diskussioner har samtidigt inletts om möjligheterna att i en framtid överdäcka leden. Länsstyrelsen finner det intressant att i det fortsatta arbetet även visa bullersituationen i området med en överdäckning av leden.

Länsstyrelsen förutsätter att planen tar utgångspunkt i den totala bullerbelastningen i området, störande verksamheter och buller från farleden inräknat.

Gällande störningar i form av **vibrationer och stomljud**, hänvisar Länsstyrelsen till Trafikverkets farhågor och menar att det av planen behöver framgå att och i så fall hur ev. problem kan tas om hand och avhjälpas.

#### Geoteknik, översvämning och erosion

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter på planen från Statens geotekniska institut. Kopia på institutets yttrande bifogas, daterat 2013 02 14. **Geotekniskt underlag** till planen saknas. I planbeskrivningen finns dock angivet flera förutsättningar som förutom markanvändningen kan påverka stabiliteten, bl a höjning av markyta vid bronns norra landfäste, höjning av markyta för hantering av dagvatten etc. För att kunna ta ställning i de geotekniska frågorna, behöver SGI underlag som visar markens förutsättningar i relation till föreslagen markanvändning, omgivningspåverkan samt de krav som kommer att ställas i samband med nyexploatering. I enlighet med SGIs synpunkter, ser Länsstyrelsen det angeläget att de geotekniska förutsättningarna utreds och att markens lämplighet klarläggs med hänsyn till geotekniska säkerhetsfrågor innan utställning. Att undanröja risk för ras och skred är avgörande för att kunna bygga i detta läge.

Inte heller risken med förhöjda vattennivåer är tillräckligt belyst i MKB. Önskan finns om att höja all mark inom planområdet till + 12,7 m, men det bedöms svårt att genomföra ur geoteknisk synpunkt. Frågan behöver hantteras ihop med geotekniska frågeställningar enligt ovan.

#### Risker med farligt gods/Miljöfarlig verksamhet

Även **risk- och säkerhetsfrågor** behandlades i yttrandet över järnvägsplanen, bl a gällande befintlig bensinstation. Länsstyrelsen ställde här frågan om det är möjligt att ha kvar bensinstationen alls, eller om den måste omlokaliseras. Gällande detaljplanen, vill Länsstyrelsen åter ta upp denna fråga, då det finns en planbestämmelse som anger att centrumändamål tillåts där höjden och bronns konstruktion tillåter. Planbestämmelsen är otydlig och det är svårt att förstå vad som avses. Länsstyrelsen anser att detta måste förtydligas.

Länsstyrelsen undrar vad det är för gasledningar (planbeskrivningen sid 25) som anges finnas inom området. Risker och ev. skyddsföreskrifter kopplat till dessa bör beskrivas.

### MKN

Av MKB framgår att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid kommer att överskridas i vissa delar av planområdet (MKB sid 70-71). Planbeskrivningen anger att utredning kommer att ske om hur luftkvaliteten påverkar möjligheterna att bygga bostäder inom området.

I likhet med det som har sagts om buller, anser Länsstyrelsen att denna fråga inte kan anstå till bygglovprövningen, utan planen måste revideras så att byggrätt för bostäder tas bort i de lägen där miljö kvalitetsnormerna riskerar att överskridas. Liksom Trafikverket, önskar Länsstyrelsen också en tydlig redovisning om vilka nivåer som förväntas samt vilka nivåer som anses kunna accepteras vid kontor, bostäder o.s.v. Länsstyrelsen hänvisar vidare till synpunkterna i yttrande över järnvägsplanen.

Även om det främst torde vara en fråga för järnvägsplanen och efterföljande arbete till den, önskar Länsstyrelsen att det i MKB:n klargörs hur buller, vibrationer och stomljud både i anläggnings- respektive driftskedet, kan påverka naturvärdena i vattendraget Göta älv. I anläggningsskedet ska särskilt pålningsarbeten beaktas. Vattendraget är utpekat som nationellt särskilt värdefullt vatten för fiske med både havsvandrande lax och öring där laxen är en av flera målarter i ovanförliggande Natura 2000-områden. Göta älv ingår även i Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och muselvatten. MKB:n bör behandla vilka åtgärder som är erforderliga samt möjliga att vidta i anläggnings- respektive driftskedet för att säkerställa att gällande miljö kvalitetsnormer för vatten kan uppnås. I underlaget står idag att uppfyllande av normerna kan ske under förutsättning att lämpliga åtgärder vidtas. Dock råder dock oklarhet vilka åtgärder som åsyftas samt överhuvudtaget är möjliga att vidta, vilket bör klargöras.

### Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Länsstyrelsen hänvisar till synpunkterna i yttrande över järnvägsplanen.

### Strandskydd

I planen finns en administrativ bestämmelse om att strandskyddet är upphävt inom planen. Länsstyrelsen har inget att erinra in strandskyddsfrågan.

### *Råd enligt 2 kap. PBL*

### Kulturmiljö

Områdets historik samt förväntad förekomst av dolda lämningar från Stormaktstidens Göteborg är väl beskrivet i MBK, liksom resultat från tidigare undersökningar i området. Länsstyrelsen betonar att hela det södra brofästet berör fornlämning RAÄ Göteborg 216 och att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd. Då förutsättningar att genomföra adekvata förun-

undersökningar saknas, måste tid för kommande undersökningar inplaneras i god tid före exploateringen påbörjas. Omfattningen och lokaliseringen av dessa undersökningar hänger även samman med planerade schaktdjup vid kommande exploatering, vilket kräver dialog med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet. Resultatet från kommande förundersökningar blir sedan vägledande för bedömning om krav ska ställas på särskild undersökning, där berörda delar av fornlämningen slutdokumenteras.

I yttrande över järnvägsplanen har Länsstyrelsen farmställt önskemål om dokumentation av nuvarande Göta Älv bro och beskrivning av brons tillkomst i ett bredare historiskt sammanhang. Vi konstaterar också att bostäder skulle bli en ny typ av markanvändning som inte tidigare funnits i detta område. Gällande stadsbildsfrågan, finner Länsstyrelsen att ett bra underlag har tagits fram. Länsstyrelsen anser att ytterligare ett, ännu högre hus i området dock kan komma att påverka upplevelsen av Erskines "fyrskrapa" som landmärke och som symbol för sjöfartsstaden Göteborg. Länsstyrelsen påpekar betydelsen av att denna, eventuella, kompletterande höghuskropp anpassas till riksintresset och till platsens förutsättningar.

#### Gestaltning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder

Trots det centrurnära läget, som kan bidra till ett minskat transportarbete, bättre luftkvalitet, energihushållning mm, är Länsstyrelsen tveksam till att detta inom en överskådlig framtid kan utgöra en god boendemiljö. För att kunna utröna möjligheten att bygga bostäder, måste frågor (utöver buller och luftkvalitet) om solförhållanden och beaktande av barnperspektivet också vägas in. Länsstyrelsen kan ha förståelse för önskan av att redan nu sätta in området vid brofästet på Södra Älvstranden i sammanhang av en nedsänkt trafikled, ett framtida utbyggt Gullbergsvass och Centralenområde, vilket i sin tur innebär en annan stadsmiljö än den som finns idag. Aktuell planområde kommer dock att under lång tid vara utsatt för stora störningar, och kan därmed inte anses vara lämpligt för bostäder i den utsträckning planen föreslår.

#### Dagvatten

Utöver att dagvatten kan påverka vattenkvaliteten i Göta älv och miljökvalitetsnormer för vatten samt fiskvatten (se yttrande över järnvägplanen), vill Länsstyrelsen understryka att planen inte får leda till att mer dagvatten leds till Ryaverket.

#### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

Gällande prövning enligt 11 kap miljöbalken vattenverksamhet, se yttrande över järnvägsplanen.

#### **Beredning**

I ärendets slutliga handläggning har Jan Ottander och Mats Herklint, Kulturmiljöenheten, Gudrun Törnström och Lena Niklasson, Miljöskyddsenheten, Patrik Jansson, Enheten för skydd och säkerhet samt Sofia Stridsman, Vattenvårdsenheten deltagit. Nina Storsveen har granskat ärendet som handlagts av Karin Slättberg, båda på Samhällsbyggnadsenheten. Vad som angi-

vits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Nina Storsveen

Karin Slättberg

Bilagor:

Kopia av Länsstyrelsens yttrande över järnvägsplanen daterat 2013-02-21

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Statens geotekniska institut daterat 2013-02-14

Kopia av yttrande från Trafikverket daterat 2013-03-11

Kopia (utan bilaga) till:

Trafikverket

Statens geotekniska institut

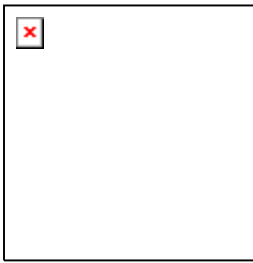
Länsstyrelsen/

Miljöskydds-enheten

Enheten för skydd och säkerhet

Kulturmiljö-enheten

Samhällsbyggnads-enheten enligt expeditjonslista



Samhällsbyggnadsenheten  
Karin Slättberg  
010 -22 44 791  
Bitr länsarkitekt

Trafikkontoret  
Göteborgs Stad  
Box 2403  
403 16 GÖTEBORG

## Järnvägsplan för Ny Göta Älvbro i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Samrådsunderlag daterat 2012 10 22 samt preliminär MKB daterat december 2012

### Länsstyrelsens sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande över program för detaljplan för Ny bangårds- och älvförbindelse (2009 11 27) samt yttrande över förstudie Ny bangårds- och älvförbindelse (2009 12 01) tillstyrkt studerad sträckning av spårvägen.

Samrådsunderlaget till järnvägsplan belyser bakgrund och motiv för föreslagna förändringar på ett översiktligt, men informativt sätt. I den preliminära miljökonsekvensbeskrivningen (MKBn) till planen redovisas i huvudsak påverkan och effekter på miljön samt människors hälsa och säkerhet, intrång och behovet av skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen anser dock att såväl beskrivning av åtgärder för att avhjälpa negativa miljöeffekter som konsekvenser behöver utvecklas enligt nedan. Länsstyrelsens synpunkter gäller redovisning av förslaget i förhållande till riksintressen för kommunikationer och friluftsliv, buller, förorenad mark, miljö kvalitetsnormer för luft och vatten, masshantering, risker med farligt gods/miljöfarlig verksamhet, geoteknik samt kulturmiljövärden.

Frågor kopplade till tillståndsprovning för vattenverksamhet redovisas i separat yttrande till Mark- och miljödomstolen i den samrådsprocess, som följer av denna provning.

### Bakgrund

Trafikkontoret har översänt rubricerat förslag till järnvägsplan med preliminär MKB, upprättade i oktober resp. december 2012, för yttrande. Järnvägsplanen skall nu ställas ut.

Järnvägsplanen har föregåtts av ordinarie utredningsarbete i form av en förstudie och ett program för detaljplan 2009 med två olika lägen och tre olika höjder för älvförbindelsen. Länsstyrelsen har i yttrande över förstudien 2009 12 01 tillstyrkt fortsatt arbete utifrån de lösningar som presenterades.

För det fortsatta arbetet valdes en 10-13 m hög bro för samtliga trafikslag i Stadstjänaregatans förlängning. Detta beslut togs av kommunfullmäktige i



maj 2010. Trafiknämnden beslutade i juni 2012 att nuvarande förslag till en 13 m hög bro skall ligga till grund för fortsatta prövningsprocesser.

### **Järnvägsplanen**

Samrådsunderlaget till järnvägsplan belyser bakgrund och motiv för föreslagna förändringar på ett översiktligt, men informativt sätt.

Den preliminära MKBn uppmärksammar de viktiga frågor som bör behandlas i planens MKB. Länsstyrelsen anser dock att komplettering och förtydliganden enligt nedan är nödvändigt för att uppfylla de krav som ställs på MKBns innehåll enligt 6 kap 7 § Miljöbalken (MB).

Den sammanfattning av miljöpåverkan som finns i järnvägsplanen skall återspegla resultatet av den slutgiltiga, av Länsstyrelsen godkända, MKBn. Länsstyrelsen anser att de förebyggande åtgärder som nämns i MKBn också måste arbetas in i själva planen. Detta går ännu inte att utläsa.

I konsekvensbeskrivningen måste vägas in kumulativa effekter av de många arbeten som pågår samtidigt i älvrummet med avseende på olika typer av störningar; såväl buller, vibrationer, påverkan på luft och vatten etc. Länsstyrelsen anser att MKB också måste kompletteras med redovisningen av indirekta effekter av förslaget, t.ex. påverkan av omledning av trafiken och vad det innebär för bullerpåverkan mm. i andra delar av staden.

Länsstyrelsen önskar generellt att MKBn disponeras på ett tydligare sätt så att det blir enklare att skilja på

- anläggande
- rivning
- drift
- tillfälliga åtgärder, dvs. indirekta effekter och
- kumulativa effekter.

Kapitel 6, Fortsatt miljöarbete, anser Länsstyrelsen behöver kompletteras i samtliga delar.

### *Kommunala planer*

Förslaget till järnvägsplan är förenligt med gällande översiktplan, antagen 2009-02-26. Arbeta med en ny detaljplan pågår parallellt med järnvägsplanen.

### *Riksintressen*

Järnvägsplaneområdet berör riksintressen kommunikationer (sjöfart, järnväg, väg), kulturmiljövård, friluftsliv och naturvård (de båda sistnämnda uppströms älven).

### Riksintresse för kommunikationer - sjöfart

En lägre brohöjd än dagens medför en ökad risk för påverkan på sjötrafiken i den farled som älven utgör. Farleden förbinder Vänern med havet och är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8 §.



Enligt beskrivningen av riksintresset för farleden är sträckan Göteborg Frihamnen - Vänersborg Normansgrund av farledsklass 1 och har en skyddad höjd på 27 meter och ett skyddat djup på 7 meter.

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande över planprogram för ny älv- och bangårdsförbindelse 2009-11-27 uttryckt att "Länsstyrelsen anser att alla de alternativ som studeras kan utvecklas så att de skulle kunna genomföras utan att riksintresset för sjöfarten skulle komma att skadas påtagligt. Det är viktigt att nya älvförbindelser medger en rationell sjöfart på älven. Länsstyrelsen anser att det, med en bra trafikstyrning, är möjligt att kombinera öppningsbara broar över älven med en utvecklad sjöfart på älven. Att endast öppna broarna nattetid anser Länsstyrelsen vara olämpligt med tanke på såväl framkomlighet som säkerhet."

I en Trafikslagsövergripande stråkstudie Göta älv – Vänerstråket (Trafikverket, klar mars 2013) görs den samlade bedömningen att en utvecklad Vänersjöfart i studiens mening inkl. utbyggnad av nya slussar i Trollhättan bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling.

Trafikverket har i PM 2011-09-15 framställt förslag på villkor som måste kunna tillgodoses för att funktionen farled skall anses vara säkerställd. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning i frågan än Trafikverket. Det innebär att säkerställa att

- minst 15 handelsfartyg kan passera längs Göta älv per dygn.
- minst en bropassage kan garanteras per timma, på broarna i centrala Göteborg, undantaget klockan 06-09 och 15-18. Behovet kan vara större sommartid för turismens behov och får vägas mot att varje öppning kan bli lång då ett flertal båtar skall passera.

Trafikverket har i sitt yttrande till Trafikkontoret 2012 11 30 ställt krav på en överenskommelse mellan berörda aktörer om ett trafikledningssystem som kan samordna broöppningarna i Göteborg med fartygstrafiken på Göta Älv. Även Sjöfartsverket anser att ett trafikledningssystem bör införas på Göta älv.

Länsstyrelsen ställer sig bakom detta krav. Länsstyrelsens uppfattning är att att en juridiskt hållbar överenskommelse mellan berörda parter (Trafikverket, Göteborgs Stad, Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen samt Region Värmland) om ett trafikledningssystem i enlighet med de villkor som anges ovan, måste finnas klar för att detaljplanen skall kunna antas och järnvägsplanen skall kunna fastställas.

Gällande den beräknade, framtida trafikeringen på bron, förutsätter Länsstyrelsen att trafikprognoserna även inkluderar den framtida stadsutvecklingen som planeras enligt översiktsplanen och i pågående detaljplanearbete på älvstränderna och i dess närhet. Detta är också ett nödvändigt ingångsvärde vid konstruktion av ett trafikledningssystem.



Med avseende på fria höjder vid broöppning, anser Länsstyrelsen att planförslaget kan accepteras, då det uppfyller kravet på den höjd (27 m) som definierar farleden enligt ovan.

#### Riksintresse för kommunikationer – järnväg och väg

Planområdet har direkt beröring med planerna på den nya järnvägen Västlänken som är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Det finns även beröringspunkter med kombiterminalen vid Kruthusgatan och Göteborgs centralstation.

Den nya bron kommer också att passera över E45 som är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Det finns även beröringspunkter med anslutningsvägen till Gullbergsvass godsterminal. Fortsatt nära samverken krävs med Trafikverket för att slutligt kunna bedöma förslagets förenlighet med ovan nämnda riksintressen för kommunikationer för väg och järnväg.

#### Riksintresse för kulturmiljö

Länsstyrelsen delar uppfattningen att riksintresse för kulturmiljö, Göteborgs innerstad, inte kan antas lida påtaglig skada av planförslaget. Länsstyrelsen har samtidigt synpunkter gällande kulturmiljöfrågor i övrigt, som framförs nedan.

#### Riksintresse för friluftsliv och naturvård

Som framgår, är Göta älv av riksintresse för friluftsliv uppströms Angeredsbbron. Länsstyrelsen delar uppfattningen att riksintresset inte kan anses lida påtaglig skada av föreslagen plan, men finner ändå samstämt med Sjöfartsverket att det är otillräckligt belyst i materialet hur drift kan ske med hänsyn till sjösäkerhet, risk för konflikt mellan fraktfartyg och fritidsbåtar samt ”pulser” av passager vid broöppning. Ett scenario med högtrafik sommartid bör beskrivas, analyseras och konsekvensbeskrivas.

Vidare behöver placering och utformning av nämnda förtöjningsplatser och väntbryggor utmed älven beskrivas bättre. Hur många båtar kan behöva vänta samtidigt? Att båtar skall behöva korsa älven i väntan på eller vid bropassage är inte en tänkbar lösning. Hur detta skall lösas, behöver förtydligas. Länsstyrelsen delar även den uppfattning som framförs i MKBförslaget att riksintresse för naturvård inte riskerar att påtagligt skadas.

#### *Mellankommunala frågor*

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har erhållit yttrande från såväl Länsstyrelsen i Värmlands län som Region Värmland. Båda parter pekar samstämt på behovet av att uppfylla de punkter som listas i Trafikverkets PM 2011-09-15 om uttolkningen av riksintresse för Vänersjöfarten. Båda pekar också på vikten av att de investeringar som kommer till stånd avseende broförbindelser sker med en bevarad och utvecklingsbar sjöfart på Vänern och Göta Älv som en förutsättning. Region Värmland har, samstämt med Sjöfartsverket, också





lyft upp frågan om slussarnas framtid som en förutsättning för fortsatt och utvecklad Vänersjöfart.

Länsstyrelsen i Västra Götaland anser att synpunkterna ovan om riksintresse kommunikationer – sjöfart täcker in dessa mellanregionala synpunkter.

#### *Hälsa och säkerhet*

##### Beskriv påverkan och konsekvenser under alla faser

Den preliminära MKBn diskuterar miljöpåverkan och konsekvenser främst under driftfasen. Gällande anläggningsfasen, berörs endast hantering av förorenade massor och påverkan på vattenmiljön. Då bygg- och anläggningsfasen är relativt lång (anges vara 5+2 år), efterlyser Länsstyrelsen en utförligare beskrivning av miljöpåverkan under såväl anläggningsfasen inkl. rivning av gammal bro som under driftfasen. Exempel på störningar utöver påverkan på vattenmiljön under anläggningsfasen är ökat transportarbete, buller, vibrationer, påverkan på luftkvalitet etc. I detta avseende måste Miljöbalkens krav på beskrivning av konsekvenser särskilt uppmärksammas. Även påverkan på gång- och cykelstråken vid älven bör belysas.

##### Buller

Bullersituationen beskrivs i text på sid 74-75 och på kartor (figurer) sid 77 i preliminär MKB. Kartorna bör göras större för att vara tydliga. I texten görs hänvisning till kartor som saknas i MKBn. Gäller t.ex. ljudnivåer våning för våning på sid.74 ? Som nämnts ovan (sid.3), förutsätter Länsstyrelsen att trafikprognoser, tillika bullerberäkningar utgår från framtida förhållanden med planerad bebyggelse på båda sidor älven. Länsstyrelsen har inte haft tillgång till den underlagsrapport om buller som ligger till grund för MKBn, vilket krävs för att kunna göra en fullgod bedömning av förslaget.

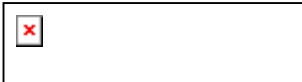
Bullerproblematiken för ev. tillkommande bebyggelse måste hanteras i kommunens pågående detaljplanearbete.

##### Masshantering

Länsstyrelsen anser att frågan om masshantering måste behandlas utförligare i MKBn. Det räcker inte enbart med den redovisning som görs under rubriken Föroreningar i mark och sediment på sid. 75. Frågor som behöver redovisas är:

- om det råder underskott eller överskott på massor i projektet
- vilken kvalitet ev. fyllnadsmassor behöver ha
- var dessa massor i så fall skall hämtas

Vidare måste en beskrivning finnas av hur ev. överskottsmassor (även rena muddermassor eller andra massor) som inte går att återanvända skall tas om hand, ev. behov av mellanlagring och var dessa slutligen kan deponeras. Här måste även markens geotekniska förutsättningar vägas in vid beslut om lämplig placering av massorna. Geotekniska frågor i övrigt behandlas under en egen rubrik.



### Risk och säkerhetsfrågor

Länsstyrelsen anser att bronns funktion som enda kollektivtrafikförbindelse över älven bör beskrivas även ur robusthetssynpunkt, inklusive konsekvenser av ev. trafikstörningar på bron. Störningar i trafiken på grund av ökningen av antalet broöppningar som uppstår med en lägre brohöjd bör analyseras. Övriga frågor gällande trafiksäkerheten på bron är påverkan av vindlast och dimensionering av avåkningsskydd. De senare skall tåla påkörning av tunga fordon.

Av underlaget framgår att kollektivtrafikbron på södra sidan av älven kommer att passera över en mindre del av en fastighet (Gullbergsvass 19:1) där det idag ligger en bensinstation. För en godtagbar säkerhetsnivå, krävs ombyggnad av bensinstationen om den skall kunna ligga kvar i befintligt läge. Länsstyrelsen ställer sig frågan om det är möjligt att ha kvar bensinstationen alls, eller om den måste omlokaliseras. Skall den hanteras som om den kan ligga kvar, måste även påfyllning av brandfarlig vätska belysas i riskanalysen.

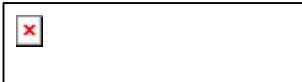
Gällande transporter av farligt gods på älven, kan Länsstyrelsen inte finna att samrådsunderlaget innehåller något underlag som belyser denna fråga. Den preliminära MKBn anger kortfattat att det transporteras farligt gods på älven, men i princip bara brandfarliga vätskor. Det är enligt Länsstyrelsens bedömning dock inte det som ger de allvarligaste konsekvenserna, utan det är gas transporter. MKB bör kompletteras med en redovisning av vad som transporteras samt ev. konsekvenser av en olycka.

Med avseende på översvämningsrisker, anges i kapitel 7.2 Underlag och metoder i MKB att en särskild utredning om vattennivåer, flöden och isbildning ska tas fram. Detta kapitel är inte fullständigt i denna version av MKB utan kommer att kompletteras. Länsstyrelsen ser bron som samhällsviktig verksamhet/infrastruktur och bör utifrån det säkras mot förhöjda vattennivåer i ett framtida klimat.

Säkerhet behandlas i MKBn gällande spårtrafik och sjöfart. Som tidigare nämnts (se rubriken *Riksintresse för friluftsliv och naturvård*), behöver MKB utgå ifrån en analys av ett scenario med högsommartrafik kopplat till de planerade samordnade broöppningarna. Vad gäller risken för påsegling, så kan den nya bron anses bli säkrare. Dock behöver även risken för påsegling i höjdled beskrivas.

### *Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten*

Situationen gällande miljö kvalitetsnormer för luft (kvävedioxid och partiklar) runt befintlig Göta Älv bro redovisas inledningsvis i MKBn. Frågan följs vidare upp i redovisningen av miljökonsekvenser, där det anges att luftmiljön vid bebyggelse nära nuvarande bro och på t.ex. gång- och cykelbanor mellan bebyggelse och bron inte kommer att påverkas av järnvägsplanen som endast behandlar spår vägstrafiken. Länsstyrelsen kan dela denna bedömning, men efterlyser samtidigt en beskrivning av helhetsbilden gällande luftkvaliteten



(jfr MKBs behandling av buller). MKBn drar t.ex. inga direkta slutsatser om att biltrafiken ökar mm.

Under anläggningsfasen, är det viktigt att utsläpp till följd av transportarbete i samband med masshantering beskrivs. Den eventuella påverkan på MKN för luft som detta kan medföra under byggskedet behöver klargöras.

Göta älv är ett vattendrag som är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten för fiske. Det finns både havsvandrande lax och öring. Göta älv ingår även i Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen (2001:554) om laxfiskevatten. Med avseende på MKN Vatten, klassas vattenförekomsten som ett kraftigt modifierat vattendrag (KMV) med målet att nå en god kemisk status 2015 och en god ekologisk potential senast år 2021. Vattenförekomsten bedöms idag ha en god kemisk status, men risk finns att den inte bibehålls till följd av befintliga halter av kvicksilver. Den ekologiska statusen bedöms idag vara måttlig. Länsstyrelsen vill erinra om att vid varje förändring måste det framgå hur planerade åtgärder påverkar aktuell vattenförekomst status vad gäller Ekologisk status – Fysikalisk kemiska kvalitetsfaktorer och Kemisk status, särskilt vad gäller prioriterade ämnen, samt hur det aktuella projektet avser att uppfylla samtliga gällande MKN. I begreppet ingår även att beskriva hur statusen kan förbättras genom projektet. Frågan är framförallt aktuell i efterföljande prövning enligt 11 kap MB, men uppmärksammas i järnvägsplanen, och torde främst beröra dagvattenhantering.

Göta älv är också av nationellt intresse som dricksvattenresurs för Göteborgs Stad. Frågan bör omnämnas i redovisningen av allmänna intressen i MKBn.

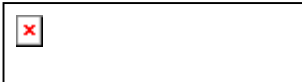
#### *Geoteknik*

Statens geotekniska institut i särskilt yttrande till Länsstyrelsen (dat 2012 01 22, kopia bifogas för kännedom) framfört synpunkter på de geotekniska frågor som behöver belysas i den fortsatta planeringen. Länsstyrelsen instämmer i institutets synpunkter. Länsstyrelsen förutsätter också att de synpunkter institutet framför ur miljögeoteknisk synpunkt beaktas i fortsatt arbete.

#### *Kulturmiljövården i övrigt*

Planförslaget innebär att befintlig Göta älvbro kommer att rivas. Länsstyrelsen betonar här betydelsen av att detta moderna monument dokumenteras på ett godtagbart sätt och ser positivt på att omfattning och metod för detta ska ske i samråd med Länsstyrelsen. Påverkan på stadslandskapet, orsakad av den nya bron, bedöms bli begränsad mot bakgrund av föreslagen höjd och placering.

Förväntad förekomst av dolda lämningar från Stormaktstidens Göteborg är väl beskrivet i MBKn, liksom resultat från tidigare undersökningar i området. Utöver befästa lämningar kan enligt Länsstyrelsens mening förekomsten av vrak inte uteslutas, vilket borde nämnts i beskrivningen. Länsstyrelsen betonar att hela det södra brofästet, med tillhörande på- och avfarter,



berör fornlämning RAÄ Göteborg 216 och att ingrepp i fornlämning kräver Länsstyrelsens tillstånd. Då förutsättningar att genomföra adekvata förundersökningar saknas, mot bakgrund av rådande trafiksituation, måste tid för kommande undersökningar inplaneras i god tid före exploateringen påbörjas. Resultatet från dessa förundersökningar blir sedan vägledande för bedömning om krav ska ställas på särskild undersökning, där berörda delar av fornlämningen slutdokumenteras.

#### *Naturvärden i övrigt*

Länsstyrelsen delar uppfattningen om att det framförallt är naturvärden knutna till vatten som berörs. Miljöförvaltningen har i sitt yttrande berört bullerpåverkan på fisk och förekomst av knölnate inom influensområde för vattenverksamheten. Länsstyrelsen anser att synpunkterna bör beaktas i fortsatt MKB-arbete.

I MKB anger Trafikkontoret att ruvande silltrut senast 2010 har observerats på en träpåle väster om nuvarande bro. Silltruten omfattas, i likhet med alla svenska vilda fågelarter, av artskyddsförordningen och har enligt Artdatabanken (2010) status som Nära hotad (NT). Det saknas i MKB en beskrivning av hur byggandet av ny bro och rivning av den gamla bron påverkar silltrutens eventuella häckningsplats, samt förslag till ev. skyddsåtgärder.

Beroende på utförande, kan brons utformning och färgsättning komma att innebära en ökad risk för kollisioner för flyttfåglar. Göta Älvdalen är ett viktigt stråk för flyttande fåglar. Frågan bör beaktas i det kommande arbetet med detaljutformning av bron.

#### *Vattenverksamhet – prövning enligt 11 kap MB*

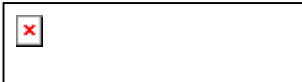
Omfattningen av arbeten i vatten med anledning av just järnvägsplanen behöver tydliggöras i planen. Resultatet av kommande geotekniska utredningar och behovet av ev. geotekniska förstärkningsåtgärder, behöver beaktas i detta sammanhang.

Blir det frågan om grundvattensänkning, är även detta vattenverksamhet. Kommer det att ske någon avsänkning av grundvattennivåerna vid anläggning eller drift (t ex vid schakt som ska ske inom spont)? Detta behöver klargöras för att förebygga störningar som kan påverka stabilitetsförhållanden för omkringliggande byggnader eller andra konstruktioner.

Frågor kopplade till tillståndsprövning för vattenverksamhet redovisas av Länsstyrelsen i separat yttrande i den samrådsprocess, som följer av denna prövning.

#### **Beredning, deltagande**

I ärendets slutliga handläggning har Jan Ottander och Mats Herklint, Kulturmiljöenheten, Sofia Stridsman, Vattenvårdsenheten, Gudrun Törnström, Miljöskyddsenheten, Sven Arvidsson, Naturvårdsenheten samt Patrik Jansson,



Enheten för skydd och säkerhet deltagit. Nina Storsveen har granskat ärendet som handlagts av Karin Slättberg, båda på Samhällsbyggnadsenheten.

Nina Storsveen

Karin Slättberg

Kopia till:

Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret  
Göteborgs Stad, Miljöförvaltningen

Trafikverket, Per Stenerås och Bertil Hallman  
Sjöfartsverket, Roy Jaan  
Statens geotekniska institut, Bengt Rosén

Kulturmiljöenheten, MH och JO  
Vattenvårdsenheten, SS  
Miljöskyddsgruppen, GT  
Enheten för skydd och säkerhet, PJ

Nina Storsveen  
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditjonslista



Datum  
2013-02-14

Beteckning  
5.5.0-1302-0101

Ert datum  
2013-02-01

Er beteckning  
402-2427-2013

Vår referens / Regionkontor Göteborg  
C Hultén

Via e-post  
Länsstyrelsen Västra Götaland  
Samhällsbyggnadsenheten  
Karin Slättberg

## Detaljplan för Bro över Göta älv, Göteborgs Stad

### Yttrande över samrådshandling daterad Januari 2013

Statens Geotekniska Institut (SGI) har av länsstyrelsen i Västra Götaland erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande begränsas till geotekniska säkerhetsfrågor såsom skred, ras, erosion samt geotekniska säkerhetsfrågor kopplade till översvämning.

Syftet med planen är att reglera läge och utformning av en ny bro samt ge byggrätt för ny bebyggelse på den södra sidan av älven vid platsen för befintligt brofäste och befintligt parkeringsgarage.

SGI har i programskedet (2009-10-26, d nr 5.50- 0910-02 82) lämnat synpunkter. Då förelåg flera alternativa broläggningar samt ett tunnelalternativ. I samband med MKB för järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet har SGI (dnr 5.3.2-1211-0727) lämnat synpunkter 2012-11-27 (Trafikkontoret) samt 2013-01-22 (länsstyrelsen). Vi har i samband med yttrandena påpekat behoven av att tidigt utreda de geotekniska förutsättningarna och säkerhetsfrågorna, vilket det i de aktuella underlagen saknades information om. Vi har även i yttrandena givit exempel på geotekniska och miljögeotekniska frågeställningar som vi anser behöver utredas och redovisas.

#### Underlag:

- Planbeskrivning, genomförandebeskrivning, MKB, grundkartor, illustrationskartor samt plankartor med planbestämmelser. Samrådshandling upprättad av Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret januari 2013.

Geotekniskt underlag tillhörande planen saknas.

I planbeskrivningen beskrivs mycket översiktligt geotekniska förhållanden och det hänvisas till att samtliga geotekniska undersökningar i området ska sammanställas och vid behov ska ytterligare undersökningar utföras. Avseende grundläggning anges att planbeskrivningen ska kompletteras. Det omnämns inget om geotekniska säkerhetsfrågor. SGI ser det angeläget att de geotekniska förutsättningarna utreds och att markens lämplighet med hänsyn till geotekniska säkerhetsfrågor klarläggs innan utställning. Krävs säkerhetshöjande åtgärder ska dessa säkerställas i planen på ett plantekniskt lämpligt sätt. I planbeskrivningen finns angivet flera förutsättningar som förutom markanvändningen kan påverka stabiliteten bl a höjning av markyta vid bronns norra landfäste, höjning av markyta för hantering av dagvatten etc. Även omgivningspåverkan behöver beaktas.

---

#### Statens geotekniska institut

##### Huvudkontor

Besöksadress: Olaus Magnus väg 35  
581 93 LINKÖPING  
Tel 013-20 18 00  
Fax 013-20 19 14

##### Regionkontor Göteborg

Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B  
Postadress: 412 96 GÖTEBORG  
Tel 031-778 65 60  
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053  
Org nr 20 21 00-0712  
E-post [sgi@swedgeo.se](mailto:sgi@swedgeo.se)



Datum  
2013-02-14

Beteckning  
5.5.0-1302-0101

I genomförandebeskrivningen anges översiktligt under Geoteknik att stabiliteten under senare år har beräknats och då ansetts vara tillfredställande för nuvarande förhållanden. SGI kan inte ta ställning till detta då vi dels inte haft tillgång till några utredningar, dels anser att man för stabilitetsbedömning ska ta hänsyn till planens förutsättningar, omgivningspåverkan och de krav som gäller nyexploatering.

SGI kan inte ta ställning till planens lämplighet med hänsyn till ras, skred och erosion utifrån redovisat underlag utan anser att kompletteringar erfordras.

SGI har inte granskat frågeställningar rörande markmiljö inklusive markradon.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

Carina Hultén