



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Planhandling

Utställning

Datum: 2011-05-31

Diarienummer: 0739/10

Fredrik Söderberg

Telefon: 031-368 15 91

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

Detaljplan för Spårväg Skeppsbron inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg

Planbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Huvudsyftet är att möjliggöra utbyggnad av spårväg genom området och en knutpunkt för kollektivtrafik vid Stenpiren.

Syftet är vidare att skapa en attraktiv och väl fungerande gata för gående, cyklister, kollektivtrafik och fordonstrafik genom området, samt en attraktiv och väl fungerande knutpunkt och terminalbyggnad. Planen ska även möjliggöra en utflyttning av kajen mot Göta älv, samt en angöringsbrygga för fartyg för kollektivtrafik över älven.

I stora drag innebär detta att Stora Badhusgatan breddas, spårvagn och buss kör i mittdelen och körbanor för övrig trafik ligger utanför. Angöringsytor och parkeringsytor finns längs körbanorna. Intill trafikytorna finns breda gångytor och plats för trädrader, cykelparkering, belysning, uteserveringar etcetera.

Byggrätten för Rosenlundsverket minskar vilket innebär att befintlig kontorsbyggnad mot Stora Badhusgatan måste rivras.

En knutpunkt för spårvagn, buss och färja skapas. En terminalbyggnad med ca 1000 m² area på marken möjliggörs, kajen flyttas ut 20-40 meter vid Stenpiren och marknivån kring knutpunkten höjs till ca +12,7 meter över stadens nollplan.

Handlingar

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta

Övriga handlingar:

- Samrådsredogörelse för detaljplan
- Illustrationsritning
- Grundkarta

- Kvalitetsprogram
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Sweco 2011-05-31
- Program med samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning

Utredningar:

- Arkeologi
 - Arkeologiskt expertutlåtande, Göte Nilsson Schönborg, mars/juni 2011
 - Länsstyrelsens meddelande ang arkeologisk förundersökning, 2011-06-09
 - Redovisning av arkeologisk undersökning, Riksantikvarieämbetet, 2011-05-31
 - Arkeologisk förundersökning, På spaning efter Badstugubastionen vid Skeppsbron i Göteborg. Riksantikvarieämbetet, 2008
- Bedömning av luftkvalitet. Sweco, 2009-09-14
- Geoteknisk utredning för detaljplan – Spårväg Skeppsbron, Sweco, 2011-07-01
- Ljud och vibrationer – underlagsrapport till detaljplan för ny spårväg på Skeppsbron, ÅF-Infrastruktur 2011-03-21
- Markmiljö
 - Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Sweco, 2011-03-08
 - PM – Sedimentprovtagning i Göta Älv, Skeppsbron till Rosenlundskanalen, Tyréns AB, 2007-10-01
 - PM – Översiktlig jordprovtagning mellan Stora Hamnkanalen och Rosenlunds-kanalen, Tyréns AB, 2007-12-11
- Skeppsbron och Stora Otterhällan, bebyggelsehistoria och stadsbyggnadskvaliteter. Antikvariskt planeringsunderlag. Stadsbyggnadskontoret, Juni 2009
- Strömningsstudie för planerad bebyggelse på Skeppsbron. SMHI, 2009-06-04
- Stadsrumsanalyser för del av södra älvstranden. Spacescape, 09-05-04
- Utvärdering av parallella uppdrag samt rekommendationer inför fortsatt arbete, projekt Skeppsbron. Stadsbyggnadskontoret och Älvstranden utveckling, 2009-01-08.

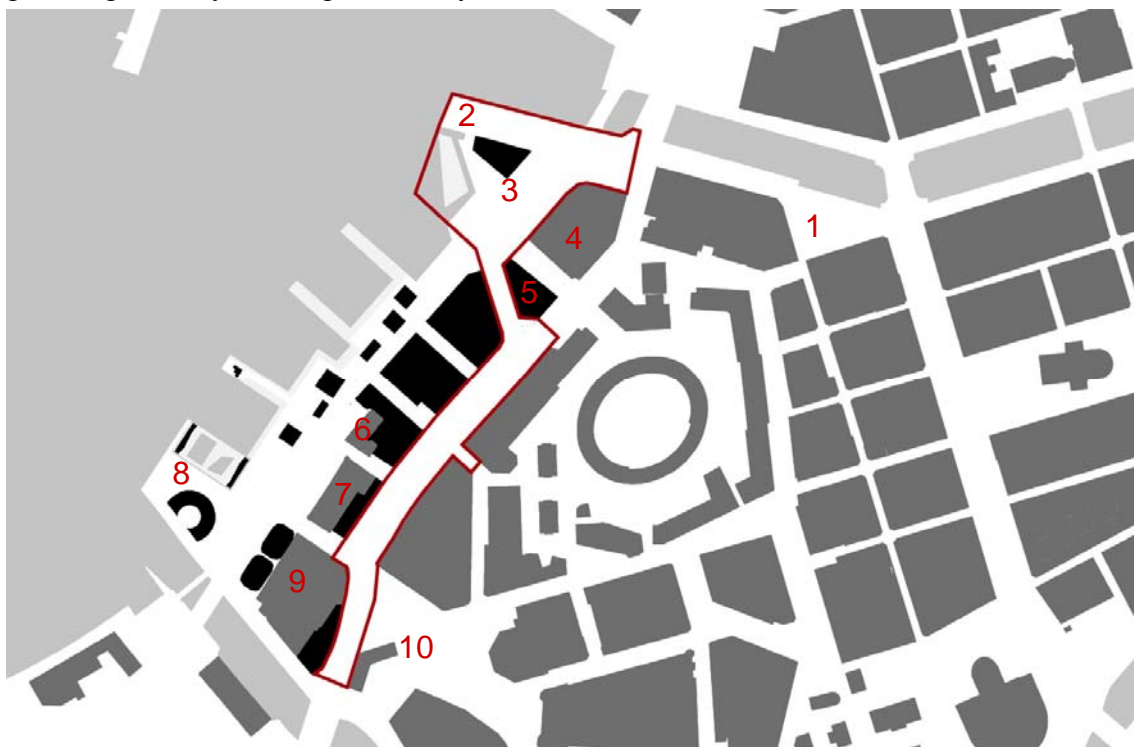
Översikt och bakgrund

Planområdet är beläget i Göteborgs centrum, mellan Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen vid Göta Älv.



Detaljplanen ingår i ett större stadsutvecklingsprojekt innehållande generösa allmänna ytor för vistelse och aktivitet, samt omkring 400 lägenheter och 30000 m² lokalyta för ex. kontor, handel och hotell. En separat detaljplan för detta område avses tas fram. Samråd för detaljplan för projektet som helhet genomfördes hösten 2009.

Målsättningen är att åter förena staden med vattnet efter att Götatunneln tagits i bruk och att hela en idag trasig stadsbild. Gator, torg, platser och kajområdet ska bli göteborgarnas nya vardagsrum i city.



Översiktsskarta som även visar hela stadsutvecklingsprojektet med planerad bebyggelse i svart och utflyttad kaj, nu aktuellt planområde är markerat med röd linje.

1. Lilla Torget, 2. Stenpiren, 3. Knutpunkt Skeppsbron, 4. Skeppsbrohuset, 5. Triangeltomten, 6. Kinesiska Muren, 7. Merkurhuset, 8. Nocken, 9. Rosenlundsverket, 10. Esperantoplatsen

Detaljplanen har föregåtts av ett omfattande idé- och utvecklingsarbete i form av ett första programsamråd 2003 samt dialog Södra Älvstranden och parallella stadsanalyser 2005. En redogörelse för detta finns i programmets del 1. Under 2007 genomfördes parallella arkitektuppdrag, vilket resulterade i fyra konkreta förslag till planunderlag. Det samrådsförslag till detaljplan för stadsutvecklingsprojektet som helhet (september 2009) är en syntes av de föregående leden i processen. Arbetet kommer att fortsätta och förslaget utvecklas.

För de delar som ryms inom aktuell detaljplan för spårvägen har endast mindre förändringar gjorts sedan samrådet.

Förutsättningar

Areal och markägoförhållanden

Planområdet omfattar cirka 2,5 hektar. Marken ägs till största delen av Göteborgs Stad, övriga markägare är Södra Älvstranden Utveckling AB, Skanska Fastigheter Göteborg AB och Göteborg Energi AB. Vattenområdet ägs av Göteborg Stad.

Planförhållanden

Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger ”Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor”. Det innebär bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor med mera. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. Ett markreservat för spårväg genom området och en större småbåtshamn är anvisad.

En fördjupning av översiktsplanen gällande Södra Älvstranden antogs 1997, den gäller inte längre.

Program

”Program för Södra Älvstranden”, godkänt av kommunfullmäktige 2007-05-10. Syftet med programmet var att utgöra ett aktuellt underlag för de planer som ska möjliggöra att staden åter möter älven. I första hand gällde det att lägga fast grundstrukturen medan innehåll och utformning lämnades till efterföljande detaljplaneläggning. En blandad stadsbebyggelse föreslås och viktigt är att områdena blir lättillgängliga för alla. Stora Bommen (vid Stenpiren) anges som den viktigaste noden i området, där en knutpunkt för gång-, cykel- och kollektivtrafik kan utvecklas.

Detaljplan

För området gäller detaljplanerna F121, F3174, E2077, E2076, F522, F1444, F295, F2292 och F2753. Genomförandetiden för samtliga planer har gått ut.

Fornlämningar och kulturhistoria

Området omfattas av riksintresse för kulturmiljövården (Stadskärnan, 1600-tals staden) och ingår i ett fornlämningsområde (Gö 216).

De befästningar som omgav 1600-talets Göteborg byggdes ut i flera etapper och i skilda byggnadstekniker. Mot Göta älv utformades försvarsanläggningarna för att hindra landstigning från båtar.

Murarnas läge och skick har undersökts vid fem tillfällen. Både grävning och markradarundersökning har gjorts. Tre förundersökningar har gjorts i Stora Badhusgatan. Med ledning av gamla befästningskartor har de lägen där muren korsar gatan undersökts, inga murdelar har hittats.

I kv. Verkstaden finns däremot murdelar inom planområdet.

Inga spår av sänkverk eller pålspärr har påträffats. Ur marinarkeologisk synvinkel har markradarundersökningen inte gett indikation på några föremål inbäddade i lera eller utfyllnad. Bedömning har vidare gjorts att området i vattnet utanför befintliga kajer har muddrats till sådant djup att några marinarkeologiska föremål ej finns kvar.

Befintlig bebyggelse

Rosenlundsverkets sydöstra del, en del av en kontorsbyggnad, är den enda bebyggelsen inom planområdet.

Området kring aktuellt planområde kan kategoriseras som ett verksamhets- och kontorsområde. Tegel- och putsfasader dominerar och den förhärskande byggnadshöjden är cirka 7 våningar. Byggnaderna i anslutning till området är i huvudsak uppförda från omkring förra sekelskiftet fram till 50-talet, men både äldre och nyare

byggnader förekommer. Residenset som är uppfört år 1648 ligger i anslutning till planområdet.

Bebyggelsen kring planområdet inrymmer främst kontor, hotell, bostäder och energi-produktion/distribution, men även gymnasieskola och andra verksamheter.

Service

Inom området finns trots det centrala läget ett begränsat utbud av service. Inom 500 meter finns emellertid det breda utbud som Göteborgs centrum erbjuder.

Trafik och parkering

Gång- och cykeltrafik

I anslutning till området finns ett viktigt och välanvänt gångstråk, mellan city/Kungsgatan och Linné/Järntorget över Esperantoplatsen. Stråken längs Södra Hamngatan och Rosenlundsgatan ut till älven är viktiga, men relativt lågt utnyttjade idag.

I "Cykelprogram för Göteborg 1999" är en cykelbana för det övergripande cykelnätet föreslagen i Stora Badhusgatan. En befintlig cykelbana, som ingår i det övergripande cykelnätet, går längs kajen.

Kollektivtrafik

Buss

Buss trafikerar genom området och närmaste hållplatser finns vid kvarteret Mercurius, vid Skeppsbrohuset och vid Lilla Torget.

Älvtrafiken

Älvsnabben och Älvsnabbare angör hållplatsen Rosenlund, strax söder om Rosenlunds-kanalen.

Biltrafik

När Götatunneln togs i bruk år 2006 förändrades trafiksituationen på södra älvstranden. Omkring 80 procent av den trafik som gick ovan mark innan år 2006 går numera i Götatunneln. Stora Badhusgatan och Skeppsbron beräknas idag trafikeras med knappt 10 000 fordon/dygn.

Parkering

På Skeppsbron finns cirka 1200 parkeringsplatser. I den tillfälligt ankrade P-arken finns 403 platser av dessa. Cirka hälften av alla p-platser är förhyrda.

Störningar

De befintliga ljudkällorna inom planområdet utgörs till största del av vägtrafikbuller. Beräkningar och ljudmätningar har gjorts som visar på ljudnivåer från gatutrafiken på upp till 64 dBA ekvivalent ljudnivå. Hamnverksamheten, fartyg samt Rosenlundsverket är källor som också påverkar omgivningen, men dessa bedöms inte påverka den totala dygnsekvivalenta ljudnivån. De kan dock vara störande om höga ljudimpulser förekommer eller om ett ihållande ljud hörs nattetid. Rosenlundsverket är i drift året runt, men högproduktion av el och fjärrvärme sker endas enstaka gånger per vintersäsong. Vägtrafiken är således dimensionerande för den totala ekvivalenta ljudnivån.

Luft

När Götatunneln togs i bruk år 2006 förändrades trafiksituationen på södra älvstranden och därmed även den geografiska utsläppsfördelningen av luftföroreningar. Idag sker huvuddelen av utsläppen från trafiken i Götatunneln via tunnelmyningar dels vid Järntorget och dels vid Lilla Bommen.

Den centrala lokaliseringen av det aktuella planområdet innebär att luftförorenings-situationen även är påverkad av omgivande aktiviteter. Luftföroreningsutsläppen från den lokala trafiken, Rosenlunsverket, Götatunnelns mynningar och aktiviteterna på älven är väsentliga utsläppskällor som påverkar luftkvaliteten inom området.

Mark och vatten

Området består i huvudsak av trafikområden, parkeringsytor, kaj/pir och öppet vatten. Vattenområdet utgör en del av Göta Älv.

Markföroreningar

Översiktlig jordprovtagning har genomförts inom planområdet av Tyréns 2007 och av Sweco 2011. Jordprovtagningen visar på föroreningar i flera provpunkter i fyllnads-lagret. Det förekommer också industriavfall i form av slagg. Höga halter av framför allt metaller (bly och koppar) samt PAH i främst det övre fyllnadslagret.

En undersökning av sediment i Göta Älv har genomförts av Tyréns 2007 och visar på en likartad förorenings-situation inom vattenområdet. Resultaten stämmer överens med tidigare utförda provtagningar i näraliggande områden. På den lera som underlagrar sedimenten har ingen provtagning utförts men den bedöms, med hänsyn till tidigare provtagningar i närområdet, innehålla låga föroreningsnivåer.

Markradon

Området är generellt klassat som normalriskområde för markradon förutom den södra delen av området som klassas som lågriskområde.

Vatten

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (Vattenmyndigheten för Västerhavet), har beslutat om föreskrifter gällande kvalitetskrav för vattenförekomster i distriktet. Statusklassificering och miljö kvalitetsnormer finns för ytvatten och grundvatten.

Statusklassificering och miljö kvalitetsnormer för ytvatten gällande Göta Älv, delen mynningen till Mölndalsån:

- Den ekologiska statusen är oklassificerad då vattendraget är kraftigt modifierat. Den ekologiska potentialen är måttlig, men inga förbättringsåtgärder har specificerats. Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljö kvalitetsnormen till god ekologisk potential med tidsfrist till 2021. Det är ekonomiskt orimligt och/eller tekniskt omöjligt att vidta de åtgärder som skulle behövas för att uppnå god ekologisk potential 2015. Om alla möjliga och rimliga åtgärder vidtas kan god ekologisk potential förväntas uppnås 2021.
- Kemisk status är god. Den hittills utförda kartläggningen har inte kunnat påvisa att statusen i vattenförekomsten är försämrad till följd av påverkan från miljögifter. Enligt miljö kvalitetsnormen ska god kemisk ytvattenstatus uppnås (upprätthållas i detta fall) till år 2015, med undantag för kadmium och kadmiumföreningar.

Någon grundvattenförekomst med beslutad miljö kvalitetsnorm berörs inte av detalj-planen.

Området är ett riskområde för översvämningar. Södra Hamngatan ligger på mellan +12,7 och +13,0 meter och Stora Badhusgatan ligger på mellan +12,3 och +13,8 meter mätt i Göteborgs höjdsystem. Från Stora Badhusgatan sluttar området ner mot Göta Älv och kajen ligger i huvudsak på +11,5 till +12,0 meter. Medelvattenståndet i Göta Älv vid området är +10,1 meter, högsta högvatten är cirka +11,8 meter.

Geotekniska förhållanden

Området för Skeppsbron utgjordes ursprungligen av vassmarker. Under 1800-talet fylldes marken inom Skeppsbrområdet ut mellan Vallgraven vid Rosenlund och Stora Hamnkanalen. Utfyllnaden utfördes med mestadels muddermassor av grus, sand, silt och lera samt byggnadsrester i form av exempelvis tegel och trä. Under modernare tid har även utfyllnad med betong och slagg utförts. Utfyllnadens mäktighet är som störst närmast nuvarande kajlinje där uppfyllnaden är närmare 7 meter.

Inom området för den nya spårvägens sträckning utgörs jordlagerföljden därmed generellt överst av fyllnadsmaterial med varierande mäktighet som underlagras av en homogen lera med mäktighet som varierar stort.

Från Pusterviksbron i söder till korsningen mellan Stora Badhusgatan och Bryggaregatan är lerans mäktighet ca 10 till 25 meter. På sträckan mellan Bryggaregatan och Lilla Badhusgatan är djupet till berg mindre vilket innebär att den planerade spårvägssträckningen kommer att vara förlagd på ett tunnare lerlager samt även fastmark. I läget för den planerade kollektivknutpunkten, som ligger precis söder om Stenpiren, ökar lerans mäktighet till att vara ca 50 till 60 meter.

Stenpiren anlades år 1844 med en bredd av ca 16 meter. Den ursprungliga konstruktionen utgörs av timrad stenkista som grundlagts på korta träpålar. I början av 1900-talet breddades piren med ca 15 meter på södra sidan till den bredd piren har idag. Breddningen utgörs av ett kajdäck av trä som grundlagts på tätt slagna korta träpålar. På kajdäcket har sedan uppfyllnad utförts. Detta innebär att det är fritt vatten under denna del av piren. Norra sidan av Stenpiren samt den yttersta delen av piren förstärktes på 1920- respektive 1970-talet. Övriga delar av Stenpiren bedöms ha kvar sin ursprungliga grundläggning.

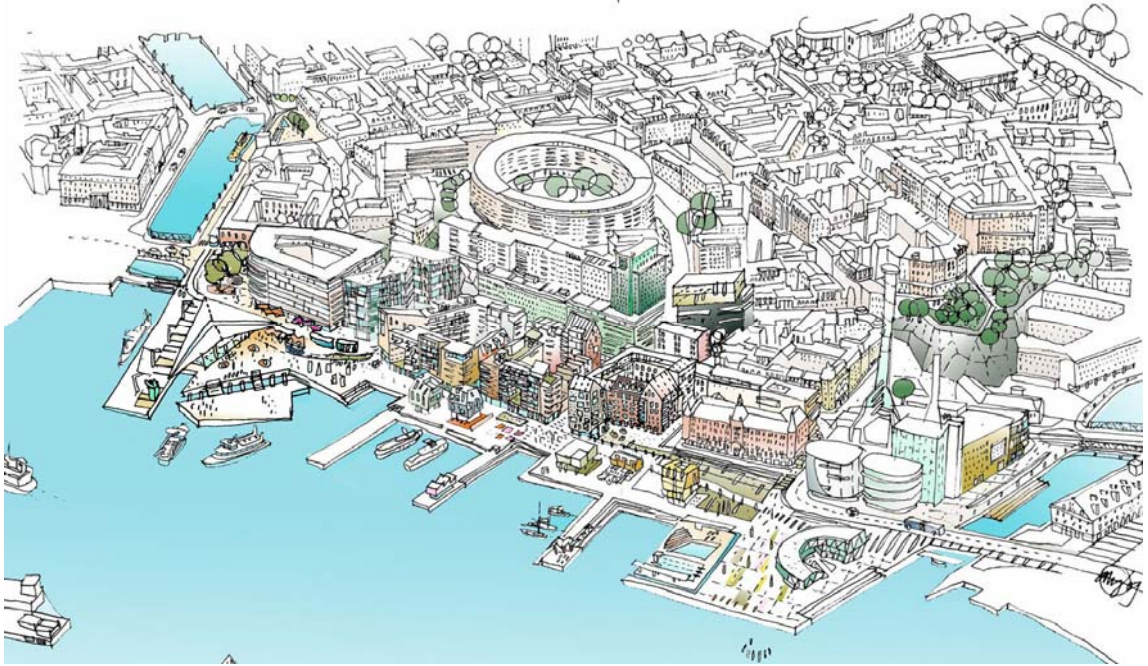
Stabiliteten för planområdet är tillfredsställande för befintliga förhållanden.

Övriga planer och projekt

Samband finns bland annat med:

- Detaljplan för Skeppsbron
- Järnvägsplan för Spårväg Skeppsbron, Järntorget – Stenpiren – Lilla Torget
- Program för Norra Masthugget, stadsutvecklingsprojekt
- Program för Södra Älvstranden (nordöstra delen d.v.s. Packhuskajen), stadsutvecklingsprojekt
- Västlänken och K2020
- Kringens fortsättning - Operalänken
- Framtida färjetrafik

En detaljplan avses tas fram för ett större stadsutvecklingsprojekt innehållande generösa allmänna ytor, samt omkring 400 lägenheter och 30000 m² lokalyta. Nu aktuell detaljplan ligger helt i linje med detta projekt och ska ses som en första del.



Det större stadsutvecklingsprojektet

Illustration av Erséus Arkitekter

För att bygga spårväg krävs en järnvägsplan, denna tas fram av trafikkontoret parallellt med denna detaljplan. Utställning av järnvägsplanen genomförs av Trafikverket. Järnvägsplanen gäller hela sträckan Järntorget – Lilla Torget. Järnvägsplanen kan inte fastställas innan detaljplaner som tillåter spårväg gäller.

Programarbete pågår för Norra Masthugget. Området har idag en ensidig markanvändning med övervägande kontor och stora parkerings- och trafikytor. Syftet med programmet är att utreda förutsättningarna för en strukturerad utveckling av området, för att bli ett innerstadsområde av blandad karaktär. På längre sikt kan det även bli möjligt att knyta ihop kajen med Linnéstaden.

Planarbetet för Packhuskajen är kopplat till byggandet av Västlänkens tågtunnel under Göteborg. Tågtunneln är planerad att gå under delar av planområdet, byggandet påbörjas tidigast 2018. Bedömningen är att åtgärder i denna detaljplan inte krävs.

Kringen är en förkortning för Kollektivtrafikringen, vilken är en del av Göteborgsöverenskommelsen. Projektet startades 1998 och har som mål att effektivisera Göteborgs spårvägssystem genom att bygga en ringled för spårvagnar, dels för att avlasta Brunnsparken men också för att öka kollektivtrafikens andel av resenärerna i rusningstrafik. Den sista etappen av Kringen utgörs av ny spårväg i sträckningen Järntorget – Stora Badhusgatan – Stenpiren – Lilla Torget. När Västlänken är byggd kan en förlängning i sträckningen Stenpiren – Operan – Drottningtorget, kallad Operalänken, bli aktuell.

I arbetet med K2020 – framtidens kollektivtrafik i Göteborg – sägs att andelen resor med kollektivtrafik ska öka från dagens 24 procent till 40 procent vilket innebär mer än en fördubbling av antalet resor med kollektivtrafik år 2025.

Båttrafiken över älven kommer att bli viktigare i framtiden med mer bostäder och verksamhet på Hisingen. Det kommer troligen att bli mer skytteltrafik över älven och det kan även bli trafik till skärgården. Trafik till skärgården kommer troligen att öka behovet av cykelplatser kring knutpunkten markant.

Detaljplanens innebörd

Struktur

Stadsrumsanalys - space syntax

Space syntax är en metod som analyserar hur väl gator är kopplade till varandra, den lokaliserar gator som ligger mer centralt och gator som ligger mer perifert i ett system. Metoden ger ett underlag för att bedöma hur flöden av människor blir i området. En stadsrumsanalys med hjälp av space syntax har gjorts som underlag för att bedöma kvaliteter och brister i planförslaget för hela stadsutvecklingsprojektet med bebyggelse och platser kring Skeppsbron.

För det nu aktuella projektet kan sägas att den nya/uppgraderade Stora Badhusgatan skapar ett nytt stadsövergripande stråk i och med den nya kopplingen över Vallgraven, mellan Landsväggsgatan och Stora Badhusgatan/Stora Hamnkanalen. Det bidrar till att Skeppsbron har god potential att utvecklas till en naturlig del av Göteborgs centrum.

Trafikstruktur

Kollektivtrafikstråket genom området är i huvudsak förlagt till Stora Badhusgatan, i norr viker stråket av ut mot Skeppsbron och Stenpiren. En spårvagnshållplats finns inom området och är förlagd i anslutning till Stenpiren. Här bildas en knutpunkt för de olika trafikslagen; buss, spårvagn och båttrafik. Den framtida Operalänken kan ansluta vid Stenpiren.



Trafikföring i området

Gång- och cykeltrafik

Genom området, i nord-sydlig riktning, löper två stråk för gång- och cykeltrafik. I öster, längs Stora Badhusgatan samsas biltrafik och cyklar i gatumiljön medan gående hänvisas till traditionella gångbanor. I väster, utmed kajen löper det andra gång- och cykelstråket (vilket ingår i cykelstomnätet).

För att minska barriäreffekten och öka säkerheten för alla planeras upphöjda övergångsställen över Stora Badhusgatan. Detta regleras dock inte i detaljplanen. Kajen inom planområdet, utanför kollektivtrafikstråket, är med undantag för angöringstrafik bilfri.

Spårväg och buss

Spårvägen ansluter till området via Rosenlundsbron och Esperantoplatsen i söder. För att nå ut till den nya kollektivtrafikknutpunkten vid Göta älv dras stråket diagonalt från Stora Badhusgatan till Stenpiren, för att sedan runda Skeppsbrohuset och fortsätta in på Södra Hamngatan. I sin helhet sträcker sig den nya spårväglänken mellan Järntorget och Lilla Torget.

Busstrafiken är av naturliga skäl mer flexibel och ansluter dessutom via Masthamnsbron i sydväst. I norr ansluter trafiken via Götaleden, Södra Hamngatan och Norra Hamn-

gatan. Busstrafik från sydväst, som inte stannar vid den nya bytespunkten, passerar genom Götatunneln.

Spårvagns- och busstrafik samsas i en kollektivtrafikzon, mitt i Stora Badhusgatan. Busstrafik kan ansluta till/lämna detta stråk i korsningen Surbrunnsgatan/Stora Badhusgatan i söder samt vid Skeppsbroplatsen i norr. I högtrafik passerar cirka 1 buss/spårvagn per minut och riktning. Busshållplatsen vid Rosenlund planeras att upphöra.

Färjetrafik

Hur knutpunkten kommer trafikeras med färja är oklart, men utöver Älvsrabben tillkommer skyttlar över älven till Lindholmen och på sikt eventuellt även till Frihamnen. Det är även troligt att det blir trafik till skärgården. Under högtrafik är det troligt med 15-20 avgångar per timme från Stenpiren.

Biltrafik

Den huvudsakliga biltrafiken i området går via Stora Badhusgatan, Surbrunnsgatan och södra delen av Skeppsbron, utanför Rosenlundsverket. Sträckningen ska fungera som genomfartsmöjlighet när Götatunneln behöver stängas av.

Trafikmängden beräknas, i huvudstråket, till 10-12000 fordon/dygn. Bredden på Stora Badhusgatan blir ca 31 meter bred från fasad till fasad. Detta innebär att biltrafik får vissa framkomlighetsproblem då även cykeltrafik ska rymmas på körbanorna, biltrafiken får anpassa sig till cykeltrafiken.

Strax söder om korsningen med Lilla Badhusgatan och i korsningen med Rosenlunds-gatan ordnas väändmöjligheter, då biltrafik ej tillåts svänga över spårvagnsspåren i Stora Badhusgatan.

Angöring med lastbil och buss

Angöringsmöjligheter med lastbil och/eller buss behöver ordnas utanför Hotell River-ton, utanför Skeppsbrohuset och även för planerad tillkommande ny bebyggelse.

Bebyggelse

Tillkommande bebyggelse

Den enda byggnaden som ingår i planområdet är terminalbyggnaden för kollektivtrafikens knutpunkt. Gestaltungsfrågorna belyses djupare i Kvalitetsprogrammet.

Knutpunkt Skeppsbron

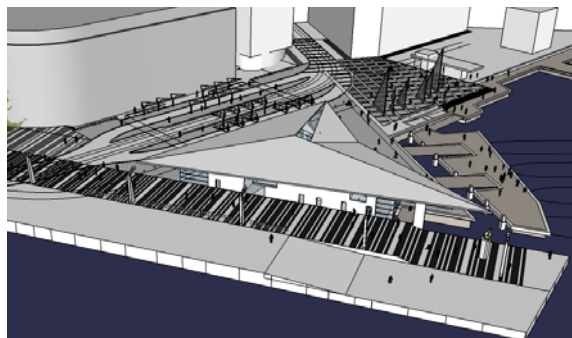
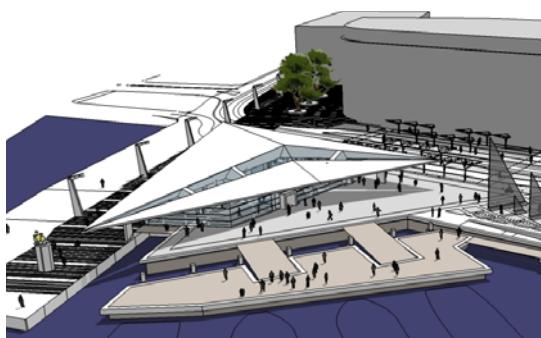
Längst i norr skapas en viktig kollektivtrafikknutpunkt där spårvagnstrafik, busstrafik och färjor angör. Knutpunkten innebär en bekväm och tillgänglig koppling mellan älvtrafiken och citytrafiken. Bytespunkten blir viktig och kommer att genomströmmas av väldigt många människor, Västtrafik räknar med cirka 16000 av- och påstigande resenärer i denna punkt. För denna bytespunkt möjliggörs en terminalbyggnad.

Byggnaden tillåts uppföras till en totalhöjd av ca 9 meter (+ 22,0 m över stadens nollplan) och byggrätten motsvarar en area på mark om ca 1000 m². Taket planeras sträcka sig ut över allmän plats för att utgöra ett klimatskydd, vilket ges stöd i detaljplanen. Minsta fria höjd under taksprånget är 4,5 m för att inte riskera påkörning. För trygghet och trivsel är det viktigt att byggnaden har entréöppningar längs alla längre fasader, detta regleras i detaljplanen.

Lägsta nivå på färdigt golv och öppningar i byggnaden ska vara +12,8 m över stadens nollplan om inte annat översvämningsskydd ordnas.

Invid Stenpiren är utgångspunkten att vattnet ska nå ända in till terminalbyggnaden, för att upplevelsen av piren ska bevaras i högre grad. Fortsatta studier kommer dock göras för att utreda lämpligheten av det, planen möjliggör både utfylld mark och öppet vatten med en passage/gångbro.

Förutom en stor vänthall planeras byggnaden innehålla diverse servicefunktioner såsom servicebutik, kundservice, café och restaurang, detta möjliggörs men regleras inte i detaljplanen. Användningen för kvarteret anges till C – centrum, vilket används för verksamheter som bör ligga centralt.



Möjlig utformning av terminalbyggnad

Illustrationer av Sweco Architects AB

Befintlig bebyggelse

Rosenlundsverket

Rosenlundsverket producerar och distribuerar värme, el och kyla. Anläggningen behöver byggas ut och delvis förnyas. Mot sydöst måste fastigheten minskas eftersom Stora Badhusgatan måste breddas för att möjliggöra spårväg och kringliggande körfält och trottoar. Detta innebär att en lägre byggnad med i huvudsak kontor måste rivas, och muren utanför skorstensfoten måste flyttas in.

Byggnaden som måste rivas avses att ersättas. Byggrätt för detta ges i gällande detaljplan för Rosenlundsverket, och regleras således inte i denna detaljplan.

Detaljplanen reglerar att del av mark för allmänt ändamål (Rosenlundsverket) ska tas i anspråk för allmän plats, huvudgata. En mindre del av skorstens grundläggning hamnar under allmän plats, vilket ges stöd för i detaljplanen.

Platser, gator och vattenområde

För det större stadsutvecklingsprojektet Skeppsbron är de allmänna platserna i området av stor betydelse. Gator, torg, platser och kajområdet ska bli göteborgarnas nya vardagsrum i city. Utformningen är därför viktig, i synnerhet eftersom de platser som nu planeras är första delen i ett större sammanhang. Gestaltungsfrågorna behandlas i kvalitetsprogrammet.

Generellt kan sägas att områdena betecknade Torg₁ är till för gående och cyklande, samt angöringstrafik. Områdena betecknade Torg₂ är till för gående och kollektivtrafik. Allmän biltrafik tillåts inte inom dessa ytor.

Marknivån höjs väsentligt i delar av planområdet. Planerade plushöjder för marken visas i illustrationsritningen.

Nya platser

Vid terminalbygganden och utanför hållplatsläget för spårvagn och buss skapas nya platser genom utfyllnad av vattenområdet, markhöjden blir ca +12,7 m över stadens nollplan.

Platsen som ansluter direkt söder om terminalen binder samman terminal, angöringsbrygga och hållplatsläget för spårvagn och buss. Platsen avses hållas i stort sett helt öppen och omöblerad för att fungera väl för stora folkmängder, väntande och passerande.

Platsen som bildas mellan diagonalen och kajen kommer i högre grad möbleras. Cykelparkering, sittplatser och eventuellt vindskydd kan placeras här.

Skeppsbroplatsen

Platsen är viktig i länken mellan city och Skeppsbron och utformningen ska så långt som möjligt gynna de gående. Platsen måste dock fungera som angöring till denna del av Skeppsbrohuset och eventuellt måste också viss angöringstrafik till knutpunkten och Stenpiren passera här. Några platser för korttidsparkering planeras.

Ett större skärmtak för en entré till Skeppsbrohuset möjliggörs.

Stenpiren

För att klara höjdskillnader mellan dagens stenpir och planerad kaj kommer delar av Stenpiren att höjas. Invid terminalbyggnad kommer markhöjden vara ca +12,7 meter. Höjdskillnader som uppstår tas upp med ramper, murar och eventuellt trappor. Cykelparkering planeras att placeras på Stenpiren.

Angöring till Stenpiren planeras ske via Stora Bommens bro, som ligger utanför Residensbron.

Delawaremonumentet av Carl Milles, uppfört 1956, planeras stå kvar, medan Krigssegelnas minnesmärke av Lars Kleen, uppfört 1997, behöver flyttas.

Färjehamn

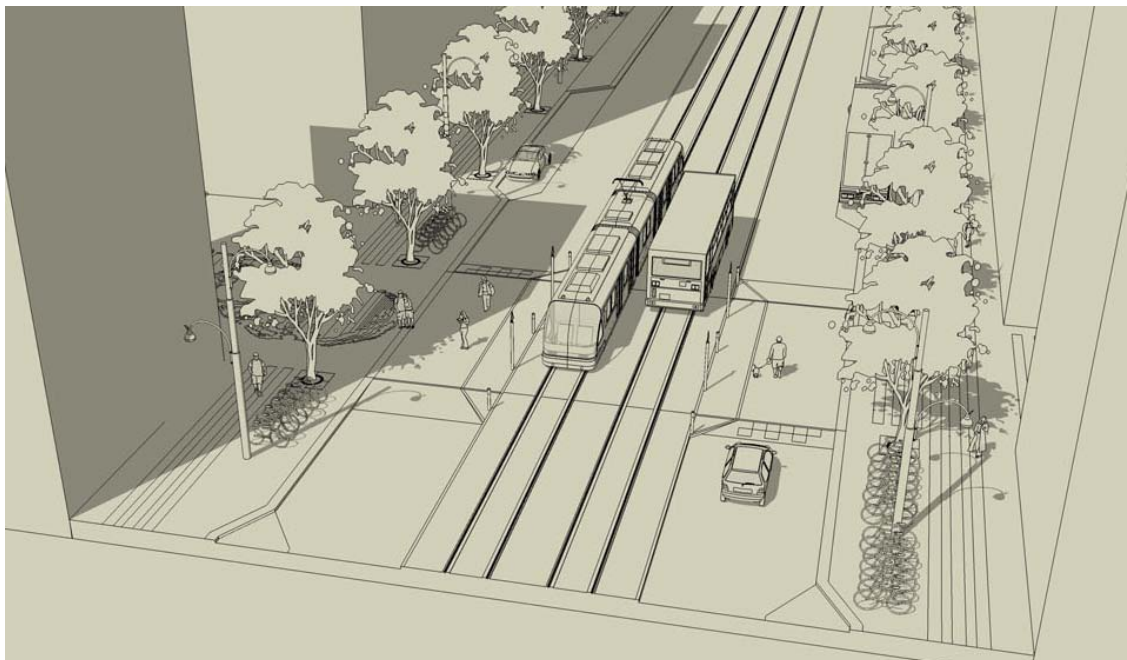
Närmast Stenpiren placeras den nya kollektivtrafikknutpunkten och här planeras Älvsnabben, Älvsnabbare och en skyttel angöra, och kanske även skärgårdstrafik.

En flytande angöringsbrygga med 4 angöringsplatser planeras vid Stenpiren utanför terminalbyggnaden. Bryggan görs tillgänglighetsanpassad så långt som möjligt genom ramper till kajen, max lutning 1:20 kan med ramper klaras för vattenstånd mellan medellågvattnen (+9,58) och medelhögvattnen (+11,2).

Stora Badhusgatan

Gatan är en huvudgata. Gatans bredd blir ca 31 meter vilket till exempel kan jämföras med nedre delen av Linnégatan (28-29 m) och Östra och Västra Hamngatan (32-33 m), Hamngatorna har dock avsevärt bredare gångytor. Längs västra delen av gatan lämnas 3 m utanför denna detaljplan, för att inte begränsa möjligheterna för utformning av kommande bebyggelse och exempelvis utstickande burspråk.

Bestämmelse att trädrader ska finnas längs den breda delen av gatan finns.

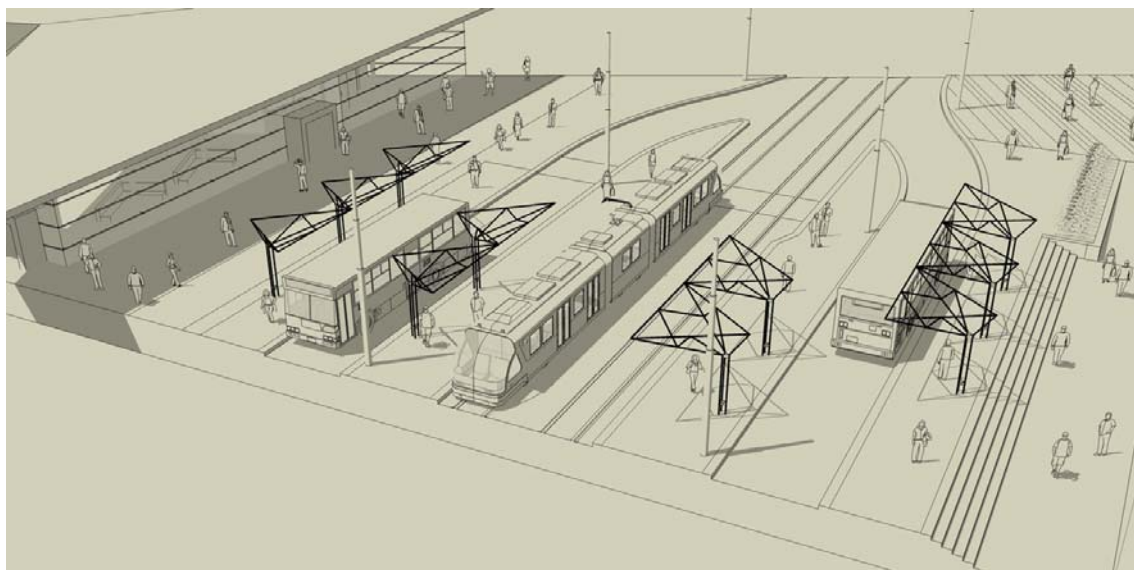


Utsnitt av Stora Badhusgatan

Illustration av Sweco Architects AB

Hållplatsläge och diagonala gatan

Vid knutpunkten kommer parallella hållplatser för spårvagn och buss byggas för att klara nödvändig kapacitet, samma princip återfinns på Kungsportsplatsen. Marknivån höjs till omkring +12,8 meter, med undantag för en remsa invid fastigheten Inom Vallgraven 52:5. Längs nordvästra sidan av Skeppsbrokvarteret (Inom Vallgraven 52:5) blir marknivån ca +11,9 m för att anpassa sig till kvarteret och möjliggöra entréer till huset.



Del av hållplatsläge och terminalbyggnad

Illustration av Sweco Architects AB

Mellan hållplatsläget och terminalbyggnaden passerar ett cykelstråk. Många människor kommer att passera och vistas i området, vilket ställer höga krav på utformning för att minska olyckor mellan cykel och gående.

Ytor för fordonstrafik bredvid spårområdet längs den diagonala gatan kommer troligen inte ha någon funktion förrän det större stadsutvecklingsprojektet genomförs.

Parkering

Göteborgs parkeringspolicy

Parkeringspolicyn är antagen av kommunfullmäktige. Policyn ska medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla och den ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken och cykeln framför bilen. Utgångspunkten är att tillgänglighet med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att tillgodose transportbehovet. Policyn ska vara ett stöd för avvägningar av plats för parkering mot stadsmiljökvantiteter.

Dagens biltillgänglighet för verksamma i innerstaden ska minska. Arbetsplatsparkering på kvartersmark ersätts av parkering för boende, handel och service. Boende ska kunna få tillgång till en dygnetruntplats. Boendeparkering ska lösas i parkeringsanläggningar, främst garage, på kvartersmark i nära anslutning till större gator och leder. Parkering på gatemark ska prioriteras för korttids- och halvdagsparkering. Rimligt gångavstånd till parkering ska jämföras med rimligt gångavstånd till kollektivtrafik. Med andra ord ska det vara ungefär lika långt eller kortare till hållplats för kollektivtrafik som till en gemensam parkeringsanläggning. Antalet ordnade cykelparkeringar i staden bör utökas. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.

Cykelparkering

Behov av allmän cykelparkering kommer främst att finnas i anslutning till knutpunkten vid Stenpiren, större samlade cykelparkeringar kommer där ordnas. Ytorna är relativt flexibla och antalet cykelplatser kan justeras över tid beroende på behov. Cykelparkeringar planeras både sydväst och nordöst om terminalbyggnaden för att möta cykelstråken på ett ur detta perspektiv attraktivt sätt.

Cykelparkering planeras även utspjutt längs Stora Badhusgatan i zonen för trädraderna.

Bilparkering

Det finns idag ca 800 bilplatser på Skeppsbron, området mellan Stora Badhusgatan, Göta älv, Stora Hamnkanalen och Rosenlundskanalen. Dessutom finns ca 400 platser i P-arken i Göta älv. Beläggningen är relativt hög dagtid, medan det är låg beläggning kvällstid/natttid. Genom en breddning av Stora Badhusgatan och ny spårväg från Stora Badhusgatan till Stenpiren/knutpunkten tas mark i anspråk som innebär att omkring 250 bilplatser försvinner.

I det större stadsutvecklingsprojektet ingår att bygga ett parkeringsgarage under mark som innehåller omkring 1000 platser. En tillfart till det garaget planeras att ordnas genom en framtida byggnad på "triangeltomten" (se översikt s 3). Infarten blir då från Lilla Badhusgatan. För att möjliggöra detta skapas en bygggrätt för en underfart under spårvägen/diagonalen. Planbestämmelsen möjliggör en tredimensionell fastighetsbildning, med kvartersmark för parkeringstillfart under allmän plats.

Störningar och åtgärder

Se även MKB för detaljplanen.

Spårväg

Beräkningarna visar att för de befintliga bostadshusen, t.ex. vid Norra Liden och Stora Badhusgatan 30, klaras bullerriktvärdena för spårväg, och inga särskilda åtgärder behövs för att klara riktvärdena. Även riktvärdena för undervisningslokaler, kontor och annan tyst verksamhet klaras.

Vägtrafik

Vägtrafikljudet i området beräknas överskrida riktvärdet vid flera bostadshus och lokaler. Riktvärden utomhus vid fasad till bostäder är 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. De flesta fasaderna vid Stora Badhusgatan kommer att ligga över 60 dBA men under 65 dBA som dygnsekvivalent värde. Ambitionen ska då vara att klara inomhusriktvärdena. Åtgärder planeras därför att genomföras för de bostäder och lokaler där inomhusvärden inte klaras, se även MKB och genomförandebeskrivning.

Bullersituationen ska ses i det perspektivet att Götaleden tidigare passerade området innebärande stora bullerproblem, leden fördes ner i en tunnel för att förbättra denna situation och möjliggöra en utveckling av staden längs södra älvstranden. Att samla trafiken i Stora Badhusgatan ger marginellt högre bullervärden längs den gatan samtidigt som Skeppsbron (gatan/kajen) får mycket låga bullervärden. Med ett färdigbyggt Skeppsbron med nya bostadskvarter åstadkoms på så sätt en totalt sett bättre bullersituation med få bullerstörda bostäder. Motiv anses därmed finnas för att riktvärden för buller överstigs i och med aktuell detaljplan.

Teknisk försörjning

Nedan sammanfattas den tekniska försörjningen, i genomförandebeskrivningen beskrivs detta mer utförligt.

De flesta ledningar kommer att beröras under utbyggnaden. Därmed kommer nyförläggning eller omläggning av alla ledningar att ske. I samband därmed kan ledningsägare välja att modernisera ledningsnätet och/eller öka kapaciteten.

Vatten- och avlopp

Nuvarande dricksvattenledningar ligger huvudsakligen i Stora Badhusgatan och Skeppsbron. Avloppsnätet som passerar planområdet är kombinerat, det vill säga gemensam ledning för spillvatten och dagvatten. Nytt ledningsnät för nyexploatering ska vara duplikat, det vill säga separata ledningar för spillvatten respektive dagvatten.

I Skeppsbron löper en stor spill- och dagvattenledning från 1910-talet. Ledningen kommer i Södra Hamngatan och fortsätter i gatumark i nuvarande Skeppsbron, under Rosenlundskanalen och vidare till pumpstation vid Barlastplatsen. Ledningen har kraftiga sättningar på ett avsnitt om cirka 200 meter omedelbart norr om Rosenlundskanalen. Ledningen kommer att ersättas genom området och planeras i huvudsak att förläggas i Stora Badhusgatan.

Dagvatten

För ”rent” dagvatten från tak finns möjlighet till lokal avledning till älven.

El och tele

Den befintliga elnätstationen vid Stora Badhusgatan behöver flyttas och en ny likriktarstation behövs till spårvägen.

Nätstationen byggs in under Otterhallstrappan i förlängningen på Verkstadsgatan. Bestämmelse för att möjliggöra detta finns. Likriktarstationen placeras på Packhusplatsen, utanför planområdet.

Omfattande omläggningar krävs för el- teleledningar och optokablar.

Fjärrvärme- och fjärrkylaledningar

Det finns i dag två fjärrvärmekulvertar i betong i Stora Badhusgatan med vardera två fjärrvärmeledningar. En av kulvertarna måste läggas om och det finns ett önskemål att uppgradera ledningarna hela sträckan. Huvudstråket planeras i Stora Badhusgatan.

Fjärrkyla finns inte i området. Det finns ett önskemål från Göteborg Energi om att förlägga två fjärrkylaledningar som en del av huvudstråket. I tillägg till denna förläggs två matarledningar i Stora Badhusgatan.

Gasledningar

En befintlig naturgasledning går igenom Stora Badhusgatan. Det går en mindre ledning in i Bryggaregatan, till fastigheten där Kinesiska Muren är belägen, vidare i Skeppsbron och till Stora Badhusgatan via Surbrunnsgatan. Ledningen behöver läggas om.

Stabilitet och grundläggning

Stabilitetssituationen är tillfredställande på sträckan längs Stora Badhusgatan, både för befintliga förhållanden och för ny spårväg. Inom den norra delen av detaljplaneområdet, för området närmast bakom den befintliga Skeppsbrokajen, visar utförda stabilitetsanalyser (för befintliga förhållanden) att säkerheten mot stabilitetsbrott är tillfredställande jämfört med gällande säkerhetskrav. Den rådande stabilitetssituationen för detta område innebär dock att ingen höjning av dagens marknivåer eller ökad markbelastning kan tillåtas utan att förstärkningsåtgärder utförs. Inom detta område planeras blivande mark-, gatu- och kajplan grundläggas med pålar som slås till fast botten vilket innebär att det inte föreligger några stabilitetsproblem efter utbyggnad.

Utförda stabilitetsanalyser visar att stabilitetssituationen för Stenpiren kan betecknas som tillfredställande för befintliga förhållanden. Under förutsättning att kajkonstruktionen är i gott skick är det ur stabilitetssynpunkt möjligt att höja Stenpiren i enlighet med detaljplanen/illustrationsritningen med förutsättningen att tillåten utbredd ytlast begränsas till 10 kPa ovan planerade marknivåer. Det pågår en utredning för att fastställa huruvida Stenpirens kajkonstruktion är tillräckligt bra eller om det krävs större ombyggnader eller reparationsarbeten.

De föreslagna stabilitetsförbättrande åtgärderna för planområdet utförs på ett sådant sätt att utbyggnaden kan ske utan att angränsande projekt som planeras i området genomförs. Det behövs alltså inga åtgärder inom angränsande projekt, exempelvis utfyllnader i vattenområdet utanför planområdet, för att kunna säkerställa stabiliteten för planområdet.

Inom området för Skeppsbron har det genom åren utbildats stora sättningar till följd av de omfattande utfyllnader som gjordes när området anlades i början av 1800-talet. I läget för planerad spårväg bedöms dock de pågående sättningarna vara relativt små. De åtgärder som utförs för att säkra anläggningen mot stabilitetsbrott kommer att medföra en sättningsfri anläggning. En höjning av befintliga Stenpiren innebär dock en

belastningsökning som kommer att medföra sättningar och sättningsdifferenser mot planerade byggnader och anläggningar.

Där spårvägen passerar över resterna av befintlig befästningsanläggning kommer spårvägen att grundläggas med en överbyggande konstruktion så att befästningsanläggningen kan bevaras.

På grund av de geotekniska förhållandena finns en bestämmelse att marklov krävs för alla schakt-, fyllnings- och nivåförändringsarbeten inom planområdet.

En utförlig beskrivning av de geotekniska förhållandena inom detaljplaneområdet redovisas i separat PM, Sweco 2011-07-01.

Arkeologi

De arkeologiska förundersökningarna i Stora Badhusgatan visar att de stora ledningsstråken inte kommer i konflikt med några murrester. De murdelar som finns i kv. Verkstaden kan däremot bli påverkade av nu aktuell detaljplan, genom att spårvägsbädd och ledningar kan beröra de översta stenlagren.

Konsekvensbeskrivning

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den ur allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan.

Behovsbedömning och MKB

Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 5 kap. 18 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för detaljplan för *det större stadsutvecklingsprojektet Skeppsbron*. Om betydande miljöpåverkan (BMP) befaras ska miljöbedömning göras.

Det finns ett antal frågor för det större projektet som kan komma att innebära BMP:

- Bullerstörningar från trafik och industri
- Säkerhet kring Rosenlundsverket med tillhörande kemikalie-, naturgas- och oljehantering
- Risk för översvämning
- Risk för skred
- Utfyllnad i vatten, kajen flyttas ut, pirar och bryggor
- Badanläggning (och småbåtshamn) i älven är aktuellt, risk och ev. konflikt med sjöfart och transporter av farligt gods
- Arkeologiska värden
- Påverkan på kulturvärden (bebyggelse/stadsmiljö), riksintresset

Projektets lokalisering vid Älven och riksintresset för sjöfarten, inom riksintresseområdet "Göteborg innerstad" och i direkt anslutning till byggnadsminnen samt annan kulturhistoriskt värdefull bebyggelse talar också för BMP.

Kommunen har till följd därav bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behövs. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2009-02-26.

Många av frågorna ovan berör även aktuell del av projektet, det vill säga denna detaljplan för spårväg och knutpunkt. En MKB har därför upprättats i separat handling, den sammanfattas nedan.

Miljökonsekvensbeskrivning – sammanfattning

Bedömningen att detaljplanen innebär betydande miljöpåverkan grundar sig främst på att detaljplanen medför miljöpåverkan avseende risker (Rosenlundsverket, översvänningsrisk och skred) och buller från trafik samt på grund av eventuella konsekvenser för riksintressena för både kulturmiljö och sjöfarten. Det är dessa aspekter som beskrivs i tillhörande MKB.

Planförslaget medger bebyggelse på mark som är påverkad av mänsklig aktivitet men inte ianspråktagen för bebyggelse. Infrastrukturen för kollektivtrafiken kompletteras och förbättras. Framför allt omläggningen av vägtrafiken innebär en viss ökning av bullret vid t.ex. Stora Badhusgatan. Ljudmiljön vid kajkanten blir däremot bättre än i dagsläget då vägtrafiken flyttas från Skeppsbron till Stora Badhusgatan. Möjligheterna till att utnyttja kajen för andra ändamål blir större och motiv anses därmed finnas för att riktvärden för buller överstigs i och med aktuell detaljplan.

Två primära risker finns i anslutning till trafiken på farleden; dels att någon del av Skeppsbroområdets kajer eller andra anläggningar blir påseglad, dels att passerande fartyg med innehåll av farligt gods råkar ut för en olycka. Sett till områdets nuvarande utformning kan idag åtskilliga människor skadas vid en gasolycka eller kraftig brand eller explosion. Denna risk finns utmed Göta älv i dag, men planförslaget medför att fler människor kan drabbas av ett utsläpp när fler människor befinner sig i området efter att planen genomförts. Med en tidigare utförd riskanalys för Västra Eriksbergssområdet som grund har sannolikheten för påkörning uppskattats till ca 1 gång på 100 år eller 1 gång på 1000 år. Osäkerheterna i dessa antaganden är dock mycket stora. Navigeringsutrymmet för fartygen på farleden påverkas inte då planförslaget begränsas utanför farleden. Antalet personskador bör dock vara relativt litet vid en påseglning och varken risker eller konsekvenser ökar särskilt mycket av planförslaget.

Större delen av planområdet ligger över de lägsta rekommenderade marknivåer som anges i översiktsplanen. Korsningen Surbrunnsgatan – Stora Badhusgatan ligger dock under de nivåerna och vid en översvämning med vattennivåer upp mot +12.60 kommer troligen spårvagnstrafiken hindras tillfälligt. Utförda stabilitetsberäkningar visar att stabiliteten efter nybyggnad med föreslagna geotekniska åtgärder är tillfredställande.

I Rosenlundsverket hanteras huvudsakligen naturgas och brännolja. Naturgas och brännolja står troligen också för de olyckor som allvarligast kan drabba människors liv och hälsa. Rosenlundsverket innebär en risk i sig och med hänsyn till det innebär planförslaget både en ökad risk då persontätheten ökar i området, och en minskad risk då åtgärder för att förbättra säkerheten genomförs samtidigt. Risken för att en spårvagn skulle spåra ur och kollidera med Rosenlundsverket är mycket liten. Den förstärkta väggen gör dessutom att oljetanken skyddas om en kollision skulle ske. Både risker och konsekvenser avseende en spårvagnskollision med Rosenlundsverket är minimala.

Under mark finns rester från befästningsverk. En utbyggnad enligt detaljplanen innebär små ingrepp på murverken och skulle bevara större delar av befästningsverken för kommande generationer. Mindre och ytligare ingrepp i murverken kan vara behövliga för exempelvis ledningsdragningar och spårvagnsspår. Ingrepp av detta slag eller borttagande av enbart rustbäddar alternativt "skrotsten" torde ha en låg eller liten konsekvens för murarnas kulturhistoriska värden.

Övriga konsekvenser

I MKB beskrivs de konsekvenser som kan innebära betydande miljöpåverkan. Nedan beskrivs konsekvenser med måttlig miljöpåverkan, som inte behandlas i MKB, dessa har bedömts vara luftkvalitet och markmiljö. Nedan beskrivs även andra konsekvenser som är angelägna att ta upp.

Miljökvalitetsnorm luft

Miljöförvaltningen har utfört mätningar av luftföreningar samt spridningsberäkningar för det aktuella planområdet. Den samlade bedömningen utifrån mätningarna och modellberäkningarna är att samtliga miljökvalitetsnormer kommer att underskridas inom det aktuella planområdet.

Mark

Detaljplanen medger att området bebyggs med framför allt spårväg och gata. I och med att stora ledningsomläggningar planeras så kommer relativt omfattande schaktningar genomföras.

Detaljplanen medger att en ny kaj anläggs i älven. Muddring kan komma att ske.

De föreningar som konstaterats inom undersökningsområdet har en hög till mycket hög farlighet men inga lättflyktiga föreningar har påvisats och risk för ångtransport föreligger inte. Spridning av föreningar kan främst ske genom att till exempel schaktningar medför att föreningar frigörs och sprids via grundvattnet men jord och grundvatten inom planområdet bedöms ha ett mycket litet skyddsvärde. Det kan inte uteslutas att föreningar av annan karaktär kan förekomma inom området.

Delar av de massor som berörs av schaktarbeten kan vara så förorenade att de kan komma att kräva särskilt omhändertagande och därmed föras ut från området för extern behandling. Alla eventuella muddermassor måste deponeras på godkänd anläggning. Detaljplanen kan därför medföra att föroreningsbelastningen minskar inom området.

Miljökvalitetsnorm vatten

Idag är det i huvudsak personbilstrafiken som utgör en risk för utsläpp av förorenat dagvatten inom planområdet. Till följd av den kollektivtrafiksatsning och spårvägsutbyggnad som detaljplanen medger minskar biltrafiken i stort och detaljplanen förbättrar möjligheterna till att uppnå miljökvalitetsnormen. I samband med ombyggnaden av körbanor och annat förbättras också dagvattenhanteringen av smutsigt dagvatten lokalt. Muddring och schaktning kan komma att ske vid genomförandet av detaljplanen. Då marken/sedimenten innehåller föreningar krävs särskilt omhändertagande. Detta medför att föroreningsbelastningen minskar i området.

Sociala konsekvenser

Att vistas bland andra och vara sedd är för många människor en grundläggande faktor, människan och stadslivet är den största attraktionen i staden. Människor dras till platser där det finns andra människor och ett aktivt stadsliv är en förutsättning för en hållbar stad där folk väljer att gå och cykla, framför att köra bil.

Staden ska planeras för att bidra till ökad trygghet. Blandade stadsmiljöer, som är befolkade under stora delar av dygnet bidrar till detta. Med funktioner som genererar människor i rörelse stora delar av dygnet kan tryggheten öka. Inom planområdet är kollektivtrafikknutpunkten en viktig funktion som kommer att befolka platsen. Terminalbyggnaden möjliggörs och planeras innehålla funktioner som restaurang och café, som förstärker den positiva effekten.

Utformning av byggnader och platser ska ske på ett sätt som ger trygghet, tillgänglighet och bidrar till möten mellan människor. Se vidare Kvalitetsprogram.

Lokalklimat

Sol

Terminalområdet är solbelyst på eftermiddagen året runt, och under sommarhalvåret även på förmiddagen.

Vind

Klimatexpertis har konsulterats och terminalbyggnaden har placerats på det sätt som är bäst ur vindhänseende, med en långsida mot den förhärskande vindriktningen.

Platser kan även möbleras på ett sätt som minskar vindproblematiken. Frågan behandlas i kvalitetsprogrammet.

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår 10 år efter det datum då planen vunnit laga kraft.

Birgitta Lööf
Planchef

Fredrik Söderberg
Planarkitekt