



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2019-11-22

Diarienummer: 0604/13

Simon Wallqvist

Telefon: 031-368 15 90

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

Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 21 juni 2016 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 6 juli – 20 september.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under samrådstiden. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller kulturmiljö och riksintresset för Göteborgs innerstad samt risk gällande spårtrafik och farligt gods.

Övriga synpunkter gäller i första hand trafik och parkering, buller och luft, samt dagvatten. Synpunkter har också inkommit angående bostäder inom planen och gällande de 20 % av bruttoytan som föreslås vara bostäder. Synpunkter finns också gällande vistelsevärden och tillgång på grönytor.

För att inte riskera överprövning vill Länsstyrelsen se kompletteringar och förtydliganden gällande bl a kulturmiljö och påverkan på riksintresset för Göteborgs innerstad, riskfrågor, buller och luft, dagvatten mm.

Efter samrådet har en omarbetning skett av planstrukturen, bl a på grund av de geotekniska förhållandena, varför vissa utredningar har fått revideras. Förändringar har också gjorts till förmån för kulturmiljövärdena. Vistelsekvaliteterna i fråga om soltimmar för torget har sänkts något, samtidigt som kopplingarna till omgivande stadsdelar har stärkts. Mängden vistelseyta är ungefär densamma, men har delvis flyttats från tidigare

föreslagna terrasser till markplan. Ett nytt trafikförslag har tagits fram för att möta krav på angöring och parkering, samtidigt som vistelseytor och stråk värnats. Efter samrådet har strukturella förändringar gjorts i området, vilket i stora delar löst frågan om risk i planområdet.

Kontoret har i övrigt bedömt att inkomna synpunkter måste ställas mot samhällsnyttan och menar att med gjorda ändringar har synpunkter så långt som möjligt kunnat beaktas.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Kommunen bidrar inte med investeringsmedel för detaljplanens genomförande utan samtliga allmänna anläggningar inom planområdet finansieras genom exploateringsbidrag från exploitören. Sett utifrån ett övergripande planeringsperspektiv är detaljplanens avgränsning mycket snäv och bebyggelsen som möjliggörs har ett påverkansområde som sträcker sig långt utanför plangränsen. Fastighetskontoret tillstyrker att detaljplanen ges den föreslagna planavgränsningen, men vill poängtera att detaljplanen ska ses utifrån ett större perspektiv och därmed förutsätts bära kostnader även för övergripande infrastrukturåtgärder, parker och övriga allmänna funktioner i Centralen- och Gullbergsvassområdet. Exploateringsavtal som bl.a. inbegriper detaljplanens medfinansiering av dessa anläggningar, som sammantaget kommer att bli nödvändiga med anledningen av stadsutvecklingen i Centralen- och Gullbergsvassområdet och där aktuell detaljplan utgör en delmängd, ska tecknas mellan exploitören och kommunen, genom Fastighetsnämnden, inför detaljplanens antagande. För att garantera detaljplanens genomförbarhet bör Stadsbyggnadskontoret redan inför granskning säkerställa att exploitören och Fastighetskontoret är överens på en övergripande nivå.

Genomförandet av detaljplanen kommer att ske samtidigt med att flera andra stora infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt genomförs. Det är därför viktigt att detaljplanens genomförande planeras i nära samverkan med övriga projekt i detaljplanens närområde.

Planen bör ges ett större bostadsinnehåll i enlighet med det stadsutvecklingsprogram som tagits fram för området. Att långsiktigt bygga bort bostadsbristen är ett av kommunfullmäktiges högst prioriterade mål. Denna målsättning bör vara vägledande vid fastställandet av varje detaljplans bostadsinnehåll. Förutom det positiva ur bostadsförsörjningssynpunkt med en större mängd bostäder ger denna också bättre möjlighet att skapa ett funktionsmässigt samt arkitektoniskt blandat område som upplevs som attraktivt och tryggt under dygnets alla timmar. I det fortsatta detaljplanearbetet bör Byggnadsnämnden därför beakta Fastighetsnämndens krav på att minst 30 % av den totala bruttoytan ska användas till bostäder för skiftande behov.

Kommentar:

Synpunkterna gällande exploateringsavtal noteras, Stadsbyggnadskontoret följer fortsatt Fastighetskontorets arbete med genomförande- samt exploateringsavtal.

Detaljplanens genomförande planeras i nära samverkan med övriga projekt i området såsom Stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet (STUP), detaljplan för Västlänken station Centralen, Västlänken linjeplanen, Överdäckning av Götaleden, Västsvenska paketet m.fl.

Kontoret gör bedömningen att utifrån förutsättningar med läge i staden, buller, ljus, möjlighet till barnomsorg etc, är inte krav på mer än motsv 20 % bostäder rimligt. Planområdet omfattar det mest centrala området i direkt anslutning till Centralstationen där en hög andel handel, kontor och andra verksamheter är önskvärd. Fortsatt byggnation av fler bostäder i områden i öster kommer att skapa rörelser genom planområdet av både boende, resenärer, verksamma och besökande. Generell bestämmelse om 20 % bostäder har bedömts svår genomförbar, varför planen utformats för att säkerställa minst totalt 16

% bostäder i och med att en av byggrätterna företrädevis endast ges användning bostäder. Flera övriga byggrätter tillåter bland annat bostäder, varför bedömningen görs att målet om totalt 20 % är realistiskt att uppfylla.

2. Göteborgs Energi

Genab

Exploateringen kommer att behöva mycket elkapacitet och det är önskvärt att det i planarbetet tas hänsyn till behov av utrymme för ledningsstråk och nätstationer.

Elinfrastrukturen ska helst vara detaljprojekterad alternativt att placeringen av fördelningsstationen/avlämningspunkten är fastslagen vid detaljplanens laga kraftvinnande.

För både befintliga och flyttade (inom området) transformatorstationer ska E-områden reserveras i plankartan.

För befintligt och nya elanläggningar inom kvartersmark skall ledningsrätt upplåtas.

Fjärrvärme

Planerar möjlighet till full fjärrvärmeanslutning, men osäker på önskade anslutningsplatser. Med gällande förutsättningar så planeras fjärrvärmematningen från dp:ns sydvästra hörn. Ännu inte fått underlag från Jernhusen. Kan innebära ledningsförläggning i u-området i väst/östlig riktning längs spåren, men även i nord/sydlig riktning inom området markerat med grått. GE önskar planstöd för detta.

Kommentar:

Efter samrådet har planstrukturen förändrats. I det nya förslaget tillåts E-område under mark och i byggnader i en stor del av kvartersmarken, vilket ger god flexibilitet i genomförandet.

Fastslagen avlämningspunkt kommer också att sättas innan laga kraft.

En dialog har förts med Göteborgs Energi kring utformningen av elnätet i området, gemensamt med detaljplan för Västlänken station Centralen. Göteborgs Stad ser positivt på Göteborgs Energis medverkan i planprocessen och kommer fortsatt föra en dialog kring lämpliga placeringar och justeringar av ledningar inom området. Information om möjlighet till fjärrkyla/fjärrvärme inom området vidarebefordras till stadens arbete med Stadsutvecklingsprogram Centralenområdet.

Exploatören avser bli högspänningskund.

Gällande fjärrvärmen har sedan samrådet fortsatt diskussion skett med Göteborgs Energi. Anslutning till fjärrvärmenät kommer att kunna göras till planerat ledningsstråk i gatan norr om planområdet.

3. Gothnet

Vill bli informerade när el och fjärrvärme/kyla förläggs, då de är intresserade att få med tomrör för optokabel - om intresse finns.

Har annars inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkten noteras. Yttrandet har vidarebefordrats till exploatör och fastighetskontoret för beaktande i det fortsatta planarbetet.

4. Göteborgs Hamn

Exploateringen i närområdena får inte medföra att framkomligheten för godstransporterna till/från Göteborgs hamn begränsas eller försvåras. Göteborgs Hamn AB anser därför att det är viktigt att berörda genomför de åtgärder som krävs för att få en bra framkomlighet på leden och därmed till hamnarna.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

5. Idrotts- och föreningsnämnden

Har inga synpunkter på rubricerat ärende.

6. Kretslopp och vatten

Avfall

Hur avfallshanteringen i området ska lösas måste redovisas i planbeskrivningen till granskningen. Kretslopp och vatten behöver få ta del av planerna gällande avfallshanteringen innan granskningshandlingarna sammanställs.

I planbeskrivningen nämns att avfallshanteringen ska hanteras under mark, men det utvecklas inte vidare. Avfallshanteringen i denna detaljplanen är komplex och det hade varit bra att i detta skede ha ett förslag att diskutera och ha synpunkter på. 3D-fastighetsbildning och avfallshämtning via källaren väcker många frågor och behöver arbetas igenom väl då det inte är en standardlösning.

Saker att ha med sig i arbetet för att ta fram en avfallslösning för Regioncity:

En hållbar avfallshantering för såväl bostäder som verksamheter bygger på sortering i flera fraktioner. Då det kommer vara många olika typer av verksamheter och funktioner i området så kan det innebära att olika aktörer har olika krav och behov på vilka avfallsfraktioner som de behöver kunna sortera i. Det är därför bra att ta höjd för många fraktioner och avsätta rejäla ytor för att kunna svara mot framtida behov beroende på vilka aktörer som etablerar sig i området.

Det är långt till närmaste återvinningsstation, så är det inte lämpligt att hänvisa boende till den, utan fastighetsnära insamling rekommenderas. Lösningar behöver finnas för restavfall, matavfall, förpackningsavfall, grovsopor och bra om det även kan sorteras ut visst farligt avfall (som ex lampor och batterier).

Då det är aktuellt med 3D-fastighetsbildning så behöver det tänkas igenom var respektive verksamhet ska ha sitt avfallsutrymme. Upp i husen och avfallet flyttas med internhantering till källaren eller avfallsytor i källaren. Ska boende och verksamheter ha gemensamma avfallsrum? Det är troligt att det blir aktuellt med gemensamhetsanläggningar för avfallsutrymmen.

Om hämtning av avfall ska ske i källaren behöver man, precis som om det varit ovan jord, tänka på vägbredder och vändytor, liksom även takhöjd. En sopbil är normalt 2,5 meter bred och 3,8 meter hög. Längden är upp till 11 meter. Detta medför att vägen behöver vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer. Om vägen är mötesfri ska vägen vara minst 3,5 meter. Hur hög den fria höjden behöver vara påverkas av hur avfallet ska hämtas, exempelvis om det ska vara container- (ex. med kompriator) eller kärllhämtning. Men troligt är att det kommer behövas en takhöjd på ca 4,5 meter, eventuellt mer.

Restauranger i området kommer behöva ha fettavskiljare. Fettavskiljare töms med en slambil som har en maximal slanglängd på 20 meter. Viktigt att fundera över lämpliga placeringar av tömningspunkter.

Om den temporära gatan i öster ska användas vid sophämtning behöver det finnas vändmöjligheter. Vändplatsen kan utformas som en rund vändplan eller som en trevägskorsning. Vändplanens diameter ska vara minst 18 meter och omges av en hindersfri remsa på minst 1,5 meter. Vändyta för backvändning, i form av trevägskorsning, ska vara minst 15 meter djup.

Viktigt i arbetet är att ha med sig hur byggnationen kommer påverka centralstationens och Nils Ericssonterminalens avfallshantering.

VA

Projekt i området och detaljplaner som inte har vunnit laga kraft innebär att det finns många faktorer som påverkar ledningsutbyggnaden. Utbyggnaden i detta område är komplex. Att fastighetsindelningen inte är klar innebär svårigheter att få fram en klar utbyggnads- och kostnadsbild. Om det är allmän platsmark är Kretslopp och vatten skyldiga att dra fram ledningar till fastighetsgränsens omedelbara närhet. 0,5 m djup i allmän plats är inte tillräckligt att förlägga VA-ledningar. Om allmänna VA-ledningar ska förläggas i allmän plats mark behövs ett djup på minst 2 - 2,5 meter. Djupet i planerade u-områden förutsätts vara minst 2 - 2,5 meter. Det framgår inte av plankarta eller planhandling vad som gäller i u-område.

Ledningsutbyggnad

Kretslopp och vatten har tittat på detaljplanen utifrån att det blir ledningsutbyggnad till tre fastigheter ovan mark och en fastighet under mark. Fastighetsindelningen är inte klar, men diskussioner förekommer gällande att skapa flertalet 3D-fastigheter. Då Västlänken byggs så ska det byggas ett ledningsstråk norr om detaljplaneområdet som innebär att Trafikverket bygger ut ledningsstråket i det u-område som är avsatt i DP VL Centralen. Ett stråk som är framtaget i förprojekteringen. I det fallet får Kretslopp och vatten stå för den ytterligare kostnad som behövs för kapacitet för att detaljplaneområdet ska fungera, detta är en ledningsutbyggnad utanför detaljplaneområdet. För att tillgodose den södra fastigheten behöver Kretslopp och vatten bygga ut i u-området. Att beakta är att området påverkas väsentligt av projekten som pågår i närområdet. Det behövs en tydlig planering gällande utbyggnadstider. En viss ledningsutbyggnad kommer ske i samband Västlänkens projekt, E45 och Hisingsbron. Utbyggnad för detaljplaneområdet behöver samordnas.

Planområdet är idag försörjt med allmänt VA-ledningsnät men ej med rätt kapacitet, anslutning kan ske till framtida gatan norr om planområdet. Allmän VA-ledningsutbyggnad inom planområdet bedöms till 60 m om det är 3 + 1 st fastighet. Förutsättningarna för byggnation i allmän plats mark är dock inte klara utan måste utredas vidare. Utanför planområdet krävs en utbyggnad av allmänna VA-ledningar med 400 m. Kapaciteten på befintligt ledningsnät bedöms vara otillräcklig och måste ökas om utbyggnad enligt plan skall ske.

Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten gällande uttag av brandvatten och vilken områdestyp måste utredas.

Dagvatten

Dagvattensystemet ska göras trögt och föroreningar ska avskiljas nära källan. Dagvat-tenavrinningen ska minimeras och grundvattenbildning maximeras. Detta uppfylls ge-nom att andelen grönytor och andra permeabla ytor prioriteras samt med ett öppet dag-vattensystem. Där hårdgjorda ytor krävs utformas dessa som genomsläppliga. Vid höjd-sättningen ska hänsyn tas till översvämningsrisk, ett regn med 100-års återkomsttid ska ej skada byggnader. Ekosystemtjänster ska beaktas och lyftas fram i utformningen. En ökad och diversifierad grönmassa ökar förutsättningar för rekreation, biologisk mång-fald, luft- och vattenrening, minskad avrinning och bullerdämpning.

Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämnningar och förbättrar kvaliteten på dagvattnet, vilket i minskar belastningen på miljön. I kombinerade nät minskas bräddning av förorenat avloppsvatten till vattendrag.

Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på fyra meter mellan trä-dets rothals och ytterkant ledning skall hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrar skall utföras.

Information angående exploatering inom kvartersmark

Anslutning till allmänt ledningsnät kan ske i gatan norr om detaljplanen samt u-område i öst för den södra fastigheten.

Avloppsnätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda led-ningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För att anslutning med själv-fall skall tillåtas skall färdigt golv vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 50 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren. Lednings-nätets kapacitet för uttag till sprinklers måste utredas för varje specifikt fall. En sprink-leransökan görs av fastighetsägare till Kretslopp och vatten.

Kommentar:

Tillsammans med IVL(Svenska Miljöinstitutet) gjorde exploitören år 2014 en utredning om förslag till avfallshantering. Förslaget byggde på workshop och diskussion kring olika scenarier för utbyggnaden i form av etappindelning och verksamhetsmixar. IVL har tagit fram nyckeltal för mängder av avfall från hushåll och de olika verksamheter som ska inrymmas i RegionCity. Etappindelning och verksamhetsmix har ändrats sedan IVL:s utredning men principen för avfallshantering kvarstår.

Exploitören har sammanställt ett PM -Avfallshanterings i RegionCity, 2017-10-09, vil-let bilagts planhandlingarna, som principiellt är i linje med Kretslopp och vattens syn-punkter.

Synpunkter vidarebefordras också till exploitören och fastighetskontoret för beaktande i genomförandeskedet, då mer detaljerade lösningar av bebyggelse genomförs.

Efter samrådet har en ny planstruktur utarbetats och VA-situationen stämts av med Kretslopp och vatten. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten gällande uttag av brandvatten har bedömts tillräcklig.

VA-anslutning kommer att ske utefter gata norr om planområdet. Planen tillåter också ett ledningsstråk i nord-sydlig riktning i den östligaste delen samt öst-västligt stråk i den södra delen genom allmänplatsmark och u-området på kvartersmark.

Djupet i planerade u-områden förutsätts vara minst 2 - 2,5 meter och föreslagna u-områden har givits sådan bredd att dessa djup kan klaras. Där underbyggnadsrätt råder ställs i detaljplanen krav på att ledningar ska kunna inrymmas i underbyggnadskonstruktionen. Plankartan har kompletterats med bestämmelse.

Upplysning gällande att oskyddade ytor av koppar eller zink ska undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet, har lagts till på plankartan.

Efter samrådet har planstrukturen omarbetats och dagvattenutredningen har reviderats utifrån nya förutsättningar i samråd med Kretslopp och vatten.

Angående exploatering inom kvartersmark vidareförmedlas synpunkten till exploatören för beaktande i genomförandeskedet.

Synpunkten gällande skyddsavstånd mellan träd och ledning noteras och vidarebefordras till exploatören och fastighetskontoret för beaktande i genomförandeskedet.

7. Kulturnämnden

Tillstyrker detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen.

8. Lokalnämnden

Av vikt att behovet av samhällsservice tillgodoses avseende boende för både äldre och de som har behov av särskild service, tillika behovet av skola och förskola.

Viktigt är att ljudkvalitet, luftkvalitet, närhet till natur och solljusbehov kan tillgodoses där dessa samhällsviktiga funktioner lokaliseras.

I de detaljplaner där det inte går av något skäl att tillgodose något av dessa samhällsviktiga funktioner bör planförfattaren säkerställa att dessa funktioner, relaterade till detaljplanens utbyggnad av bostäder, tillgodoses i någon eller några av de detaljplaner som parallellt är under bearbetning i de centrala delarna av staden.

Kommentar:

Skola tillåts generellt inom planen, men det kan bli svårt att uppfylla förskolors och låg- och mellanstadiums krav på friytor. Därför planeras det inte för att dessa kommunala behov löses inom planområdet. Kontoret har efter samrådet startat ett övergripande arbete för strategi för lösning av förskolor och skolor inom Centralenområdet och Gullbergsvass, vilken avses fastlagd innan antagande av denna detaljplan. Planbeskrivningen har uppdaterats angående detta.

Planbestämmelserna möjliggör för alla former av samhällsservice, men det är lokalnämnden som bör säkra detta genom avtal med exploatören om kommunalt intresse finns av att hyra in sig i fastigheterna.

Det är inte möjligt att i detaljplanen säkra samhällsviktiga funktioner i andra detaljplaner. Däremot kommer fastighetskontoret genom exploateringsavtal säkra att detaljplanen bär kostnader även för övergripande infrastrukturåtgärder, parker och övriga all-

männa funktioner i Centralen- och Gullbergsvassområdet. Även Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet (STUP Centralen) arbetar vidare med de mer övergripande frågorna.

Bullersituationen och luftkvaliteten har studerats vidare efter samrådet och bedömts tillfredställande.

Gällande krav på solljus och dagsljus har detta studerats efter samråd och bedömts inte stå i strid med detaljplanen, men är beroende av hur byggnationen utformas i detalj, vilket bevakas i bygglovsskedet.

Närhet till naturmark är begränsad i planen, men hänvisas till de parker och grönstråk som finns och planeras i Centralenområdet och Gullbergsvass.

9. Miljö- och klimatnämnden

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

Allmänt

Miljöförvaltningen är positiv till att göra området kring Centralen mer attraktivt för gående och cyklister samt att förstärka platsen som regionalt centrum.

Luftkvalitet

Bedömer att man kan få till acceptabla boendemiljöer med avseende på luftkvalitet i området.

Förskola och skola

På platsen planeras förskola och skola, vilket är positivt då det råder stor brist på utbildningsplatser i de centrala delarna av staden. Miljöförvaltningen önskar i det fortsatta arbetet detaljerade studier som visar att gällande riktvärden och mål avseende luftkvalitet och buller för skol- och förskolegårdar klaras.

Buller och stomljud

Förbättringsåtgärder med avseende på bullersituationen behöver identifieras. Nästa steg i planprocessen bör vara att ta fram ett buller-PM, likt det som togs fram för detaljplanen för bostäder vid Rambergsvallen.

Anser att man i planbestämmelserna skriver ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid järnvägstrafik”.

Naturmiljö

Anser att det är positivt att det i planbestämmelserna står att det ska planteras träd, men ser gärna att fler gröna lösningar arbetas in i förslaget för området. Valet av träd bör medverka till att öka den biologiska mångfalden.

Markmiljö

Då området är en gammal bangård är marken på platsen förorenad. För att platsen ska anses lämplig för bostäder ska föroreningarna i markmiljön uppfylla kraven för känslig markanvändning oavsett om boende ska bo på första våningen av byggnaderna eller ej.

Dagvatten

Positivt att man inför en planbestämmelse om fördröjning av dagvatten samt en bestämmelse med möjlighet att införa gröna väggar och tak. Det vore önskvärt att också se över möjligheten till öppen dagvattenhantering till exempel runt de planerade träden.

Mobilitet och parkering

Positivt att kravet på bilparkering ska minskas jämfört med kommunens generella parkeringstal och att det finns en mängd åtgärdsförslag som syftar till att minska bilberoendet.

Kommentar:

Skola tillåts generellt inom planen, men det kan bli svårt att uppfylla förskolors och låg- och mellanstadiums krav på friytor. Därför planeras det inte för att dessa kommunala behov löses inom planområdet. Kontoret har efter samrådet startat ett övergripande arbete för strategi för lösning av förskolor och skolor inom Centralenområdet och Gullbergsvass, vilken avses fastlagd innan antagande av denna detaljplan. Planbeskrivningen har uppdaterats angående detta.

Planbestämmelsens syfte är främst att möjliggöra för etableringar av högstadium, gymnasium eller vuxenutbildning med ingen eller mindre krav på friyta. Även skolverksamhet för mindre barn skulle kunna komma i fråga om storlek och ljudkrav för friyta kan tillgodoses, exempelvis på terrassytor.

Efter samrådet har utarbetats en ny planstruktur tagits fram, där bullersituationen utretts i en reviderad bullerutredning, vilken pekar på att aktuella gränsvärden för buller kan klaras i detaljplanen. Luftkvaliteten har studeras vidare inför granskningsskedet, bl a genom uppmätning av aktuell luftkvalitetsituation, vilken visar att luftkvaliteten för detaljplanen är tillfredställande.

Planbestämmelsen ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid järnvägstrafik” har lagts till på plankartan.

Exploatören har tagit fram en Miljöteknisk markundersökning (Structor, 2015-11-04) som redovisar förorenade områden. De mest förorenade områdena är vid den f d bensinstationen och f d ångcentralen (längs norra plangränsen). De nya byggnaderna kommer att ha flera plan för handel, parkering mm under nuvarande markyta varför i stort sett all fyllning och stora mängder lera schaktas ur. Riskerna med den förorenade jorden kommer således att elimineras nästan helt p g a teknisk schakt. I de små områden som inte berörs av teknisk schakt räcker det enligt Structors bedömning att skapa en barriär till förorenad jord på minst 0,7 m. Vidare bör ingen förorenad jord ligga kvar i ledningsgravar.

Gällande öppen dagvattenhantering möjliggör planen att ”gröna”/bevuxna väggar och tak anläggs. Möjligheten i den täta blandstaden, som planeras inom detaljplanen, till öppna fördröjningsåtgärder på gatumark ses som begränsad.

10. Park- och naturnämnden

Ser positivt på en exploatering i en strategisk lokalisering invid stadens knutpunkt för resande med tåg, buss och spårvagn. Den föreslagna höjden på bebyggelsen kommer att ha påtaglig påverkan på skuggning och lokalklimat inom planområdet och i omgivande områden, bland annat i Bergslagsparken. Frågan om lokalklimat behöver beaktas i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Förvaltningen ser positivt på att detaljplanen anger att trädplantering ska finnas på torget. Träd måste få tillräcklig marköverbyggnad för att kunna växa till stora träd och förvaltningen vill därför lyfta frågan om en planbestämmelse som anger att varje träd ska ha en sammanhängande planteringsgrop om minst 16 kvadratmeter. Detaljplanen anger att fördröjningsmagasin för dagvatten ska finnas ovan bjälklag på torget. I det fortsatta arbetet behöver placering av planteringsgropar för träd och fördröjningsmagasin för dagvatten på torget studeras vidare.

Kommentar:

Frågan om lokalklimat har efter samrådet studerats i en lokalklimatutredning, vilken bl a föreskriver vindbrytande åtgärder på byggnad för att få goda vindförhållanden på tak för vistelse och på markytan.

Bestämmelse gällande utformning av skärmtak har införts på plankartan.

En solstudie har genomförts som visar på att påtagliga skuggeffekter råder, som också varit vägledande för innehåll och utformning av den nya planstrukturen. I avvägning med övriga funktioner i sitt centrala läge i staden, har detta ändå bedömts acceptabelt.

Planbestämmelse om planeringsgrop för träd har införts på plankartan för en del av torget som är allmän plats-mark. Denna del av torget kommer heller inte att underbyggas med garage, vilket skapar möjlighet till trädplantering och plats för fördröjningsmagasin. I övrigt är ambitionen att trädplantering ska utföras på allmän platsmark i gaturummen. Underbyggnadsrätten ger emellertid begränsning av hur stora träd som kan planteras.

Plats för fördröjningsmagasin har studerats i revidering av dagvattenutredningen, vilken också redovisar lösningar för dagvattenhantering.

11. Räddningstjänsten Storgöteborg

Riskreducerande åtgärder saknas i planbestämmelserna och de är heller inte kvantifierade och verifierade i riskanalyserna. Således är inte riskanalyserna hanterade i nuläget. Vidare är det angeläget att räddningstjänstens insatser kan ske effektivt genom att körvägar och angöringsplatser säkras både under byggnationerna samt vid utformning av de olika byggnader och kommunikationsytor mm som detaljplanen omfattar.

Kommentar:

Efter samrådet har kombiterminalen flyttats till Ytterhamnen. Farligt gods hanteras därför inte längre i närområdet.

Det brandgasschakt som i tidigare skede planerades inom byggnad strax söder om Station Centralen är flyttat och påverkar inte längre detta planområde.

Efter samrådet har kompletterande riskbedömning för eventuell tågurspårning samt vid krock med stoppbock gjorts, vilken pekar på att risksituationen för den här detaljplanen är tillfredställande. Detaljplanen tillåter föreslagen skyddsåtgärd. Detta har stämts av med Trafikverket och Länsstyrelsen.

Exploatören hanterar frågan om räddningstjänstens insatser genom att räddningstjänsten kör på de allmänna gatorna mellan byggnaderna, alt på prickad kvartersmark.

Framkomlighet för räddningstjänstfordon har också beaktats i det trafikförslag som framtagits till granskningshandlingen och som beaktats i utformning av den nya planstrukturen.

Exploatören jobbar med en brandkonsult i alla sina brandfrågor rörande byggnationen. Brandkonsulten har varit med och utformat byggnaderna tillsammans med arkitekterna avseende brand.

12. Göteborgs stads parkerings aktiebolag

Parkeringsbolaget instämmer i parkeringsutredningens bedömning att parkeringen för resenärer bör hållas på ungefär samma antal platser som idag. Angöring/korttids-parkering för bil har fått en betryggande lösning i planen. Långtidsparkering, taxiangöring och cykelparkering hänvisas dock till utanför aktuell plan. Parkeringsbolaget anser att

dessa frågor måste vara lösta och tydligare beskrivna, inom eller utanför aktuellt planområde, innan aktuell plan kan antas.

Parkeringsbolaget finner sänkningen av p-talen för bil för tillkommande exploatering rimlig med tanke på läget och områdets karaktär. För att kunna hålla låga P-tal krävs dock fullt samnyttjande av parkering. Sänkningen av p-talen för cykel är dock väldigt stor, speciellt för besökare till boende och verksamheter, och behöver motiveras bättre.

Detaljplanen berättar att en parkeringsreserv ska finnas och användas om det på sikt visar sig att det finns för lite parkering för bil och cykel i området. Det ställer sig Parkeringsbolaget bakom. Däremot är det av högsta vikt att en parkeringsreserv konkretiseras och avtalas om i samband med övriga exploateringsavtal.

Området kommer på grund av utbyggnaden i aktuell detaljplan såväl som omkringliggande detaljplaner att vara en byggarbetsplats under lång tid. Det är av högsta vikt att parkeringsfrågan får en betryggande lösning under hela utbyggnadstiden.

Kommentar:

Efter samrådet har en överenskommelse träffats mellan fastighetskontoret, Trafikverket och exploatören gällande omfattning och utförande av bil- respektive cykelparkering avseende stationsfunktionen. Avtal gällande detta ska vara tecknat innan planen kan antas. Överenskommelsen innebär att Jernhusen förbinder sig att säkerställa 400 stycken parkeringsplatser för stationsändamålet, dvs. resenärsknuten parkering. Av dessa skall minst 200 stycken parkeringsplatser vara ”nära parkering”, definierad som angörings- och korttidsparkering inom 100 meter från Centralstationen. Resterande parkeringsplatser ska vara långtidsparkering, vilka ska säkerställas inom 600 meter från stationen. Situationen för parkering och cykel beskrivs också i en mobilitetsutredning, som tagits fram efter samrådet.

Motivet för sänkning av antal cykelplatser utgår från stadens trafikstrategi och har bedömts utifrån mål om cykelanvändning för verksamheter av olika slag, där parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses. Det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20-40 % av antalet samtidiga besökare. Målet för cykelandel vid centralen har bedömts till 20 %, dvs i det lägre spannet. Detta då det kommer att vara stora hus med mycket samlad parkering, dvs osannolikt att 40 % av alla verksamma i region-city-området cyklar samtidigt. Kommer det 40 % verksamma med cykel till en av arbetsplatserna lär de kunna samnyttja en del av de andra cykelparkeringarna.

Gällande parkering under byggtiden är det en genomförandefråga. Frågan har berörts i arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet och ska ses i sammanhang med intilliggande planer, t ex detaljplanen för Västlänken station Centralen. I det parkeringsavtal som tecknas mellan Göteborgs kommun, Trafikverket och Jernhusen Stationer AB (se ovan), har Jernhusen ansvar för att parkering för stationsfunktionen och för tillkommande bebyggelse upprätthålls och fungerar under utbyggnadstiden. Frågan har förtydligats i planbeskrivningen.

Frågan har också vidarebefordrats till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i genomförandet.

13. SDF Centrum

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslag till detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen med synpunkter enligt detta yttrande.

Det är bra att detaljplanen anger att kommunen ska vara huvudman för allmän plats. Det ger goda förutsättningar att säkerställa allmänhetens tillträde till området alla tider på dygnet. Planbeskrivningen är insiktsfull och anger exempelvis att vistelsekvaliteterna inom planområdet är bristfälliga ur ett boendeperspektiv.

Inom området är det svårt att få till de friytor som krävs intill en förskola eller grundskola varför detta behov måste täckas utanför planområdet. För ungdomar är det enkelt att nå området vilket innebär att fler får möjlighet att välja mellan ett varierat utbud av skolor och fritidsaktiviteter.

Bostäder

För att centrala Göteborg ska vara en plats för alla göteborgare behöver bostadsinnehållet medge att människor med olika behov kan finna en bostad. Om detta ska vara möjligt behöver bostäderna vara i olika storlekar och med olika upplåtelseformer för att locka människor i olika faser av livet och boende i olika hushållsstorlekar. Särskilt angeläget är det att nå hyresnivåer som gör de nya bostäderna tillgängliga även för hushåll med begränsad ekonomi.

Bostäder föreslås i ett par av tornen och i delar av de lägre byggnaderna. Möjligheterna till halvprivata bostadsgårdar och balkonger är begränsat och ger lägre boendekvalitet. Det är viktigt att de boende kan finna andra platser att vistas ute på i närheten. Möjligheter till aktivitet och vila i vardagen påverkar människors hälsa positivt, därför är det viktigt att sådana möjligheter finns nära bostäderna.

Identitet

Planområdet är lika mycket kopplat till ett regionalt, nationellt och internationellt sammanhang som ett eget område. Intressentens namnval speglar detta: "Region City". Utmaningen ligger i att det också kan bli ett lokalt liv på platsen, att människor kan känna en lokal tillhörighet och att det blir en plats i och för Göteborg, en del av stadens identitet.

De höga byggnaderna i området kommer att utgöra ett landmärke och bidrar till stadens identitet. Det är viktigt att detta bearbetas i fortsatt arbete med detaljplanen.

Takmiljöer

I planen anges takmiljöer som möjliga som mer rekreativa, offentliga platser i motsats till det hektiska gatuplanet. Det är en intressant tanke som kan fungera för senare etapper under förutsättning att taknivån kan nås från den framtida bangårdsförbindelsen. (Bangårdsförbindelsen, en bro över järnvägsspåren och tågens luftledning, kan innebära en möjlighet att direkt nå tagårdarna från brons toppnivå.) Om den aktuella detaljplanen inte följs av kommande etapper är det mindre troligt att tagårdarna kommer att uppfattas som och användas som allmänna platser.

Generellt uppfattas upphöjda gårdar eller platser som nås via trappor och hissar inne i byggnader som privata eller hemliga. Det innebär att tillgängligheten begränsas både av det fysiska hindret och den mentala barriären. Risken är att stadsrummet blir delat mellan oss här nere och de däruppe.

Taken kan ge bra platser för viss välfärdsservice med behov av mindre uteplatser såsom Äldreboende och Bostäder med särskild service. Även gymnasieskolor kan ha glädje av taken för utevistelse.

Nödvändiga anläggningar utanför planområdet

Det är bra att exploatören åläggs att ekonomiskt bidra till att finansiera anläggningar utanför planområdet som behövs för människors hälsa och säkerhet, till exempel kan det vara lekplatser, rekreativa gröna miljöer, platser/stråk för aktivitet och cykelparkering. Även delar av driftsekonomi bör kunna ingå i åtagandet.

Angöring inom planområdet, till Centralstationen och, inlastning av gods och parkering
De allmänna platserna inom planområdet är förhållandevis små och behöver skyddas från trafik till och från stationsområdet. Säker och trygg angöring till bostäderna bör kunna göras från omgivande gator eller ett undre plan.

De underjordsmiljöer som skapas kommer att vara viktiga för de flesta transporter till området och behöver studeras ur trygghetssynpunkt.

Kommentar:

Frågan om vistelseytor för boende inom planområdet ska ses i ett större sammanhang i och med genomförandet av stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet och framtida Gullbergsvassområdet. En stadsutveckling som skapar möjligheter för ett lokalt liv samt stadsmiljöer med olika karaktär och intensitet. Stadsbyggnadskontorets anses är att goda förutsättningar finns för att tillskapa en bra boendemiljö och bra stadsmiljöer med denna planerade helhet.

Olika storlekar på bostäder och olika upplåtelseformer är inte möjligt att styra i detaljplan, men möjliggörs i detaljplanen.

Synpunkten, liksom frågor hanterade i SKA/BKA (social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys) vidarebefordras till exploatören och fastighetskontoret för beaktande i genomförandet. Lokalnämnden kan också säkra samhällsservice genom avtal med exploatören.

Den nya bebyggelsens identitet hanteras i SKA/BKA. Med en realisering av planförslaget får området en helt ny identitet och betydelse för staden och regionen med ökade sociala värden. Området går från att vara en baksida, vars primära funktion varit att förse Centralstationen med parkeringsplatser och angöringszoner, till att bli ett eget område och en viktig del av stadsväven.

Efter samrådet har planstrukturen reviderats. En av de ytor som tidigare utgjorts av terrasser har nu i motsvarande mängd tillskapats på marken. Olika delar av terrassytorna kommer att vara offentliga respektive privata. För tak över en del av torget närmast Nils Ericson terminalen finns ambitionen att detta blir en offentlig yta med access upp från torget. En del av tak-/terrassytorna kommer att vara för bostäder, kontor eller skybars. Bangårdsviadukten ligger, som stadsdelsnämnden nämner, i framtida planering och liksom de byggnader som ansluter till den. Det går därför inte att säkerställa i denna detaljplan att taknivån går att nå från Bangårdsviadukten.

Fastighetskontoret kommer genom exploateringsavtal säkra att detaljplanen bär kostnader även för övergripande infrastrukturåtgärder, parker och övriga allmänna funktioner i Centralen- och Gullbergsvassområdet.

Detaljplanen reglerar genom bestämmelsen GATA₁ samt TORG att det inte blir biltrafik inom delar av planområdet med tanke på behoven och kvaliteten på de allmänna platserna för gående och för vistelse. Ett viktigt behov för stationsfunktionen är möjlighet till angöring till stationen inom rimligt avstånd, varför biltrafik inom delar av planområdet blir oundvikligt. I det trafikförslag som arbetats fram efter samrådet, har frågan om sammanhängande vistelseytor varit viktig. På sikt har stråken genom planområdet stor betydelse för flöden av gående från exploateringarna i Centralen- och Gullbergsvassområdet till dagens centrum. Angöring till bostäderna kan ske från gata norr om planområdet, samt via garagelösning. Frågan om trygghet i lokaler under mark hanteras av exploatören, men möjliggörs i detaljplanen genom krav på takhöjd i allmänna parkeringsplan.

Frågorna som lyfts av stadsdelsförvaltningen är viktiga och vidarebefordras till exploateringen och fastighetskontoret för beaktande i genomförandet.

14. Trafiknämnden

Nämnden är positiv till fortsatt planarbete, men har ett antal synpunkter.

- Kapaciteten i funktionen lämna/hämta och korttidsparkeringen under jord behöver analyseras och dimensioneras utifrån framtida utvecklingsplaner i hela området.
- Kapaciteten för cykelparkering behöver utformas för att möta en kraftigt ökad volym av cykling.

Antal parkeringsplatser för exploateringen föreslås minskas med 25 procent relaterat till nu gällande parkeringstal. Trafikkontoret samtycker till detta.

Trafikkontoret konstaterar att resonemanget om noll platser för stationsnära handel kan accepteras förutsatt att inte ytan för denna handel ökas över de angivna 20 000 kvm.

Eventuella negativa effekter av en stor minskning av antalet parkeringar kan orsaka problem utanför planområdet. Andra projekt pågår i centrala staden där också minskningar av antalet parkeringsplatser planeras. Projektens gemensamma konsekvenser måste beskrivas. Vidare är det angeläget att förtydliga de motprestationer som fordras enligt parkeringsutredningen för att minska P-talet med 25 procent samt att tydligt knyta dem till planbestämmelser och exploateringsavtal.

Trafikkontoret är frågande till att antalet cykelplatser för exploateringen också ska sänkas med 25 procent, då stadens mål är att cyklandet ska ökas fyra gånger från år 2011 till år 2035. Det behöver studeras noggrannare.

Cykelparkeringar planeras på det sydvästliga torget. Reglering för detta saknas.

Trafikkontoret samtycker till antalet korttidplatser och konstaterar att den beskrivna korttidsparkeringen i källarplanet i sydväst är väl lokaliserad avståndsmässigt med god tillgänglighet till både planområdet och säckbangården. Med avseende på tryggheten är det viktigt att källarplanet ges en högre takhöjd än normalt - samt att detta regleras i planen - och att en god ljussättning skapas.

Det måste förutsättas att även med goda förhållanden i källarplanet finns en ovilja att nyttja källarplanet efter mörkrets inbrott och därför måste ett antal platser finnas även ovan mark, inom rimligt avstånd från säckbangården. Sådana platser planeras nordväst om denna detaljplan, vilket innebär ett avstånd på 300 – 400 meter till säckbangården vilket bedöms vara för långt. Möjligheten till närmare placering av dessa måste studeras vidare.

Trafikkontoret ser också att den reglerade ytan i källarplanet är otillräcklig för korttidsparkering för bilar, allmänna cykelparkeringar och andra tekniska anordningar som anvisas i utrymmet i planhandlingen, vilket också måste studeras närmare.

Parkeringar för att hämta/lämna passagerare i markplan erbjuds omedelbart norr om planområdet (utmed Kruthusgatans förlängning). Avståndet från säckbangården är 200 - 250 meter, utomhus och utan väderskydd och där vägsträckningen inte utformats gent i tågresenärens perspektiv. Då korttidsparkeringen även har en viss hämta/lämna-funktion kan detta avstånd accepteras, men det ökar vikten av trygga förhållanden i källarplanet.

Funktionen att hämta/lämna passagerare och korttidsparkering i markplan kan inte tillgodoses inom planområdet utan är avhängigt av lösningar i intilliggande detaljplaner. Trafikkontoret anser att planförslaget behöver förtydligas i detta avseende särskilt med anledning av planområdet utgör del av en nationell kollektivtrafiknod.

Långtidsparkeringar och taxifunktionen ska planeras i andra arbeten utanför detta projekt. Trafikkontoret vill betona att tills beslut erhålls om detta så har projektet kvar ansvaret för planområdets befintliga långtidsparkeringar och taxifunktion. Trafikkontoret betonar att alla parkeringsplatser för detaljplanens behov som förläggs utanför planområdet behöver ha finansiering och säkerställas genom avtal eller på annat sätt innan detaljplanen antas.

Trafikkontoret föredrar beteckningen "LOKALGATA" eller "GATA" istället för "GÅGATA" som helst inte ska användas som planbestämmelse. Beteckningen "GATA" kan gärna kombineras med en text om att trafiken ska ske på de gåendes villkor och att gatan är tänkt för gående, cyklar, viss leveranstrafik och viss trafik för funktionshindrade. Längst i öster skulle all trafik kunna tillåtas eftersom gatan där utgör en del av tillfartsvägen till källare och centralstationen. Den östra gatan måste ha en vändmöjlighet för bilar i söder.

Kommentar:

Efter samrådet har en överenskommelse träffats mellan fastighetskontoret, trafikkontoret, Trafikverket och exploitören gällande omfattning och utförande av bil- respektive cykelparkering avseende stationsfunktionen. Avtal gällande detta ska vara tecknat innan planen kan antas. Överenskommelsen innebär att Jernhusen förbinder sig att säkerställa 400 stycken parkeringsplatser för stationsändamålet, dvs. resenärsknuten parkering. Av dessa skall minst 200 stycken parkeringsplatser vara "nära parkering", nära parkering definierad som angörings- och korttidsparkering inom 100 meter från Centralstationen. Resterande parkeringsplatser vara långtidsparkering, vilka ska säkerställas inom 600 meter från stationen.

Situationen för parkering och cykel beskrivs också i en mobilitetsutredning, som tagits fram efter samrådet.

Motivet för sänkning av antal cykelplatser utgår från stadens trafikstrategi och har bedömts utifrån mål om cykelanvändning för verksamheter av olika slag, där parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses. Det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20-40 % av antalet samtidiga besökare. Målet för cykelandel vid centralen har bedömts till 20 %, dvs i det lägre spannet. Detta då det kommer att vara stora hus med mycket samlad parkering, dvs osannolikt att 40 % av alla verk samma i region-city-området cyklar samtidigt. Kommer det 40 % verk samma med cykel till en av arbetsplatserna lär de kunna samnyttja en del av de andra cykelparkeringarna.

I den mobilitetsutredning som tagits fram efter samrådet har bl a förtydligats de motprestationer som fordras för att minska P-talet med 25 procent.

Efter samrådet har förslaget ändrats så att detaljplanen medger handelsytor för samtliga kvarter i våning ett och två, vilket teoretiskt motsvarar maximalt ca 13.400 m². Men då

de två första våningarna också kommer att innehålla annan verksamhet som parkering, kontors- och bostadsentréer, bostadskomplement, teknik mm, bedöms den troliga totala handelsytan att utgöra ca 8.000, maximalt 10.000 m².

I det nuvarande förslaget hänvisas cykelparkeringen till en större parkeringsanläggning under mark.

I överenskommelsen gällande parkering för stationsfunktionen säkerställs att de stationsnära 100 parkeringsplatserna kan anläggas på gatumark eller i garage, en våning upp eller ner.

Frågan om trygghet i lokaler under mark hanteras av exploatören.

Projektet har ansvaret för befintliga långtidsparkeringar och hantering av dessa vid ett genomförande. Parkering utanför planområdet för områdets behov ska säkerställas tex med avtal. Synpunkten har vidarebefordrats till exploatören.

Gällande bestämmelsen GÅGATA har plankartan ändrats med ny beteckning GATA₁, vilken föreskriver gata där fordonstrafik kan förbjudas.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

15. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att det föreslagna planområdet är strategiskt viktigt att utveckla

Länsstyrelsen anser att planförslagets omfattande exploateringsgrad och dess påverkan på riksintresset för kulturmiljö inte har hanterats på ett godtagbart sätt. Att motivera den föreslagna bebyggelsen genom att hänvisa till stadsutvecklingsprogrammet (sidan 50 i planbeskrivningen) saknar stadig grund eftersom själva stadsutvecklingsprogrammet i sig hade stora brister i just kulturmiljöunderlaget.

I riktlinjerna anges att höga hus har ett stort influensområde och placering och volym måste ägnas särskild omsorg. I plankartan anges inga utformningskrav för byggnaderna och ett gestaltungsprogram har heller inte tagits fram.

Det behöver tydliggöras i handlingarna vilka delar av riksintresse kommunikation som man räknar med ska finnas kvar i närheten av planområdet. Det som man räknar med skall flytta behöver säkerställas i samband med planen. Planen gör inget fysiskt intrång i riksintresse järnväg däremot krävs åtgärder i planen för att kombinera riksintresset med föreslagen bebyggelse. Länsstyrelsen förutsätter att Göteborgs Stad kan säkerställa flytt av kombiterminalen och Göteborg Norra inom ramen för planen. Går det inte att säkerställa behöver även dessa vara förutsättningar i utredningar och tillhörande åtgärder behöver hanteras i planen.

Luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar måste studeras mer detaljerat för planområdet, bullerutredningen behöver justeras, vibrationer behöver redovisas, elektromagnetiska fält behöver utredas, hantering av förorenad mark behöver redovisas och säkerställas och övriga identifierade risker hanteras.

Länsstyrelsen anser att luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar måste studeras mer detaljerat för planområdet. I dagsläget föreligger risk för överskridanden av speciellt miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i närområdet av E45. SIMAIR korsning tar

inte hänsyn till påverkan från befintliga och planerade byggnader i området. Nya byggnader kan förändra vindfältet så att luftkvaliteten blir bättre än i dagsläget på vissa platser, men följaktligen kan den bli sämre på andra platser. Luftutredningen behöver också ta hänsyn till emissionerna från E45, både från tunnelmynningar och från väggramper upp från överdäckningen.

Avseende Bangårdsviadukten bör den också vara en förutsättning för bullerutredning för att inte riskera att den inte kan bli genomförd. Kan inte en flytt av kombiterminalen och uppställningsspår säkerställas inom ramen för planen behöver även dessa vara förutsättningar i bullerberäkningarna.

Kartan över trafikflöden på sidan 3 i bullerberäkningsrapporten behöver förtydligas. Det står i bullerutredningen, sidan 13 att hastigheten på vägar runt området är satt till 30 - 50 km/timme. Det framgår inte om det har räknats med en överdäckning av väg E45.

Det behöver tydligare framgå i planbeskrivningen vilka områden som ska saneras och till vilka djup - förorenade områden.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion, riksintresse och miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av planen inte skall prövas av Länsstyrelsen.

I planbeskrivning står att genom riskreducerande åtgärder bedöms risknivån inom planområdet kunna sänkas till acceptabel. Det framgår dock inte vilka skyddsåtgärder som krävs och hur de ska åtgärdas.

Analys för byggnation nära spår 16 (COWI). De åtgärder som beskrivs som rimliga med avseende på olycksrisker är tät fasad mot spår (för att skydda mot brand i tåg) samt möjlighet till "rundkörning". En annan åtgärd för utvärdering är krav på brandfast fasad. Detta lyfts inte upp i planbeskrivning. En åtgärd som exempelvis tät fasad ska regleras på plankartan och kommunen ska kommentera hur de tagit hänsyn till/arbetat med räddningstjänsten i frågan om deras önskemål om "rundkörning" eller uppställningsplatser.

Att säkra nivån på färdigt golv i byggnader till +2,8 bedömer Länsstyrelsen vara tillräckligt om den vård som är tänkt i planen inte är samhällsviktig. Användningen vård behöver därför beskrivas utförligare för att det ska bli tydligt i planen vad som avses. Hantering av stora regnmängder vid kraftiga skyfall behöver hanteras i planen till granskningsskedet.

Det behöver bli tydligare vad avgränsningen är rörande påverkan från omgivande projekt. MKB behöver därför precisera vilka projekt man utgår från ska vara genomförda vid det år man beräknar att aktuell plan är genomförd,

Rimliga alternativ enligt 6 kap 12 § miljöbalken (MB) har inte studerats vilket behövs för att uppfylla kraven i MB.

Den sammantagna påverkan på riksintresset för kulturmiljö, så kallade kumulativa effekter, behöver beskrivas och konsekvenser av detta redovisas i MKB.

Avslutningsvis behöver datumet för när samråd av avgränsning av MKB skett justeras (sidan 7) och miljöaspekter av nollalternativet har inte beskrivits genomgående för varje avsnitt vilket behöver ses över (sidan 8).

Länsstyrelsen anser att det är bra att en dagvattenutredning har tagits fram med förslag på utformning av dagvattenhanteringen inom planområdet. Dessutom är det positivt att planbestämmelser har införts som säkerställer att det finns plats för fördröjning av dagvattnet.

För att inte de planerade byggnaderna ska bidra med föroreningar till dagvattnet bör material för utvändiga ytor i möjligaste mån väljas med hänsyn till miljön, exempelvis bör zink och koppar undvikas.

Krav ska ställas på antingen arkeologisk schaktningsövervakning i samband med kommande markarbeten, alternativt att en konventionell förundersökning utförs när marken görs åtkomlig för detta. För övriga delar bedöms genomförandet av arkeologisk utredning som svår genomförbart. Enligt historiskt kartmaterial har området utgjorts av sankmark. I samband med stadens successiva expansion har markutfyllnader skett, där man erfarenhetsmässigt vet att bl a kasserade båtar/vrak kan ha deponerats. Förekomsten av vrak i denna del av staden känner vi inte till men vi behöver fortsättningsvis ha en beredskap för detta i samband med kommande exploatering av området. Förslagsvis skrivs detta in i planhandlingarna

Länsstyrelsen upplyser om att bortledning av grundvatten är en tillståndspliktig vattenverksamhet om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Länsstyrelsen instämmer i den bedömning som Stadsbyggnadskontoret har gjort i PM från 27/5 2015 angående träden direkt öster om Nils Ericson terminalen. Träden uppfyller inte kriterierna för att omfattas av generellt biotopskydd.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2

Kommentar:

Kulturmiljöfrågan och påverkan på riksintresset för kulturmiljö har utvecklats till granskningsskedet. Efter samrådet har planstrukturen omarbetats och byggnaderna närmast centralstationen och Drottningtorget har sänkts. Krav på bland annat utformning av fasader och torn toppar har formulerats och plankartan har kompletterats med planbestämmelser gällande detta. Stadens ställningstagande är att planen ej innebär påtaglig skada på riksintresset.

Efter samrådet har ett gestaltungs-/kvalitetsprogram tagits fram.

Gällande kumulativa effekter gör kontoret bedömningen att detta inte är relevant i frågan om påtaglig skada på riksintresset.

Efter samrådet har luftkvaliteten studerats vidare med bland annat luftmätning i området, där man gör bedömningen att luftkvalitetssituationen är tillfredställande, vilket förtydligats i planbeskrivningen.

Efter samrådet har en revidering av bullerutredningen gjorts, bland annat utifrån att planstrukturen omarbetats. Buller från en ev bangårdsviadukt har också tagits med i beräkningarna. Utifrån föreslagen användning, har kontoret bedömt bullersituationen som tillfredställande.

Gällande vibrationer har planeringen för genomförandet av Västlänken inneburit att vibrationsproblematik från Västlänken inte längre är aktuell.

Planbestämmelsen ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid järnvägstrafik” har lagts till på plankartan.

Efter samrådet har kombiterminalen flyttats till Ytterhamnen. Farligt gods hanteras därför inte längre i närområdet.

Efter samrådet har kompletterande riskbedömning för eventuell tågurspårning samt vid krock med stoppbock gjorts, vilken pekar på att risksituationen för den här detaljplanen är tillfredställande. Detaljplanen tillåter föreslagen skyddsåtgärd. Detta har stämts av med Trafikverket och Länsstyrelsen.

I och med att Combiterminalen flyttat samt att utbyggnaden av Västlänken planeras utanför detaljplanen, berör inte längre riksintressen för kommunikation detaljplanen. Planen gör inget fysiskt intrång i riksintresse järnväg. Det brandgasschakt som i tidigare skede planerades inom byggnad strax söder om Station Centralen är flyttat och påverkar inte längre detta planområde. Detta har förtydligats i planhandlingarna.

Gällande kontaktledning för tåg längs spår 16 utgår Trafikverket från Elsäkerhetsverkets föreskrifter att inte placeras byggnad närmare spänningsförande anläggning än 5 meter, vilket uppfylls i planen. Detta har tydliggjorts i planbeskrivningen. Användningen bostäder har på plankartan utgått för byggnader närmast spåret, varför det inte längre finns risk för elektromagnetiska fält över 0,4µT gällande bostäder.

Exploatören hanterar frågan om räddningstjänstens insatser genom att räddningstjänsten kör på de allmänna gatorna mellan byggnaderna, allt på prickad kvartersmark. Framkomlighet för räddningstjänstfordon har också beaktats i det trafikförslag som framtagits till granskningshandlingen och som beaktats i utformning av den nya planstrukturen. Exploatören jobbar med en brandkonsult i alla sina brandfrågor rörande byggnationen. Brandkonsulten har varit med och utformat byggnaderna tillsammans med arkitekterna avseende brand.

Frågan om trafikflöden på sidan 3 i den tidigare bullerberäkningsrapporten har förtydligats i och med utredningens revidering.

Exploatören har tagit fram en Miljöteknisk markundersökning (Structor, 2015-11-04) som redovisar förorenade områden. De mest förorenade områdena är vid den f d bensinstationen och f d ångcentralen (längs norra plangränsen). De nya byggnaderna kommer att ha flera plan för handel, parkering mm under nuvarande markyta varför i stort sett all fyllning och stora mängder lera schaktas ur. Riskerna med den förorenade jorden kommer således att elimineras nästan helt på teknisk schakt. I de små områden som inte berörs av teknisk schakt räcker det enligt Structors bedömning att skapa en barriär till förorenad jord på minst 0,7 m. Vidare bör ingen förorenad jord ligga kvar i ledningsgravar.

Stadens ställningstagande är att endast storsjukhusen klassas som samhällsviktig vård. Det gäller Sahlgrenska sjukhuset, Östra sjukhuset och Lundby sjukhus. Det är inte samhällsviktig vård som planeras inom planområdet vilket har förtydligats i planbeskrivningen.

Vid hundraårsregn eller mer blir det fläckvis stående vatten inom planområdet. Djupen är under 0,3 m. Staden bedömer inte detta som ett problem, vilket förtydligats i dagvattenutredningen. Denna beräkning utgår dessutom från dagens marknivå. Denna kommer i samband med exploateringen att höjas. Vid den nya höjdsättningen av området kommer hänsyn att tas till vattnets väg vid skyfall varför problemen med översvämningar minimeras.

Nya höjder för färdigt golv kommer att variera mellan +2,8 - +3,2 m för byggnader inom planområdet.

Gällande att bortledning av grundvatten är tillståndspliktigt så har exploatören fått del av informationen genom Länsstyrelsens yttrande samt denna samrådsredogörelse. Tillståndsplikten regleras i annan lagstiftning.

Gällande MKB's kulturmiljöbilaga har efter samrådet ett reviderings-PM tagits fram. Här preciseras vilka projekt man utgår från ska vara genomförda när planen genomförs, vilka rimliga alternativ som krävs, samt den sammantagna påverkan på riksintresset. Reviderings-PM beskriver också miljöaspekter av nollalternativet för respektive avsnitt.

Upplysning gällande att oskyddade ytor av koppar eller zink ska undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet, har lagts till på plankartan.

Bestämmelse angående tillståndsplikt gällande fornminneslagen har införts på plankartan.

Förekomsten av vrak i denna del av staden är oklart men fortsättningsvis behövs en beredskap för dessa frågor i samband med kommande exploatering av området. Planbeskrivningen har förtydligats angående detta.

16. Trafikverket

Vill göra Staden uppmärksam på att en konsekvens av detaljplanen är att säckbangårdens framtida utveckling begränsas då ny bebyggelse tillåts 6 meter från fastighetsgränsen i söder. Efter planens genomförande kommer det inte finnas utrymme att anlägga fler spår eller plattformar norr om befintligt spår 16.

Riskanalysen nämner fler skyddsåtgärder än vad som återspeglas i planbeskrivningen. Trafikverket är enigt i att de åtgärder som lyfts fram i planbeskrivningen är de som behöver beaktas. Det behöver dock framgå antingen i riskanalysen eller i planbeskrivningen hur prioritering respektive exkludering av föreslagna åtgärder från riskanalysen gjorts. Plankartan reglerar inte de skyddsåtgärder som riskutredningen tar upp, vilket är en brist som behöver hanteras till nästa planskede.

En åtgärd som föreslås är att brandgasschakt dimensioneras så att inte brand eller toxiska brandgaser sprids till bebyggelse eller områden där människor vistas. Denna åtgärd behöver förtydligas till vilket avstånd som behövs mellan brandgasschakt och byggnad. I Västlänkens projektering är detta avstånd satt till minst 8 meter mellan brandgasschakt och byggnad.

Intill plangränsen i söder finns en strömförande kontaktledningsstolpe och bryggor tillhörande spår 16. Elsäkerhetsavståndet för byggnad till strömförande del är 10 meter. Elsäkerhetsavstånden mellan byggnader och kontaktledningar måste säkerställas till nästa planskede.

Det behövs ett fördjupat samråd mellan Staden och Trafikverket för att säkerställa avståndet mellan byggnaderna, utrustning och järnvägsanläggningen i söder.

Magnetfältet från järnvägen kan påverka känslig utrustning i byggnader belägna närmre än 20 meter från järnväg. Den elektromagnetiska styrkan ökar när ett tåg är i närheten. Trafikverket ansvarar inte för eventuella störningar. Det kan vara lämpligt att införa en planbestämmelse för att säkerställa att den nya bebyggelsen klarar elektromagnetiska fält.

I nordöstra delen av planområdet finns fem transformatorer. Trafikverket anser att innan planen förs till antagande ska det säkerställas att transformatorerna är flyttade till nytt läge.

Arbete pågår med att flytta kombiterminalen till Göteborgs hamn. Trafikverket anser att innan planen förs till antagande ska det säkerställas att kombiterminalen är flyttade till nytt läge. Om kombiterminalen är kvar kan det krävas riskreducerande åtgärder på byggnader som vetter åt kombiterminalsidan.

Inom befintligt stationsområde sker service av persontåg vid plattform, det innebär att i anslutning till stationsområdet behövs utrymme för serviceanläggning som har körväg till plattformsområdet.

Avsikten är att bilens framkomlighet inte ska vara prioriterad inom detaljplanens område, utan det är gång och cykel som är de prioriterade trafikslagen, vilket är naturligt i en knutpunkt för kollektivtrafiken. Trafikverket ser positivt till att Staden planerar för ett lågt bilandvändande och låga parkeringstal. Trafikverket vill uppmuntra Staden till att hålla ett minimum av bilparkeringsplatser kopplade till bostäder, centrumverksamhet, handel, hotell, kontor, vård och utbildning, med tanke på närheten till kollektivtrafiken.

Hämta-/lämnafunktionen kommer att finnas vid Västlänken men vi skulle även vilja se den funktionen vid den gamla Centralstationen. Hur tänker Staden hantera det framtida behovet med fler långväga resenärer, vilka behöver hämtas- och lämnas vid Centralstationen? Trafikverket ser en risk i att om inte långväga resenärer kan hämtas/lämnas smidigt kommer de långväga resenärerna att välja bil framför tåg.

Trafikverket anser att till nästa planskede behöver bullerutredningen kompletteras med tio punkter:

- Tydliga källhänvisningar till de trafikuppgifter som rapporten innehåller
- Trafikmängder och uppräknade trafik på det statliga väg- och järnvägsnätet justeras. Trafikverket återkommer till Staden med trafiksiffror för den statliga infrastrukturen
- Bullerprognosen ska förutom visa på nuläget även ha en planeringshorisont vilken sträcker sig längre än år 2026. Trafikverket använder sig av prognoser ställda till år 2040

- Bullerkarta i plan för maximal ljudnivå för spårtrafik
- Stämmer spår läget för spår 16 överens med redovisade huskroppar?
- Stämmer huskropparnas placering i bullerkartan överens med plankartans placering av byggnader?
- Tydliggör var detaljplanens gräns går i bullerkartorna
- Uppställningsspåren öster om planområdet betraktas som industribuller vilket bullerutredningen behöver redovisa och lämna förslag på eventuella åtgärder.
- Bullerutredningen behöver också klargöra och redovisa om det förekommer sådan verksamhet på säckbangården så att bullret där kan betraktas som industribuller
- Bullerutredningen behöver även ta ställning till eventuellt lågfrekvent buller från både den befintliga säckbangården i söder och uppställningsspåren öster om planområdet

Det förekommer lera och lösa jordlager i området och därför är det särskilt viktigt att vibrationsproblematiken beaktas. Trafikverket anser att vibrationerna bör mätas innan val av grundläggning görs. Vidare anser Trafikverket att ett störningsskydd i form av riktvärdet $0,4 \text{ mm/s vägd rms}$ för sovrum införs på plankartan.

Risken för stomljud är störst i den del av planområdet som vetter mot Västlänken. För att förhindra uppkomst och spridning av stomljud är det viktigt att undvika kontakt via ledningar eller konstruktioner mellan Västlänken och de nya byggnaderna i planområdet. Trafikverket anser att en planbestämmelse införs om att riktvärden för stomljud inomhus i bostäder på $30 \text{ dBA } L_{max} (S)$ inte får överskridas.

Luftkvaliteten är en viktig fråga för att klara en god bebyggd miljö. Det vore bra om Staden beskrev tydligare om det finns risk för att luftkvalitetsproblemen kring Götaleden även påverkar planområdet.

Trafikverket har ledningar inom planområdet. I denna del behövs ett fördjupat samråd mellan Staden, Jernhusen och Trafikverket för att säkerställa eventuella behov av avtal och servitut.

LFV ska tillfrågas såsom sakägare för infrastrukturutrustning (s.k. CNS). Generellt ska en Lokaliseringsbedömning (flyghinderanalys) göras vid etablering av byggnader eller byggnadsverk som överstiger 20 meter. Mer information finner man på LFVs hemsida.

Inget får påverka eller påskynda grundvattensänkning.

Det är viktigt att bilangöring till befintlig Centralstation fungerar under byggtiden. Samordningen mellan projekten kring centralen och VL mm är av central betydelse för genomförandet.

Det krävs avtal mellan Staden och Trafikverket för bevakande projektledare då detaljplanen innehåller åtgärder som är belägna nära eller av annan anledning påverkar statlig järnväg.

Kommentar:

Staden är medveten om att säckbangårdens framtida utveckling norr om spår 16 begränsas av planen. Trafikverket har varit med i processen och har inte framfört att nya spår i markplan norr om spår 16 planeras. Istället har man framfört att det finns planer på att

göra färre spår i säckbangården, men med längre och bredare perronger.

Efter samrådet har samråd skett med Trafikverket där klarlagts att Elsäkerhetsverkets föreskrifter att inte placeras byggnad närmare spänningsförande anläggning än 5 meter gäller, vilket uppfylls i planen. Detta har tydliggjorts i planbeskrivningen.

Efter samrådet har kombiterminalen flyttats till Ytterhamnen. Farligt hanteras därför inte längre i närområdet.

Det brandgasschakt som i tidigare skede planerades inom byggnad strax söder om Station Centralen är flyttat och påverkar inte längre detta planområde.

Efter samrådet har kompletterande riskbedömning för eventuell tågurspärning samt vid krock med stoppbock gjorts, vilken pekar på att risksituationen för den här detaljplanen är tillfredställande. Detaljplanen tillåter föreslagen skyddsåtgärd. Detta har stämts av med Trafikverket och Länsstyrelsen.

Användningen bostäder har på plankartan utgått för byggnader närmast spåret, varför det inte längre finns risk för elektromagnetiska fält över $0,4\mu\text{T}$ gällande bostäder. Exploatören ska följa riktlinjer för fasadåtgärder så att de klarar elektromagnetiska fält.

Synpunkten att elektromagnetiska fält kan påverka känslig utrustning i byggnader belägna nära spåren har vidarebefordrats till exploatören för beaktande i genomförandet, vilket också förtydligats i planbeskrivningen.

Exploatören hanterar frågan om räddningstjänstens insatser genom att räddningstjänsten kör på de allmänna gatorna mellan byggnaderna, alt på prickad kvartersmark. Framkomlighet för räddningstjänstfordon har också beaktats i det trafikförslag som framtagits till granskningshandlingen och som beaktats i utformning av den nya planstrukturen.

Exploatören jobbar med en brandkonsult i alla sina brandfrågor rörande byggnationen. Brandkonsulten har varit med och utformat byggnaderna tillsammans med arkitekterna avseende brand.

Område för befintlig transformatorstation har i detaljplanen ändrats till kvartersmark med användning T₁ stationsändamål, varför denna fråga kan hanteras av exploatören.

Detaljplanen ger möjlighet till att rymma service till persontåg samt körväg till plattform från serviceanläggning.

Hämta lämna funktion kommer att finnas i norr vid det nya torget och i intilliggande garageanläggning, samt i söder mellan Centralstationen och Drottningtorget. På lite längre sikt kan funktionen även komma att finnas på en eventuell Bangårdsviadukt med direkta nedgångar till plattformarna. Då plattformarna förlängs för att passa de nya längre tågen så kommer detta att vara ett nära alternativ.

Efter samrådet har en överenskommelse träffats mellan fastighetskontoret, trafikkontoret, Trafikverket och exploatören gällande omfattning och utförande av bil- respektive cykelparkering avseende stationsfunktionen. Avtal gällande detta ska vara tecknat innan planen kan antas. Överenskommelsen innebär att Jernhusen förbinder sig att säkerställa 400 stycken parkeringsplatser för stationsändamålet, dvs. resenärsknuten parkering. Av dessa skall minst 200 stycken parkeringsplatser vara ”nära parkering”, nära parkering definierad som angörings- och korttidsparkering inom 100 meter från Centralstationen.

Resterande parkeringsplatser vara långtidsparkering, vilka ska säkerställas inom 600 meter från stationen.

Ytterligare 100 parkeringsplatser bedöms kunna säkerställas inom Centralenområdet och Gullbergsvass.

Situationen för parkering och cykel beskrivs också i en mobilitetsutredning, som tagits fram efter samrådet. Stationsfunktionens parkering regleras genom avtal (Angöring och parkering till Centralstationen) mellan Göteborgs kommun, Trafikverket och Jernhusen Stationer AB.

Efter samrådet har en revidering av bullerutredningen gjorts, bland annat utifrån att planstrukturen omarbetats. Buller från en ev bangårdsviadukt har också tagits med i beräkningarna, liksom förekomst av ev industribuller. Utifrån föreslagen användning, har kontoret bedömt bullersituationen som tillfredställande.

Gällande vibrationer har planeringen av Västlänken ändrats så att det inte berör planområdet längre.

Planbestämmelsen ”Byggnader ska grundläggas och utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid järnvägstrafik” har lagts till på plankartan.

Efter samrådet har luftkvaliteten studerats vidare med bland annat luftmätning i området, där man gör bedömningen att luftkvalitetssituationen är tillfredställande.

Frågan om avtal och servitut för ledningar hanteras av fastighetskontoret och har förtydligats i planhandlingarna.

En flyghinderanalys har utförts, vilken bedömer att hinder inte föreligger angående höga hus och Luftfartsverkets riktlinjer.

Gällande att bortledning av grundvatten är tillståndspliktigt så har exploatören fått del av informationen genom Länsstyrelsens yttrande samt denna samrådsredogörelse. Tillståndsplikten regleras i annan lagstiftning.

Gällande bilangöring och parkering under byggtiden är det en genomförandefråga. Frågan har berörts i arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet och ska ses i sammanhang med intilliggande planer, t ex detaljplanen för Västlänken station Centralen. Frågan har vidarebefordrats till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i genomförandet. Planhandlingarna har förtydligats gällande detta.

Att staden bekostar en bevakande projektledare från Trafikverket är olagligt. Kontoret har gått vidare med frågan juridiskt och stöds i sin bedömning av Boverket.

17. Luftfartsverket

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen.

(Berörda flygplatser skall alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer)

Kommentar:

En flyghinderanalys har utförts, vilken bedömer att hinder inte föreligger angående höga hus och Luftfartsverkets riktlinjer.

18. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

19. SGI

Anser att de geotekniska säkerhetsfrågorna i permanentskedet är klarlagda på ett för planskedet godtagbart sätt och ser inget hinder för fortsatt planläggning.

20. Svenska kraftnät

Har inget att erinra mot upprättat förslag.

21. Business region Göteborg(BRG)

Ser mycket positivt på utbyggnaden av nya moderna verksamhetslokaler i Centralenområdet.

Tycker att detaljplanen framstår som snäv och oflexibel när det gäller fördelning av användningen av lokalytan till bostäder, handel och kontor.

Ställer sig frågande till att den mest tillgängliga platsen för alla regionens medborgare skall innefatta så stor andel bostäder, detta borde vara en plats som innehåller näringar och funktioner som kommer samtliga medborgare till godo.

Tycker att en större del av den disponibla ytan borde vara tillgänglig för handel.

Finns en oro att den kommande utbyggnationen kommer att leda till svåra trafikproblem och minskad tillgänglighet för alla trafikslag. Risk att företag lämnar eller redan har lämnat området. Det är viktigt att SBK har en tät dialog med näringslivet i närområdet om deras parkerings- och lastningsbehov både för byggtid och färdigställt område. Regionen har inte råd med att detta blir en trafikinfarkt.

BRG anser att det saknas analys och beskrivning av hur godshantering och parkering för näringslivet ska tillgodoses – under byggtid och efter färdigställande.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret anser att 20 % bostäder är en rimlig minimimängd för att säkerställa en blandad och levande stad under dygnets alla tider. Skälet till att bostadskravet inte är högre är att byggnationen ligger i direkt anslutning till Centralstationen, så som BRG påpekar.

Efter samrådet har förslaget ändrats så att detaljplanen medger handelsytor för samtliga kvarter i våning ett och två, vilket teoretiskt motsvarar maximalt ca 13.400 m². Men då de två första våningarna också kommer att innehålla annan verksamhet som parkering, kontors- och bostadsentréer, bostadskomplement, teknik mm, bedöms den troliga totala handelsytan att utgöra ca 8.000, maximalt 10.000 m². Kontoret menar att det är en tillräcklig mängd. Utöver detta tillåts även resenärsservice inom användning T₁.

Den övergripande trafikstrukturen är studerad, bland annat i stadsutvecklingsprogrammet och det övergripande arbetet med Centralenområdet. Detaljplaneområdet får ett väldigt centralt läge med nära angränsning till Götaleden.

Angränsning till stationen kommer att finnas i norr vid det nya torget och i intilliggande garageanläggning, samt i söder mellan Centralstationen och Drottningtorget. På lite längre sikt kan funktionen även komma att finnas på en eventuell Bangårdsviadukt med direkta nedgångar till plattformarna. Då plattformarna förlängs för att passa de nya längre tågen så kommer detta att vara ett nära alternativ.

Gällande bilangöring och parkering under byggtiden är det en genomförandefråga. Frågan har berörts i arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet och ska ses i sammanhang med intilliggande planer, t ex detaljplanen för Västlänken station Centralen. Frågan har vidarebefordrats till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i genomförandet. Planhandlingarna har förtydligats gällande detta.

22. Västtrafik

Har inget att invända mot den föreslagna detaljplanen.

23. Lantmäterimyndigheten

Plankarta med bestämmelser

Bestämmelsen y för begränsning av markens bebyggande ska inte användas enligt PBL 2010:900. I enklare fall behövs ingen bestämmelse. I mer komplicerade situationer får utfartsrättigheten utformas som en fastighetsindelingsbestämmelse. Genom en sådan läggs fast vilket utrymme som ska upplåtas liksom härskande och tjänande fastigheter. Prövning av vissa villkor i fastighetsbildningslagen, för bildande av servitut, prövas också i detaljplaneskedet. Alternativt kan markreservat för en gemensamhetsanläggning läggas ut eller fastighetsindelingsbestämmelse om att gemensamhetsanläggning ska bildas, införas (om fler fastigheter ska använda infarten).

Ifrågasätter om bestämmelsen x och n₂ behövs inom samma område. I och med att området ska vara tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik så borde detta också innefatta resenärstråk mellan järnvägsstationer.

Inom användningen GÅGATA (allmän plats) finns utformningsbestämmelsen v₁. Uppgift saknas om hur denna bestämmelse ska genomföras. Huvudregeln är att kommunen är skyldig att iordningsställa allmän plats och därmed också ev gångförbindelser. För att ett servitut, gemensamhetsanläggning eller 3D-utrymme ska kunna bildas för fastigheterna i kvarteren (avseende gångförbindelserna) bör användningen kvartersmark (ex BCDS) får överbygga allmän plats införas inom v₁-områdena. Det räcker då med bestämmelsen v₁ på ett ställe i bestämmelserna.

Bestämmelsen att användningen Bostäder (B) endast får anläggas från + 12 och uppåt står i strid med bestämmelsen att B får underbygga GÅGATA och T₁. Det är oklart om parkeringsplatser för bostadsändamålet får byggas under + 12 m.

Bestämmelsen att Tekniska anläggningar (E) ej får anläggas ovan mark strider mot bestämmelsen i västra planområdet och principen för 3D-användning där E får anläggas ovanför T₁.

Parenteser runt användningsbestämmelserna bör inte användas när de endast avser kvartersmark. Att kvartersmark får över- eller underbygga kvartersmark tillför inget i fråga om hur planen ska genomföras. Ex kan 3D-fastighetsbildning avse flera av de ingående

användningarna. Vill man reglera att vissa användningar endast får användas i vissa våningsplan/höjd, kan bestämmelser om detta införas.

Bestämmelsen om att minst 75 % av fasadlängd ska användas av lokalyta för handel och service, med direkt entré från allmän plats eller område markerat med n_2 är oklar huruvida bestämmelsen gäller för varje kvarter, fastighet eller hela planområdet.

Plankartan bör kompletteras med koordinatkryss, traktnamn och fastighetsbeteckningar utanför planområdet.

Planbeskrivningen under fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Uppgift saknas om hur gångförbindelserna ovan allmän plats ska genomföras, se ovan under plankarta med bestämmelser.

Kommentar:

Bestämmelsen y har tagits bort. Tillfart till fastighet säkras på plankartan med ny bestämmelse GATA₁ och TORG.

Plankartan har ändrats så att x har utgått.

Bestämmelsen v_1 har ändrats enligt synpunkt.

Angående synpunkten om bestämmelse att bostäder tillåts från +12 och uppåt behöver förtydligas med bestämmelse som anger att entréer, parkering och andra komplement till bostadsändamålet får finnas under denna nivå, har plankartan förtydligats angående detta.

E bestämmelsen tas bort från utrymme ovan T₁, samt från principskissen.

Gällande parenteser har kontoret utrett frågan och anser att dessa tydliggör nödvändig utformning av kvartersmark. För att ytterligare öka läsbarheten har även dubbelparanteser införts för att i förekommande fall tydliggöra användning i höjded.

Bestämmelsen om fasadlängd gäller för vissa fasadlängder. Detta har förtydligats på plankartan med ny bestämmelsen v_3 .

Koordinatkryss, traktnamn och fastighetsbeteckningar har lagts till på plankartan.

Sakägare

24. Älvstranden utveckling

Då flera frågor, så som grönytor, lekplatser, cykelparkering, dagvatten, finansiering av mobilitetslösningar mm, skjuts på framtiden och förväntas tillgodoseas i kommande detaljplaner bör planhandlingarna kompletteras med en redovisning av vad framtida etapper kommer att innehålla. Älvstranden utveckling ser ett behov av ett långsiktigt stort engagemang från exploitören kring dessa frågor, både vad gäller deltagande i samverkansprocessen samt i diskussioner kring finansiering. Det framgår i nuläget inte av planförslaget vem som ska finansiera de framtida åtgärder, som är nödvändiga för att stödja planens innehåll.

Planförslaget prövar en mycket hög täthet som Älvstranden anser vara berättigad på grund av områdets exceptionellt centrala och strategiska läge. Dock bör dagsljusförhållanden för både arbetsplatser och bostäder studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Kulturmiljö

Gällande att kulturmiljöbilagan beskriver en mycket stor negativ påverkan på en central del av riksintresset för Göteborgs innerstad och att planförslaget bedöms innebära en negativ påverkan på riksintressegrundens upplevelse och läsbarhet så hävdar Älvstranden att ställningstagande om en tät stadsstruktur i detta område redan är fattat genom bland annat Vision Älvstaden samt Stadsutvecklingsprogrammet för centralenområdet, som båda har kommunicerats och förankrats väl i staden. Planförslaget utgår från och genomsyras av både Vision Älvstaden och Stadsutvecklingsprogrammet. Planförslaget möjliggör för en bebyggelse med stor visuell påverkan. Göteborg har många små stadsdelar med olika identitet och karaktär. Älvstranden är av uppfattningen att detta är en ny del av staden som är placerad utanför den historiska stadsstrukturen och bör ha en stark, egen identitet. Älvstranden instämmer i Stadsbyggnadskontorets bedömning att, i avvägningen mellan det allmänna intresset av att exploatera högt, tätt och identitetsskapande vid stationen och den visuella påverkan på kulturmiljön som detta ger, så måste föreslagen exploatering anses vara den mest lämpliga markanvändningen i planområdet.

Älvstranden saknar en beskrivning med fotomontage över den kvalitet som siktlinjer mot Skansen Lejonet utgör i utvecklingen av Gullbergsvass och kringliggande områden.

Genomförande

Många projekt pågår i närområdet vilket gör att det är av stor vikt att främja samverkan mellan alla aktörer i genomförandeskedet.

Älvstranden efterlyser en mer konkret lösning av kompensationsåtgärder för att säkerställa att fastighetsägaren är med och tar sitt ansvar gällande områdets kvaliteter på lång sikt, även utanför det aktuella planområdet.

Barnperspektivet

Älvstranden ser positivt på planbestämmelsen som säkerställer att minst 20 % av bruttoytan ovan mark ska användas till bostäder. Bra ur ett blandstadsperspektiv. Planbeskrivningen bör kompletteras med beskrivning av hur planområdet kan komma att fungera som bostadsmiljö och vilken livskvalitet de boende kan förvänta sig.

Sociala aspekter

Det fortsatta arbetet behöver ytterligare tydliggöra områdets sammanlänkande roll och visa på hur området förstärker anslutningen till Gullbergsvass. Angöringen till området behöver beskrivas tydligare, samt redovisning av infarter till parkering.

Kommande arbete med utformningen av allmän plats behöver tydliggöra vad som krävs för att stråken ska vara tillåtande, trygga och öppna för möten, med hänsyn till både de boende, verksamma, besökare och de som rör sig genom området.

Miljö

Förslaget innebär att fler bostäder och arbetsplatser erbjuds inom den centrala staden med närhet till kollektivtrafik, regionaltrafik service och skolor detta bidrar till ett minskat bilberoende.

Kommentar:

Det är inte möjligt att i detaljplanen säkra samhällsviktiga funktioner i andra detaljplaner. Däremot kommer fastighetskontoret genom exploateringsavtal säkra att detaljplanen bär kostnader även för övergripande infrastrukturåtgärder, parker och övriga allmänna funktioner i Centralen- och Gullbergsvassområdet. Även Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet (STUP Centralen) arbetar vidare med de mer övergripande frågorna.

Kulturmiljöfrågan har hanterats vidare till granskningsskedet, se kommentar till länsstyrelsens yttrande.

Efter samrådet har en dagsljusanalys genomförts i och med att planstrukturen omarbetats. Analysen visar att stor variation råder inom planen ang möjlighet till dagsljus och resultatet beror av hur innehållet i bebyggelsen kommer att se ut, men att planen är genomförbar utifrån de användningar som detaljplanen medger.

Beskrivning av hur planområdet kan komma att fungera som bostadsmiljö och vilken livskvalitet de boende kan förvänta sig har förtydligats i planbeskrivningen.

Efter samrådet har ett gestaltungs-/kvalitetsprogram utarbetats som beskriver kvaliteter och miljöer för den nya kvartersbebyggelsen.

Kopplingar till omgivningen, exempelvis till Gullbergsvass, har analyserats och redovisas i gestaltungs-/kvalitetsprogrammet. Dessa frågor är också något som behandlas i statsutvecklingsprogrammet och det övergripande arbetet med Centralenområdet. Redovisning av infarter till parkering visas i det trafikförslag som tagits fram i och med att planstrukturen omarbetats.

Den SKA/BKA som tagits fram efter samrådet tydliggör vad som krävs för att få trygga, tillåtande och öppna allmänna platser samt områdets sammanlänkande roll. Detta beskrivs också i gestaltungs-/kvalitetsprogrammet.

25. Jernhusen

Plankartan allmänt

Byggrätterna inom planområdet har förskjutits något sedan samrådets ritningar. I östvästlig led har förslaget samma utsträckning som tidigare material, men förlagt ca 0,22 m längre österut. Däremot har planområdets södra gräns flyttats 2 meter norrut, bort från spår 16 men utan motsvarande förflyttning av den norra gränsen. Detta medför, givet oförändrade mått på öppna ytor, att måttkedjorna inom den tänkta bebyggelsen påverkas på ett sätt som medför sämre utnyttjande och svårigheter att utforma attraktiva och rationella lokaler. En tänkbar åtgärd är att justera nordgränsen så att hela de byggnadskroppar som redovisats i juni ryms. Under hösten väntas besked om Västlänkens exakta utrymmesbehov norr om planområdet vilket är av betydelse.

Jernhusen tolkar vidare kartan som att den nya bebyggelsens västra fasad är parallell med Nils Ericsonterminalens fasad.

Allmän plats kontra kvartersmark.

Förslaget anger större delen av de öppna ytorna som allmän plats, torg respektive gånggata. Jernhusens uppfattning är alltså att de ytorna skall utgöra kvartersmark med bestämmelser som säkrar allmänhetens tillgång till dem. Planområdets markplan är i praktiken en utvidgning av stationsområdet och bör också juridiskt hanteras som sådant, i likhet med stationer och terminaler i allmänhet. Begränsning av bebyggande genom "bortprickning" av kvartersmark. Jernhusen förutsätter att detta inte omöjliggör temporära användningar till exempel inom ramen för begreppet "den tillfälliga staden".

Utkragning mot Nils Ericsonterminalen

RegionCitys bebyggelse planeras för att kraga ut över det nord-sydliga gångstråket längs bussterminalens östra vägg. Jernhusen hävdar att förslaget avgränsar detta felaktigt, byggrätten skall utvidgas ytterligare något västerut och kunna nå fram till befintlig

fastighetsgräns, vilken sammanfaller med de östliga väggarna till terminalens påbyggnader i trä. Även plankartans sektionsritning och princip för 3D användning behöver justeras i detta avseende.

Princip för 3D användningar

I den schematiska framställningen skall (BCDEST1) redovisas även ovan "Gågata" på samma sätt som ovan T1. De höga byggnadskropparna, tornen, har en yta i plan som är något för liten för att kunna disponeras optimalt. Vi önskar diskutera en viss utvidgning. u-beteckningen längs södra plangränsen är i konflikt med ett f d skyddsrum som skulle kunna användas för annat ändamål.

Skärmtak

I Jernhusens material redovisas ett skärmtak i förlängningen av stråket mellan vår nya bebyggelse och NET, detta tycks inte vara tillåtet i planförslaget. Också en idé om att anordna utomhusservering på ett sådant skärmtak har framförts, om detta skall kunna bli verklighet bör planen medge anordnande av någon enklare serveringsstation eller motsvarande på taket. Även tillgänglighet med trappa/hiss måste då beaktas.

Parkering

Parkeringsanvändningen skall generellt ha en egen beteckning "P" på plankartan och inte som i föreliggande förslag anges som en underfunktion till järnvägsanvändningen T. Jernhusen har ett koncept för att på ett över tid flexibelt sätt tillgodose såväl stationens som andra verksamheters behov i området, den lösningen inbegriper också angränsande planområde för Västlänkens station. Därför skall nu aktuellt förslag inte ha bestämmelse om minsta antal bilparkeringsplatser inom planområdet, det är inte heller hanterbart med föreskrifter om takhöjd för parkeringsytor eller belägenheten av dessas gångentréer. Motsvarande resonemang gäller för cykelparkeringen.

Hotell

Hotell kan komma att byggas och tillåtligheten bör förtydligas, antingen genom att en egen beteckning "O" läggs till i strängen av användningsbeteckningar, eller som tillägg i texten om C-användningen " .. inkluderar kontor och handel samt hotell".

Tekniska anläggningar

i planen betecknade med E, måste vara tillåtliga också ovan mark för diverse installationer. Vi delar synsättet att tyngre och större sådana anläggningar bör förläggas till källarplan men att hålla helt rent ovan detta är inte möjligt.

Plantering

Om torget underbyggs är bestämmelsen om två meter djupa gropar problematisk. Fördröjningsmagasin för dagvatten, beteckning n₁ föreskriver att detta skall finnas ovan bjälklag. Vilket bjälklag avses och vad är syftet med denna bestämmelse?

Spänger mellan byggnadskvarteren

Vi noterar att ingen anvisning finns i denna plan om möjligheter att bygga gångförbindelser ovan mark norrut, till bebyggelse inom angränsande plan för Västlänken, station Centralen. Förbindelserna behövs men kanske är det inte plantekniskt nödvändigt att redovisa dem i här aktuell plan.

Andel bostäder

Kravet om 20 % bostäder klaras inte även om båda tornen i förslagets östra kvarter mot Västlänkstationen helt används för ändamålet, då tycks saknas cirka 400 m² vilket väl är

tämligen marginellt i sammanhanget. Men dessa byggnader är de enda inom planen som är lämpliga för bostäder, följaktligen finns inga som helst marginaler i tolkningen av bestämmelsen och den bör luckras upp. Vi frågar oss också vilken effekt bestämmelserna om störningsskydd, med föreskrifter att vända bostadsrum åt "ljuddämpad sida", har för möjligheterna att fullt ut använda de båda tornen för bostäder. Inryms hotellverksamhet i det aktuella bostads begreppet?

Begränsning av handelsytor. Också här framstår den angivna begränsningen, högst 20 000 m², som onödigt stel och knappt tilltagen. Handel blir med detta inte möjlig i alla plan där det i övrigt vore tänkbart.

Området med e-beteckning längs bussterminalen. Inbegriper de befintliga träutbyggnaderna på bussterminalen, vars verksamheter idag vänder baksidan mot det livligt frekventerade stråk som kommer att bildas mellan den nya Västlänkstationen och befintliga Göteborg C. Tanken är att inom e-ytan bygga till och komplettera dessa så att handels- och serviceutbudet vänder sig mot det nya stråket. De skisser som tagits fram angående detta innebär att ungefär 75 % av ytan bebyggs, alltså väsentligt mer än de otillräckliga 60 % planförslaget för närvarande medger.

Vi känner också viss osäkerhet om huruvida underbyggnadsrätten gäller inom "e", någonstans måste en körbar underjordisk förbindelse kunna byggas mellan RegionCity och bussterminalen.

Höjdangivelser för källarbjälklag, marknivåer, nockhöjder etcetera skapar måttkedjor i höjddled som rent generellt behöver tänkas igenom och diskuteras för att säkerställa kvalitet och genomförbarhet. Vi förutsätter exempelvis att räcken runt takterrasser kan utföras ovan den höjdbegränsning som gäller i det enskilda fallet.

Utformning av "torntopparna". Planförslaget innefattar flera olika bestämmelser om nockhöjder, totalhöjder, takvinklar och tekniska installationer som sammantaget syftar till att säkra det visuella intrycket av bebyggelsen. Vi delar den ambitionen men konstaterar att planbestämmelsernas utformning behöver diskuteras och bearbetas gemensamt för att nå målsättningen, och samtidigt medge en rimlig grad av handlingsfrihet för genomförandet.

Kravet om att 75 % av fasadlängden skall upptas av lokalyta för handel och service uppfylls i varierande grad i de olika kvarteren, det klaras tämligen precis i det västra, inte riktigt (71 %) i det södra och inte alls (64 %) i det norra kvarteret. Om foajéer/entréer till hotell och kontor räknas in klaras 75 % överallt.

Takbjälklag föreskrivs vara planterbara till minst 50 %. Bestämmelsen borde preciseras till att gälla endast sådana bjälklag som är (någorlunda) horisontella och är belägna i utomhusmiljö. Föreskriften om buller och skuggning från tekniska installationer framstår som vag och svår att efterleva.

Utkragande byggnadsdelar medges inte med vissa angivna undantag. Vi vill då påminna om att idéer till fasadutformning förekommer där uttrycket levandegörs genom ömsevis indragna och utskjutande delar. Alltså knappast utkragning i den bemärkelse bestämmelsen syftar på, men det är viktigt att inte tolkningsdiskussioner i frågan hämmar en väl bearbetad fasadutformning.

Skärmtak får generellt uppföras på mark som inte rar bebyggas, men bara med en minsta fri höjd om 5,2m. Vi önskar en diskussion om höjdbegränsningen.

Ventilationsanläggning för järnvägstunnel. Under hösten skall Trafikverket ge besked om huruvida anläggningen behövs inom planområdet. Om inte så skall t-bestämmelsen utgå.

y-beteckning för angöring till fastigheter har diskuterats. Ifrågasätts om inte g är en lämpligare beteckning.

Genomförandetiden bör anges till 15 år.

Kommentar:

Sedan samrådet har omarbetning skett av planstrukturen i samråd med Jernhusen, vilket har inneburit att flera synpunkter inte längre är relevanta.

Norra gränsen har inte kunnat justeras då den också är gräns i detaljplan för Västlänken station Centralen.

Gränsen i väster har justerats och omfattar nu även Västfastigheters fastighet intill Nils Ericssonterminalen, vilket också stämts av med exploatören och Västfastigheter.

Gällande kvartersmark resp allmän plats anser kontoret att torg och tillgänglighet till detta ska säkerställas med allmän plats. En stor del av allmän platsmarken är belagd med underbyggnadsrätt och i exploateringsavtalet regleras genomförandet så att exploatören också är ansvarig för utbyggnad av allmän plats.

Gällande att (BCDEST1) bör redovisas även ovan "Gågata", anser inte kontoret detta möjligt. Istället har planbestämmelse om placering och utförande av gångbroar mellan kvarter har införts på plankartan.

Omfattning och byggnaders fotavtryck har ändrats vid omarbetningen av planstrukturen, vilket har skett i dialog och förankring med exploatören.

Gällande att u-område i söder krockar med skyddsrum, har detta justerats på plankartan.

Utförande och omfattning av skärmtak har ändrats vid omarbetningen av planstrukturen, vilket har skett i dialog och förankring med exploatören. Planbestämmelser gällande detta har justerats.

Gällande P för parkering, har detta kompletterats på plankartan.

Gällande bestämmelse om antal p-platser liksom bjälklagshöjd för parkeringsanläggning under mark samt var gångentréerna ska placeras, anser kontoret att detta ska regleras, vilket också förankrats med exploatören.

Gällande hotell har plankartan kompletterats med förtydligande att detta går in under bestämmelse C, centrumändamål.

Gällande bestämmelse E, teknisk anläggning, även ovan mark anser kontoret att detta ska vara förlagt under mark samt inom byggnad.

Gällande 2 m djupa gropar i torget, finns detta kvar för mindre del av torget, vilket skapar förutsättningar för plantering av större träd.

Gällande att anvisning om luftbroar saknas i norr, ligger detta i detaljplan för Västlänken station Centralen.

Gällande krav på 20% bostäder i planen, anser kontoret att detta är en lämplig nivå för att skapa de värden som önskas i området. 20% som planbestämmelse anses emellertid som en svårtolkad och över längre tid svårhanterad bestämmelse, varför plankartan, utifrån den nya planstrukturen, pekar ut byggrätter för bostäder, vilket innebär att totalt minst 16 % säkerställs i planen.

Efter samrådet har förslaget ändrats så att detaljplanen medger handelsytor för samtliga kvarter i våning ett och två, vilket teoretiskt motsvarar maximalt ca 13.400 m². Men då de två första våningarna också kommer att innehålla annan verksamhet som parkering, kontors- och bostadsentréer, bostadskomplement, teknik mm, bedöms den troliga totala handelsytan att utgöra ca 8.000, maximalt 10.000 m². Kontoret menar att det är en tillräcklig mängd, vilket också förankrats med exploatören.

Handel ryms även inom T₁ som resenärsknuten handel, vilken heller inte kräver p-platser.

Gällande synpunkt om att 75 % av fasadytan ska gälla för lokalyta och handel, anser kontoret att detta är viktigt för de delar av strukturen som förutsätts ingå i utpekade stråk. Plankartan har reviderats gällande denna bestämmelse genom att peka ut dessa fasadsträckor.

Gällande räckan över höjdbegränsning tillåts detta eftersom bestämmelsen är nockhöjd och inte totalhöjd, där sådan råder.

Torntopparna har högsta totalhöjd då både denna bestämmelse och den om installationer och takutformning är uttänkta att styra detta. Bestämmelser gällande torntoppar har reviderats på plankartan.

Gällande planterbara tak har plankartan kompletterats med bestämmelse om vegetation för terrassytor.

Plankartan har reviderats gällande bestämmelser om skärmtak och utskjutande delar.

Ventilation för järnvägstunnel är inte längre aktuellt i detaljplanen.

Genomförandetiden har ändrats till 15 år.

Övriga

26. Göteborgs spårvägar

Eftersom det inte planeras för spårvägstrafik inom området lämnar de inga särskilda synpunkter på detaljplaneförslaget.

Utan spårväg i Bergslagsgatan blir spårvagnstrafiken utspridd, gångavståndsmässigt och visuellt utanför området.

Kommentar:

Synpunkten noteras

27. Privatperson 1

Tycker att det är oerhört positivt att det byggs på denna plats, men anser att en förbättrad kvartersstruktur skapar en större sammanhållning med det som kommer runt om. Husen är högre än omgivningen och får gärna vara ännu högre, men då är det också viktigt med orienteringen och att det går att hitta. Bygg nu!

Kommentar:

Synpunkten noteras.

28. Privatperson 2

Anser att det är ett alldeles för lågt och ospecifikt krav att bostäder från +12 och uppåt medges. För att inte riskera ytterligare en lika död stadsdel som centrum är i dagsläget efter kl 19 borde kravet vara minst 40 % bostadsyta inom planområdet. Speciellt med tanke på hur extremt dött och ödsligt hela området är efter kl 20:00 redan nu (och även i framtiden med gällande planer). I övrigt bra men vrid upp andelen boende markant.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret anser att 20 % bostäder är en rimlig minimimängd, med tanke på byggnationens direkta närhet till regionens största kollektivtrafiknod. Övriga områden behöver ha krav på en högre andel bostäder.

Bostäder ställer också särskilda krav på miljö, vistelseytor, barnomsorg etc, som är svåra att uppfylla för en större mängd bostäder inom planen.

Även hotell kan bidra till att platsen befolkas kvällstid.

29. Nej till Västlänken/ Nätverket Trädplan Göteborg

Motsätter sig bifall till den ansökta detaljplanen och anser att:

- Behovet av att kunna expandera Göteborgs central med fler spår för högre kapacitet förhindras
- Den planerade bebyggelsen strider mot riksintresset kulturmiljö för Göteborgs innerstad
- Inga grönytor och trädplanteringar av betydelse planeras, motverkar den politiska intentionen om en ”grön blandstad”
- Planen försvårar att angöra till centralen områdets kollektivtrafik med såväl bil som med buss
- Ingen konsekvensanalys finns över hur den kumulativa trafiksituationen skall lösas under byggtiden
- Hur kapacitetsbortfallet genom flytt av bussterminalen skall lösas anges inte
- Andelen bostäder i planen är försumbart, ligger inte i linje med de politiska intentionerna om en ”grön blandstad”
- Planen medför en centrering av kontor som medför ett ökat behov av resor vilket strider mot Göteborgs stads klimatmål och Trafikverkets fyrstegsprincip

Kommentar:

Gällande fler spår i markplan norr om spår 16, se svar till Trafikverket.

Frågan om kulturmiljö har hanterats, se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Planbestämmelse om trädplantering finns. I övrigt finns utrymme för så kallade gröna tak och väggar samt planteringslådor. Inom närområdet finns Bergslagsparken som räknas som bostadsnära park. Inför framtiden planeras också för större park inom blivande område i Gullbergsvass. Pågående arbete med sänkning och överdäckning av Götaleden kommer samtidigt att skapa bra kopplingar till Göta älv, där utredningsarbete pågår för genomgående kajstråk.

Gällande försvårande av angöring med bil och buss, kommer Nils Ericson terminalen (NET) att finnas kvar. De norra temporära busshållplatserna flyttas till Åkareplatsen. Under en kortare byggperiod gör även NET:s norra hållplatser det.

Den övergripande trafikstrukturen är studerad, bland annat i stadsutvecklingsprogrammet och det övergripande arbetet med Centralenområdet. Detaljplaneområdet får ett väldigt centralt läge med nära angöring till Götaleden.

Angöring till stationen kommer att finnas i norr vid det nya torget och i intilliggande garageanläggning, samt i söder mellan Centralstationen och Drottningtorget. På lite längre sikt kan funktionen även komma att finnas på en eventuell Bangårdsviadukt med direkta nedgångar till plattformarna. Då plattformarna förlängs för att passa de nya längre tågen så kommer detta att vara ett nära alternativ.

Gällande bilangöring och parkering under byggtiden är det en genomförandefråga. Frågan har berörts i arbetet med Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet och ska ses i sammanhang med intilliggande planer, t ex detaljplanen för Västlänken station Centralen. Frågan har vidarebefordrats till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i genomförandet.

Stadsbyggnadskontoret anser att 20 % bostäder är en rimlig minimimängd, med tanke på byggnationens direkta närhet till regionens största kollektivtrafiknod. Fortsatt byggnation av fler bostäder i områdena i öster kommer att skapa rörelser genom planområdet av både boende, resenärer, verksamma och besökande. Generell bestämmelse om 20 % bostäder har bedömts svårigenomförbar, varför planen utformats för att säkerställa minst totalt 16 % bostäder i och med att en av byggrätterna företrädesvis endast ges användning bostäder. Flera övriga byggrätter tillåter bland annat bostäder, varför bedömningen görs att målet om totalt 20 % är realistiskt att uppfylla. Övriga kommande omvandlingsområden inom närområdet behöver ha krav på en högre andel bostäder.

Bostäder ställer också särskilda krav på miljö, vistelseytor, barnomsorg etc, som är svåra att uppfylla för en större mängd bostäder inom planen.

Planförslaget bidrar till förverkligandet av en mindre bilberoende stad och region, genom sin höga exploatering vid regionens största kollektivtrafikknutpunkt. En centrering av kontor i ett centralt område, med mycket god kollektivtrafikförsörjning, som inbjuder till resor med kollektivtrafik och cykel, ligger i linje med klimatmålen och Trafikverkets fyrstegsprincip.

Planen ligger i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip gällande åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt (steg 1). Även genomförande av åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen uppfylls (steg 2). Steg 3 och 4 som gäller nyinvesteringar och ombyggnationer stämmer också då Västlänken byggs som är en stor nyinvestering för att underlätta för människor att resa kollektivt och klimatsmart.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Plankartan har justerats utifrån att planstrukturen förändrats sedan samrådet, liksom avseende användningsgränser, egenskapsgränser och användningsbestämmelser. Planbestämmelser gällande utformning, utnyttjandegrad, placering, utförande, begränsningar av markens bebyggande, störningsskydd och upplysningar har reviderats. Planområdet har minskats något. Genomförandetiden har ändrats till 15 år.
- Illustrationskartan har reviderats utifrån att planstrukturen förändrats sedan samrådet.
- Planbeskrivningen har genomgått en generell revidering med förtydliganden.
- Utredningar gällande dagvatten och skyfall, buller, luftkvalitet, sol, VA, SKA/BKA har reviderats. Utredningar gällande mobilitet, klimat, dagsljus, kulturmiljö har kompletterats handlingarna. Kompletteringar till MKB har gjorts i ett reviderings-PM.
- Ett nytt trafikförslag liksom kvalitets-/gestaltningprogram har tagits fram i och med den omarbetade planstrukturen och har arbetats in i planhandlingarna.
- Planstrukturen har omarbetats och reglering av allmän plats och kvartermark har ändrats så att allmän plats utökats och säkerställer tillgänglighet inom planområdet.

Maria Lejon
Planchef

Simon Wallqvist
Planarkitekt

Bilagor

1. Lista över samrådsrets.
2. Länsstyrelsens yttrande.

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 Stads Parkerings AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och Vatten
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Social resursnämnd
Stadsdelsnämnden i Centrum
Stadsledningskontoret
Lokalsekretariatet
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden

STATLIGA MYNDIGHETER ETC

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)

Lantmäterimyndigheten
Luftfartsverket
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg (fd.Posten AB)
Försvarmakten Högkvarteret, HKV
Skanova Nätplanering D3N
Svenska Kraftnät
Swedavia AB
Statens geotekniska institut
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västfastigheter Ledningsstab, Flygplatschefen
Västrafik AB

SAKÄGARE

Hämtas vid behov från fastighetsförteckn.

ÖVRIGA

Göteborgs spårvägar
Handikappfören. Samarbetsorgan
Jernhusen AB, Region Väst
Naturskyddsfören.i Gbg
Swedegas
Svensk Handel
Tillgänglighetsrådgivare
Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Västsvenska handelskammaren

Bilaga 2

Diarienummer
402-25532-2016



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén
Planarkitekt
010-2244365
anna.henden@lansstyrel-
sen.se

Förslag till detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade juni 2016 för samråd enligt 5 kap 11 och [11 a §§](#) plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen anser att det föreslagna planområdet är strategiskt viktigt att utveckla men att bebyggelsens utformning behöver förhålla sig till angränsande kulturmiljöer. Länsstyrelsen kan inte utesluta att planen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen anser att planförslagets omfattande exploateringsgrad och dess påverkan på riksintresset för kulturmiljö inte har hanteras på ett godtagbart sätt. Miljökonsekvensbeskrivningen utesluter helt alternativa utformningar med hänvisning till Stadsutvecklingsprogrammet, där påverkan på kulturmiljön inte har studerats tillräckligt. Med tanke på den enorma omvandling som centralområdet står inför är också kumulativa effekter av planförslaget och deras konsekvenser med avseende på kulturmiljön viktigt att beskriva.

Vidare behöver det tydliggöras i handlingarna vilka delar av riksintresse kommunikation som man räknar med ska finnas kvar i närheten av planområdet. Det som man räknar med skall flytta behöver säkerställas i samband med planen. Det skyddsåtgärder som krävs för de delar av riksintresset som ska vara kvar behöver säkerställas i planen.

Det är viktigt att utredningar utgår från samtliga förutsättningar som finns på platsen när detaljplanen är genomförd och hanterar relevanta åtgärder för störningar och risker i planen. Störningar i miljön behöver bland annat med avseende på detta hanteras ytterligare, luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar måste studeras mer detaljerat för

planområdet, bullerutredningen behöver justeras, vibrationer behöver redovisas, elektromagnetiska fält behöver utredas, hantering av förorenad mark behöver redovisas och säkerställas och övriga identifierade risker hanteras. Stora regnmängder vid kraftiga skyfall behöver också hanteras i planen till granskningsskedet.

Trafikverket inkommer med sitt yttrande separat, vilket behöver beaktas.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion, riksintresse och miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av planen inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagande beslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Riksintresse kulturmiljö

Länsstyrelsen kan inte utesluta att planen innebär påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Planförslaget innebär mycket höga hus organiserade på ett sådant sätt att de skapar ett tätt kluster. En MKB-bilaga för kulturmiljön har tagits fram. I denna konstateras att planförslaget innebär en mycket stor negativ påverkan på upplevelse- och läsbarheten vad gäller kulturmiljön Drottningtorget och Vallgraven, medan påverkan på Stora Hamnkanalen bedöms som stor. Samtliga är strategiskt viktiga delar för förståelsen av riksintresset och den historiska staden. I nära anslutning till planområdet ligger också Göteborgs stationshus och Bergslagsbanan vilka båda är byggnadsminnen enligt kulturmiljölagen (KML).

Länsstyrelsen anser att det föreslagna planområdet är strategiskt viktigt att utveckla men att bebyggelsens utformning behöver förhålla sig till angränsande kulturmiljöer vilket betonas i MKB-bilagan. I bilagan föreslås bl a en sänkning av exploateringsnivån och en omfördelning av byggnadsvolymer i inbördes relation för att exploateringen bättre ska angöra mot den historiska stadskärnan. Länsstyrelsen instämmer i denna bedömning och anser att planförslagets omfattande exploateringsgrad och dess påverkan på riksintresset för kulturmiljö inte har hanteras på ett godtagbart sätt. Länsstyrelsen påtalade också vikten av anpassning till kulturmiljön i samband med yttrandet över stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet 2016-06-02. Att motivera den föreslagna bebyggelsen genom att hänvisa till stadsutvecklingsprogrammet (sidan 50 i planbeskrivningen) saknar stadig grund eftersom själva stadsutvecklingsprogrammet i sig hade stora brister i just kulturmiljöunderlaget.

Föreliggande planförslag redovisar en ny årsring i staden inom ett planområde som i sig saknar kulturhistoriska värden. Områden med höga hus har dock ett stort influensområde och planområdet angränsar till några av den historiska stadens kulturhistoriska tyngdpunkter.

Ett planeringsunderlag har tidigare tagits fram: "Höga hus" Centralenområdet. I denna sägs bl a:

”Förändras skalan drastiskt i en miljö påverkar det upplevelsen starkt. Rumsligt kan en plats tåla en stor skala. För att platsens identitet och karaktär inte ska gå förlorad krävs förstudier i ett tidigt skede i syfte att identifiera viktiga kulturhistoriska värden som stödjande underlag vid utveckling och gestaltning.”

I riktlinjerna anges att höga hus har ett stort influensområde och placering och volym måste ägnas särskild omsorg. I plankartan anges inga utformningskrav för byggnaderna och ett gestaltungsprogram har heller inte tagits fram. Mot bakgrund av att planområdet gränsar till kulturhistoriskt känsliga och värdefulla miljöer bör ett sådant underlag kunna ge vägledning för ett fortsatt planarbete.

Riksintresse kommunikation

Kombiterminalen, Göteborg Norra, uppställningsspåren samt Göteborgs central är samtliga riksintresse järnväg. Planen gör inget fysiskt intrång i riksintresse järnväg däremot krävs åtgärder i planen för att kombinera riksintresset med föreslagen bebyggelse. De åtgärder som krävs för att hantera störningar på bebyggelsen måste säkerställas i planen. Om Göteborgs Stad räknar med att vissa delar av riksintresset inte ska finnas kvar på platsen behöver det tydliggöras och ett säkerställande av en omlokalisering av riksintresset ske i samband med planen.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Förutsättningar och åtgärder

Det är viktigt att utredningar utgår från samtliga förutsättningar som finns på platsen när detaljplanen är genomförd och hanterar relevanta åtgärder för störningar och risker i planen. Exempel på förutsättningar är uppställningsspåren och bangårdsviadukten. Länsstyrelsen förutsätter att Göteborgs Stad kan säkerställa flytt av kombiterminalen och Göteborg Norra inom ramen för planen. Går det inte att säkerställa behöver även dessa vara förutsättningar i utredningar och tillhörande åtgärder behöver hanteras i planen. Trafikverket kommer att inkomma med yttrande separat som behöver beaktas.

MKN luft

Länsstyrelsen anser att luftkvaliteten avseende kvävedioxid och partiklar måste studeras mer detaljerat för planområdet. I dagsläget föreligger risk för överskridanden av speciellt miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i närområdet av E45.

Till planhandlingarna hör en luftutredning avseende kvävedioxid och partiklar i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid 2030. Luftutredningens delar avseende station Centralen har utförts med SIMAIR korsning. SIMAIR korsning tar inte hänsyn till påverkan från befintliga och planerade byggnader i området. Eftersom luftföroreningshalterna är höga inom planområdet anser Länsstyrelsen att en modell som kan ta hänsyn till byggnader måste användas för att få en tillräckligt bra uppfattning om halterna i området. Modellen måste ha en god rumslig upplösning och kunna simulera ett tredimensionellt vindfält som bland annat tar hänsyn till turbulens kring byggnader. Nya byggnader kan förändra vindfältet så att luftkvaliteten blir bättre än i dagsläget på vissa platser, men följaktligen kan den bli sämre på andra platser. Resultaten bör redovisas för kvävedioxid och partiklar vid nuläget samt för den tidpunkt då människor bedöms flytta in i området. Luftutredningen behöver också ta hänsyn till emissionerna från E45, både från tunnelymningar och från vägramper upp från överdäckningen.

Buller

Samtliga relevanta bullerkällor behöver vara förutsättningar i bullerutredningen. Avseende Bangårdsviadukten bör den också vara en förutsättning för att inte riskera att den inte kan bli genomförd. Kan inte en flytt av kombiterminalen och uppställningsspår sä-

kerställas inom ramen för planen behöver även dessa vara förutsättningar i bullerberäkningarna. Vidare bedömer Länsstyrelsen att den planbestämmelse som införts avseende buller överensstämmer med trafikbullerförordningens (SFS 2015:216) riktvärden.

Länsstyrelsen har följande synpunkt på underlaget som behöver justeras. Kartan över trafikflöden på sidan 3 i bullerberäkningsrapporten behöver förtydligas. Det står i bullerutredningen, sidan 13 att hastigheten på vägar runt området är satt till 30-50 km/timme. Det framgår inte om det har räknats med en överdäckning av väg E45, Mårten Krakow gatan, där hastigheten sannolikt är högre än 50 km/tim. Se vidare i Trafikverkets yttrande som kommer separat.

Vibrationer

Planområdet omgärdas av mycket tåg-, buss- och biltrafik, varför det finns risk att vibrationer uppstår. Därför behöver det tydligt framgå i planbeskrivningen vilka nivåer som kan förväntas i planerade bostäder, vilka riktvärden dessa förhåller sig till samt vilka eventuella åtgärder som krävs för att reducera vibrationerna. Länsstyrelsen kan inte utsluta att det finns ett behov av att säkerställa högsta tillåtna vibrationsnivå, 0,4 mm/s vägt RMS-värde, genom en planbestämmelse på plankartan.

Elektromagnetiska fält

Av samrådshandlingen framgår att påverkan av elektromagnetiska fält med avseende på järnvägens elanläggningar behöver utredas ytterligare för att säkerställa att människor i byggnaderna inte exponeras för nivåer över långtidsmedelvärdet 0,4 µT. Det nämns också att flera transformatorstationer kommer att byggas inom planområdet. Länsstyrelsen delar uppfattningen att det behöver studeras vilket magnetfält som kan uppkomma vid bostäder.

Förorenade områden

Inom området påvisas föroreningar av framför allt kvicksilver och bly över riktvärdena för KM och PAH:er påvisas över riktvärdena för MKM. Den planerade markanvändningen är handel, kontor, bostäder mm, dvs känslig markanvändning. Undersökningen är översiktlig och föroreningarna har inte avgränsats. Det framgår dock i rapporten att nästan all förorenad jord kommer att schaktas bort i samband med de tekniska schakterna och att inom de områden som inte omfattas av tekniska schakter ska det skapas en barriär på 0,7 m till föroreningen samt att ingen förorenad jord bör finnas i ledningsgravar. Det behöver tydligare framgå i planbeskrivningen vilka områden som ska saneras och till vilka djup. Det behöver tydligare beskrivas inom vilka områden och på vilka djup föroreningar lämnas kvar, vilka föroreningshalter som lämnas kvar samt vilka skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga med anledning av detta. Det behöver även säkerställas att dessa åtgärder kommer att genomföras.

Farligt gods och risk

I MKB till aktuell plan summeras risker som identifierats i risbedömningen för centralstationen samt Västlänkens station Centralen (WSP, 2015). Här står också att eventuella åtgärder kan inarbetas i kommande skeden. I planbeskrivning står att genom riskreducerande åtgärder bedöms risknivån inom planområdet kunna sänktas till acceptabel. Det framgår dock inte vilka skyddsåtgärder som krävs och hur de ska åtgärdas. Kommunen måste gå igenom riskutredningarna och bedöma vilka åtgärder som hör till aktuell detaljplan och hur skyddsåtgärder som förutsätts kommer att hanteras. Bedömningen av vilka skyddsåtgärder som inte är aktuella behöver motiveras tydligt. Risker avseende uppställningsspåren ska enligt Länsstyrelsens uppfattning hanteras i planen. Trafikverkets yttrande kommer separat och detta behöver beaktas.

Nedan följer två konkreta exempel på risker som behöver hanteras men flera återfinns i riskanalyser.

I riskanalysen (WSP, 2015) rekommenderas åtgärder avseende farligt gods för de två områden som utredningen omfattar (aktuell detaljplan samt detaljplan för VL station

centralen). Det framgår inte vilka skydd som hör till vilket område men bedömningen är att om verksamheten inom Kruthusgatans terminal finns kvar krävs skyddsåtgärder. Om det inte går att säkerställa att flytt sker av kombiterminal och Göteborg Norra och att dessa inte återställs på samma plats behöver det tydligt framgå vilka skyddsåtgärder som krävs för aktuellt område (avseende farligt gods). Dessa skyddsåtgärder ska också inarbetas i planen.

En fördjupad analys är genomförd för byggnation nära spår 16 (COWI). De åtgärder som beskrivs som rimliga med avseende på olycksrisker är tät fasad mot spår (för att skydda mot brand i tåg) samt möjlighet till "rundkörning". En annan åtgärd för utvärdering är krav på brandfast fasad. Detta lyfts inte upp i planbeskrivning. En åtgärd som exempelvis tät fasad ska regleras på plankartan och kommunen ska kommentera hur de tagit hänsyn till/arbetat med räddningstjänsten i frågan om deras önskemål om "rundkörning" eller uppställningsplatser.

Översvämning

Parallellt med denna plan samråds om "Förslag till översiktsplan för Göteborg tillägg för översvämningsrisker. Länsstyrelsen vill inte föregå diskussionerna kring detta koncept om vad som behöver säkras i planen och vad som överläts till det framtida storskaliga skyddet. Att säkra nivån på färdigt golv i byggnader till +2,8 bedömer Länsstyrelsen vara tillräckligt om den vård som är tänkt i planen inte är samhällsviktig. Användningen vård behöver därför beskrivas utförligare för att det ska bli tydligt i planen vad som avses.

Hantering av stora regnmängder vid kraftiga skyfall behöver hanteras i planen till granskningsskedet.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Det behöver bli tydligare vad avgränsningen är rörande påverkan från omgivande projekt. MKB behöver därför precisera vilka projekt man utgår från ska vara genomförda vid det år man beräknar att aktuell plan är genomförd, exempelvis flytt av kombiterminal, färdigställd Hisingsbro, Bangrådsviadukt men också vilka man beräknar finns kvar på platsen, exempelvis uppställningsspårerna. Vilket år som är rimligt att utgå ifrån att planen är genomförd behöver Göteborgs Stad beskriva tydligt i MKB.

Rimliga alternativ enligt 6 kap 12 § miljöbalken (MB) har inte studerats vilket behövs för att uppfylla kraven i MB. Eftersom kulturmiljöbilagan redovisar bedömningen att planförslaget medför en påtaglig negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljö är det mycket väsentligt att redovisa alternativ. Stadsutvecklingsprogrammet har brister avseende kulturmiljön och därför kan Länsstyrelsen inte anse att Centralenområdet har studerats i sin helhet genom Stadsutvecklingsprogrammet (sidan 10 MKB). Påståendet att "... Region City kan uppföras utan skada på riksintresset om en "paus" i stadsbilden skapar distans mellan den nya bebyggelsen och den historiska kärnan" återkommer i både MKB och planbeskrivning, grunden till detta behöver redovisas i MKB.

Påverkan på riksintresset för kulturmiljö sker inte bara genom aktuellt planförslag utan även utveckling utanför planområdet har en påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Den sammantagna påverkan på riksintresset för kulturmiljö, sk kumulativa effekter, behöver beskrivas och konsekvenser av detta redovisas i MKB.

Avslutningsvis behöver datumet för när samråd av avgränsning av MKB skett justeras (sidan 7) och miljöaspekter av nollalternativet har inte beskrivits genomgående för varje avsnitt vilket behöver ses över (sidan 8).

Dagvatten

Länsstyrelsen anser att det är bra att en dagvattenutredning har tagits fram med förslag på utformning av dagvattenhanteringen inom planområdet. Dessutom är det positivt att planbestämmelser har införts som säkerställer att det finns plats för fördröjning av dagvattnet.

För att inte de planerade byggnaderna ska bidra med föroreningar till dagvattnet bör material för utvändiga ytor i möjligaste mån väljas med hänsyn till miljön, exempelvis bör zink och koppar undvikas.

Lokalklimatanalys

Vid förtätning av området bör hänsyn tas till att inte ventilationen försämras genom den planerade bebyggelsen. Lokalklimatanalysen identifierar att de största utmaningarna i området är knutna till luftföroreningar, speciellt vid tillfällena med inversion. Områdets starkt trafikerade vägar bidrar till höga halter av kvävedioxid och partiklar. Enligt rekommendationer i lokalklimatanalysen är det viktigt att behålla relevanta delar av området öppna för att inte genom förtätningen stänga in luftföroreningarna och på så sätt försämra luftkvaliteten i området. Länsstyrelsen anser att planen bör innehålla en redogörelse av hur rekommendationerna från lokalklimatanalysen har efterlevts i planarbetet.

Förhållande till ÖP

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

KML

Planområdet ligger strax utanför vallgraven som tidigare omgärdade fästningen Göteborg samt i anslutning till den mindre landtunga som utgjordes av Hultmans holme. Den sydvästra delen av planområdet hamnar därmed inom skyddsområdet för fornlämningen RAÅ Göteborg 216:1 och ingrepp i denna del kräver Länsstyrelsens tillstånd enligt 2 kap KML. Mot bakgrund av platsens användningsområde i nuläget och för att minimera störningar anser Länsstyrelsen att krav ska ställas på antingen arkeologisk schaktningsövervakning i samband med kommande markarbeten, alternativt att en konventionell förundersökning utförs när marken görs åtkomlig för detta. För övriga delar bedöms genomförandet av arkeologisk utredning som svårgenomförbart. Enligt historiskt kartmaterial har området utgjorts av sankmark. I samband med staden succesiva expansion har markutfyllnader skett, där man erfarenhetsmässigt vet att bl a kasserade båtar/vrak kan ha deponerats. Förekomsten av vrak i denna del av staden känner vi inte till men vi behöver fortsättningsvis ha en beredskap för detta i samband med kommande exploatering av området. Förslagsvis skrivs detta in i planhandlingarna.

Vattenverksamhet

Enligt planbeskrivningen ska schakter utformas så att inte grundvattenförändringar uppstår som kan medföra att omkringliggande byggnader skadas. Vikten av bibehållen grundvattensituation i området betonas ytterligare i den geotekniska utredningen. Schakter och undermarksbyggen (t.ex. källare) kan medföra risk för att grundvatten behöver bortledas. Länsstyrelsen upplyser därför om att bortledning av grundvatten är en tillståndspliktig vattenverksamhet om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Biotopskydd

Länsstyrelsen instämmer i den bedömning som Stadsbyggnadskontoret har gjort i PM från 27/5 2015 angående träden direkt öster om Nils Ericsonterminalen. Träden uppfyller inte kriterierna för att omfattas av generellt biotopskydd.

Detta yttrande har planhandläggare Nirmala Blom-Adapa beslutat och planhandläggare Anna Hendén föredragit. I den slutliga handläggningen har även Lena Emanuelsson, Jan Ottander, Susann Lundman, Delilah Lithner, Helena Irenesson och Rebecka Thorwaldsdotter från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, deltagit.

Nirmala Blom-Adapa

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2016-09-14

Kopia till:

SGI

Trafikverket

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Helena Irenesson

Miljöskyddsavdelningen, Susann Lundman

Samhällsavdelningen, Lena Emanuelsson, Jan Ottander, Rebecka Thorwaldsdotter

Vattenavdelningen, Delilah Lithner