



---

## Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2020-11-20

Simon Wallqvist

Diarienummer: 0604/13

Telefon: 031-368 15 90

Aktbeteckning: 2-5539

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

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

---

## Granskningsutlåtande

### Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt 17 december 2019 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning/låta ställa ut detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för granskning under tiden 12 februari – 4 mars 2020.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på utställningslokalen Älvrummet Göteborg, Lindholmspiren 3-5, Göteborg.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

[www.goteborg.se/planochbyggprojekt](http://www.goteborg.se/planochbyggprojekt).

### Sammanfattning

Allvarligaste invändningarna bland inkomna synpunkter gäller kulturmiljö och riksintresset för Göteborgs innerstad, där kulturnämnden avstyrker detaljplanen.

Övriga synpunkter gäller i första hand trafik och parkering, buller och luft, riskfrågor samt dagvatten. Synpunkter har också inkommit angående att detaljplanen omöjliggör en rak och gen koppling mellan en framtida bangårdsviadukt och den nya Hisingsbron. 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 granskning har förtydliganden gjorts av planhandlingarna liksom vissa mindre kompletteringar, vilka stämts av med Länsstyrelsen.

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

Kvarstående erinringar finns från trafikkontoret, lokalnämnden, kulturnämnden, exploitören, intresseföreningar och allmänhet.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt 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

Tillstyrker förslaget till detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass.

Detaljplanen var på samråd sommaren 2016 och då yttrade sig fastighetsnämnden om att byggnadsnämnden ska beakta krav på att minst 30 % av bruttoarean ska utgöra bostäder för skiftande behov. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att utifrån förutsättningar med läge i staden, buller, ljus, möjlighet till barnomsorg är det rimligt att kravet på bostäder ska vara ca 15 % av bruttoarean.

Bostadsändamål har reglerats så att den högsta byggnaden endast medger bostäder över våning 4. 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.

Till fastighetsnämndens beslut lämnade Demokraterna ett yttrande där man menar att detaljplanens lösning av byggnadsplacering bryter den raka gena naturliga koppling mellan en framtida bangårdsviadukt och den nya Hisingsbron och att kopplingar mellan Göteborg söder om Älven och Hisingen missas. Man menar att Hisingen återigen blir styvmoderligt behandlad och uppmanar Byggnadsnämnd, Trafiknämnd och fastighetsägare att avvakta med att gå vidare med den aktuella byggnaden samtidigt som en övergripande analys av urbana stråk och struktur på systemnivå genomförs.

#### **Kommentar:**

Yttrandet gällande bostadsinnehåll noteras. Gällande Demokraternas uppmaning vidarebefordras denna till pågående arbete med stadsutvecklingsprogram STUP 2.0, då kontoret anser att detta är en övergripande fråga för hela stadsdelens planstruktur. Kontoret konstaterar att nuvarande lösningar grundas i tidigare kommunala beslut och ställningstaganden. I program för detaljplaner för ny bangårds- och älvförbindelse, beslutat i kommunfullmäktige 2010, antogs det valda alternativet för älvförbindelse till det läge Hisingsbron nu byggs i. I programmet utreddes frågan kring en kollektivtrafikbro över centralstationens spårområde och det visade sig att de geometriska kraven för spårväg inte går att klara. Samtliga därefter kommande arbeten med projekt och detaljplaner har utgått från besluten i programmet för ny bangårds- och älvförbindelse, samt legat till grund för de planeringsförutsättningar som landat ner i stadsutvecklingsprogram för Centralområdet. Samtidigt finns önskan om att bygga kvartersstad i stadens absoluta centrum, varför kontoret bedömer det inte vara rimligt med nuvarande förutsättningar att ändra planens inriktning

## **2. Göteborgs Energi**

Bolaget påpekar vikten av att korrekt utsättning av befintliga kabelstråk utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

### **Göteborgs Energi Nät AB, Genab**

Genab har nästan inga befintliga anläggningar inom området för detaljplanen, men en hel del befintliga anläggningar så som kablar och transformatorstationer strax utanför. Viktigt att det 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 kraft vinnande. Fördelningsstationen/avlämningspunkten som kommer att ägas av GENAB ska finnas i bottenplan lättillgänglig för drift och underhåll av både ledningar till fördelningsstationen och själva stationen.

För både befintliga som står kvar på sina platser och de som flyttas till nya platser samt tillkommande transformatorstationer ska E-områden reserveras i plankartan.

För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark skall ledningsrätt upplåtas.

### **Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar**

Befintlig byggnad inom detaljplanen är idag ansluten till fjärrvärmenätet.

Anslutningen behöver sägas upp minst 3 månader innan bortkopplingen sker.

Fysisk bortkoppling sker av personal från Göteborg Energi.

Utöver servisledning finns befintliga fjärrvärmeledningar i och strax utanför planområdets nord-västra del. Dessa ledningar försörjer flertalet kunder i centralenområdet med värme. Ledningarna kommer i Trafikverkets regi att flyttas till nytt läge i pågående västlänksprojekt Station Centralen.

Det är av mycket stor vikt att genomförandefrågor i denna plan tidigt lyfts till trafikverkets pågående arbeten gällande ledningsomläggningarna (ex. placering av eventuell spont kontra permanent läge på nya fjärrvärmeledningar etc.).

Inom planområdet finns även urdrifftagna fjärrvärmeledningar som skall hanteras med försiktighet då isolermaterialet består av miljöfarliga freoner. Exploatörerna ombeds att kontakta Göteborg Energi innan skrotning av ledningarna påbörjas. Vidare finns en kortare sträcka av ej driftsatt ledning mellan servisledningen till befintlig byggnad inom planområdet.

### **Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)**

GEGAB har inga gasledningar i det aktuella området. Om någon verksamhet önskar ansluta sig till gasnätet finns närmaste gasledning i Nils Ericsonsgatan.

### **Göteborg Energi GothNet AB**

Har inget att erinra mot förslaget.

#### ***Kommentar:***

Synpunkterna vidarebefordras till fastighetskontoret och fastighetsägaren för beaktande i det fortsatta arbetet.

Gällande detaljprojektering av el-infrastrukturen bedömer kontoret att denna inte kommer att vara klar innan antagande av detaljplanen, men en genomförandestudie GFS kommer att igångsättas innan, vilken kommer att klarlägga och fastställa bland annat ledningsstrukturen inom planen.

Detaljplanen säkerställer ledningsdragningar och tekniska anläggningar genom bestämmelser användning E samt sk u-områden.

### **3. Göteborgs Hamn**

Menar att E45 utgör tillfartsvägen till riksintresset Göteborgs hamn, delarna Masthuggskajen och Majnabbe. Som tillfartsväg ingår även E45 i riksintresset Göteborgs hamn. Att exploatera och förtäta i områden runt om E45 kommer naturligtvis att få konsekvenser för trafiken på leden. Göteborgs Hamn AB (GHAB) saknar en beskrivning av påverkan på riksintresset kommunikation, E45 i planhandlingarna. I planhandlingarna står följande angående påverkan på bland annat riksintresset kommunikation, E45: " ... Dessa kvarstår, men berörs inte av planområdet." Med tanke på all den exploatering som kommer att ske i området runt centralstationen samt inom Gullbergsstrands- och Gullbergsvassområdena så anser GHAB att en samlad bedömning av påverkan på riksintresset kommunikation, E45 behöver beskrivas.

Exploateringen i närområdena får inte medföra att framkomligheten för godstransporterna till/från Göteborgs hamn begränsas eller försvåras. GHAB 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:***

Denna detaljplan ingår i ett större omvandlingsarbete, som bland annat beskrivs i stadsutvecklingsprogrammet. Det ingår också i stadens övergripande trafikstrategi där också Trafikverkets utbyggnad av infrastrukturen ingår.

Trafikbelastningen från denna detaljplan har utretts i samband med det övergripande arbetet och bedömningen är att belastningen inte innebär en påverkan på riksintresset så att nyttjandet av anläggningen(E45) påtagligt försvåras i enlighet med Miljöbalkens krav. I det strategiska arbetet har

möjligheten att trafikera E45 och alternativ väg i händelse av temporär avstängning av Götatunneln varit viktig och är hanterad i den övergripande planeringen.

#### **4. Idrotts- och föreningsnämnden**

Har inget att erinra mot förslaget.

#### **5. Nämnden för kretslopp och vatten**

Nämnden ser behov av ändringar i planhandlingarna gällande u-området söder om TORG i södra delen på plankartan, vilket behöver utökas norrut med 3 meter.

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktig att beakta i planarbetet:

Hantering (rening & fördröjning) av dagvatten på allmän platsmark är utmanande. Hur utformas detta med hänsyn till att ”mark får byggas under med körbart bjälklag. Minsta avstånd mellan marknivå och bjälklagsöverkant 0,5 meter”. Om ytorna ska vara körbara med tex räddningsfordon så är det troligtvis bara nedsänkta växtbäddar, skelettjordar eller integrerad rening i planerat landmärke som är genomförbara.

För att klara skyfallsproblematiken i V3 är det viktigt att skärmtak uppförs. Om det inte uppförs kommer området att påverka kringliggande byggnation negativt. Nuvarande lösning förutsätter att utbyggnad av allmänna VA-ledningar norr om planområdet utförs av Trafikverket i deras entreprenad Västlänken E02 Station Centralen.

#### *Avfall*

Nämnden anser att avfallslösningen som Jernhusen planerar är intressant och är positiv till den. Det är dock bra att vara medveten om att det är en ny lösning och att det kommer krävas en del fortsatt arbete för att få alla detaljer på plats. Fastighetsrättsliga och genomförandefrågor blir viktiga.

Något som inte nämns i ”PM – Avfallshantering i RegionCity” är hur grovavfall ska hanteras. Det behöver tänkas igenom inför att bygglov ska sökas. I källaren så kommer det behöva vara minst 4,5 m takhöjd, då det är vad som krävs för att kunna tömma en container av standardstorlek. Om större containrar ska användas så behöver takhöjden vara högre.

Det är viktigt att ta hänsyn till de befintliga byggnadernas avfallshantering under utbyggnadsprocessen så att den inte omöjliggörs.

Till bygglovet ska exploitörerna redovisa en fungerande avfallshantering avseende rest-, mat- och grovavfall samt förpackningar och tidningar för samtliga bostäder och verksamheter i detaljplanen. Tömningspunkt för fettavskiljare ska också redovisas.

## VA

En förbindelsepunkt per fastighet för vatten gäller generellt. Gemensamhetsanläggningar för avlopp(spill/- och dagvatten) kan accepteras under vissa förutsättningar.

Planområdet är ej försörjt med allmänt VA-ledningsnät, ledningsnät för anslutning av planområdet projekteras och byggs ut enligt överenskommelse(genomförandeavtal) mellan Göteborg Stad och Trafikverket. Allmän VA-ledningsutbyggnad inom planområdet bedöms till ca 300 m (dricks/- och dagvatten)

Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten” på Göteborg stads hemsida.

Kapaciteten på kommande allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A:2 (VAV publikation P 83). Kommande vattenledningar är dubbelmatad och uppfyller planens krav på brandvatten på 30 l/s (för byggnader 40 m och högre). Utformning av brandvatten måste diskuteras mellan Räddningstjänsten, exploitörer och Kretslopp och vatten.

Kretslopp och Vatten hänvisar till Dagvatten- och skyfallsutredning daterad 2019-10-02. Det är viktigt att de förutsättningar som framgår i rapporten inarbetas och förmedlas till alla intressenter.

Gällande skyfallshantering hänvisas till Dagvatten- och skyfallsutredning daterad 2019-10-02.

För att hantera stigande havsnivåer gäller riktlinjer i TÖP Översvänningsrisker och planeringsnivåer angivna i Vattenplanen från 2003 enligt KF-beslut. Följande lägsta planeringsnivåer gäller i älvnära områden för färdigt golv och öppningar i byggnader: Område B, Centrum, lägsta nivå FG +2,8.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på minst 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten. Krav på skyddsåtgärder kan komma att ställas.

## *Anslutning*

En förbindelsepunkt per fastighet för vatten gäller även för 3D fastigheter, inom byggnaden bildas servitut mellan fastigheterna.

Anslutning till allmänt ledningsnät (avlopp) kan ske i ny gata norr om planområdet, detta förutsätter att GA upprättas för ändamålen avlopp (spill/- och dagvatten). Om ingen GA upprättas skall förbindelsepunkt upprättas 0,5 meter från fastighetsgräns.

Om byggnationen sker etappvis så kommer ledningsnätet att behöva byggas ut i etapper och anslutningspunkter kan justeras efter utbyggnadsordningen.

Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdamning i allmänt dag- och spillvattensystem. Om ledningsnätet är kombinerat krävs ytterligare hänsyn. Kretslopp och vattens fördröjningskrav för dagvatten ska uppfyllas innan anslutning till allmänt ledningsnät. Krav vad gäller avskiljning av föroreningar i dagvattnet ska vara uppfyllt.

Vid det fall anslutning av bebyggelse sker genom samfällighet med en gemensam servis gäller att varje byggnad bör vara placerad 0,3 meter över kringliggande marknivå/gata.

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren. Ledningsnätets kapacitet medger uttag till sprinklers.

### **Kommentar:**

Gällande u-område utgör berört område om allmän plats TORG, varför kontoret bedömer att det inte behövs något u-område. U-område söder om kvarteret i sydöst har utvidgats till att gälla hela ytan mellan plangräns i söder och byggrättsgräns. Utförande av allmän platsmark kommer att göras i samråd mellan exploatör och staden, då frågor rörande skyfall, hantering och fördröjning av dagvatten får hanteras. Här ingår också v3 inom allmän platsmark som en del i lösningen och kan bevakas av staden.

Efter granskningen har projektering fortsatt gällande ledningssystem norr om planområdet, vilka ligger i linje med de förslag som redovisas i dagvattenutredningen. En genomförandestudie, GFS, kommer att genomföras, vilken kommer att hantera frågor gällande ledningsdragningar och anslutningar.

Övriga synpunkter vidarebefordras till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i det fortsatta arbetet.

## **6. Kulturnämnden**

Nämnden avstyrker planen med bland annat hänvisning till att Centralenområdet har en mycket viktig roll som en av få icke kommersiella mötesplatser ute och inomhus där människor kan mötas på lika villkor. I nära anslutning till planområdet finns höga kulturvärden – den historiska stadskärnan inklusive vallgraven med parkbältet. Dessa miljöer ingår i Riksintresse för kulturmiljövården.

Framtagen kulturmiljöbilaga till Miljökonsekvensbeskrivning visar att planförslaget bedöms innebära en mycket stor negativ påverkan på en central del av Riksintresse för kulturmiljövården Göteborgs innerstad O2:1-5, Staden inom vallgraven med parkbältet. I samrådsskedet framförde Länsstyrelsen i sitt yttrande att planförslagets omfattande exploateringsgrad och dess påverkan på riksintresset för kulturmiljö inte hanterats på ett godtagbart sätt. De utesluter inte att planen innebär påtaglig skada på riksintresset.

Kulturförvaltningen delar dessa bedömningar och anser att planförslaget på ett allvarligt sätt hotar att skada riksintresset då förslaget inte i tillräckligt hög grad tar hänsyn till dess



värden och uttryck, varför förvaltningen föreslog att nämnden skulle avstyrka detaljplanen i samrådsskedet.

Planförslaget har sedan samrådsskedet förändrats på vissa punkter. Dessa består i korthet av att bebyggelsestrukturen har omfördelats så att de två södra tornen får en sammanhållen front mot Drottningtorget, ett kvalitets- och gestaltungsprogram har tagits fram med riktlinjer för kulörer, material och gestaltning, och de allmänna vistelseytorna i marknivå har i högre grad flyttats ner från terrasser.

Kulturförvaltningens bedömning är att de förändringar som gjorts i granskningskedet är positiva för vistelsekvaliteter och för kulturmiljön. Anpassningen till kulturmiljön bedöms dock inte vara tillräcklig för att vara godtagbar och förslaget påverkan på riksintresset bedöms ännu som mycket stor.

### ***Kommentar:***

Planförslaget har ändrats sedan samrådsskedet. Kontoret har gjort en ny kulturmiljöutvärdering efter gjorda förändringar, samt förtydliganden i planhandlingar. Efter granskningen har kompletterats med ny extern kulturmiljöutredning, vilken bland annat konstaterar att en påverkan på riksintresset föreligger, men att denna utgör en försvagning av aktuella kulturmiljövärden. Utifrån Riksantikvarieämbetets riktlinjer bedömer kontoret att det inte föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset. Exploatören har också låtit göra en oberoende utredning, men denna har inte varit avgörande för kontorets bedömning. Ärendet har stämts av med Länsstyrelsen, som nu anser att det finns tillräckligt med underlag för att göra en slutgiltig bedömning.

## **7. Lokalnämnden**

Lokalförvaltningen anser att området är i en del av staden där kommunal service är eftersatt och svår att tillgodose i den omfattning som behovet utgör. Nämnden hänvisar till sitt yttrande i samrådet. Det är av stor 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. Behovet bör säkerställas vid varje detaljplan där man kan förutsätta att behovet av samhällsservice ökar när detaljplanens innehåll och intensjoner förverkligas.

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

Nämnden vänder sig mot kontorets kommentar till samrådsyttrandet; ”det är lokalnämnden som bör säkra detta genom avtal med exploatören om kommunalt intresse finns av att hyra in sig i fastigheterna.”, vill lokalnämnden genom lokalförvaltningen framföra att det inte är så lokal försörjning går till inom Göteborg Stad.

För att skapa bättre förutsättning till en fungerande stad med kommunal service i centrala delar av staden bör möjligheter tillskapas redan i detaljplanarbetet.

### ***Kommentar:***

Skola tillåts generellt inom planen, men det är 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 granskningen genomfört en förstudie gällande

förskolor och skolor inom Centralenområdet som helhet. Här görs bedömningen att framtida förskolebehov kan lösas inom Centralenområdet, medan del av skolbehovet kommer att behöva lösas utanför. Planbeskrivningen har uppdaterats angående detta. 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. Bullersituationen och luftkvaliteten har studerats vidare och bedömts tillfredställande. Gällande krav på solljus och dagsljus har detta studerats 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 i övrigt samt Gullbergsvass.

## **8. Miljö- och klimatnämnden**

Nämnden hänvisar till dagvattenutredningens beskrivning av dagvattensystemets kapacitet och bedömer med bakgrund av detta att dagvattenfrågan inte är färdigbehandlad. Enligt dokumentet reningskrav för dagvatten ska även en beräkning av föroreningsbelastningen göras för att avgöra om föreslagen lösning uppfyller reningskraven. Någon sådan beräkning har inte gjorts för detaljplanen.

Nämnden anser att det ska framgå av planbeskrivningen vilka utredningar som återstår för att visa att dagvattenhanteringen är lämplig, dessa kan emellertid genomföras i senare del av exploateringen om detta anses mer lämpligt än att genomföra dem inom ramen för detaljplanen.

Gällande buller pekar nämnden på att överskridanden av riktvärden för verksamhetsbuller för maximal nivå nattetid förekommer på de östra fasaderna (det är inte utifrån bullerutredningen tydligt i vilken omfattning överskridandet förekommer). Möjligheten att skapa en ljuddämpad sida för de östra byggnaderna är begränsad eftersom det förekommer höga trafikbullernivåer på de sidor som i så fall skulle utgjort ljuddämpad sida. Därför anser nämnden att möjligheten till bostadsändamål, med den bebyggelsestruktur som anges i planförslaget, är mycket begränsad med hänsyn till bullersituationen i området. Det är även viktigt att riktvärden för verksamhetsbuller förs in på plankartan, i nuvarande utformning står enbart riktvärden för trafikbuller med på kartan. Angående ljuddämpad sida behöver det framgå att den ska vara ljuddämpad både med avseende på trafikbuller och verksamhetsbuller.

Scenario 3 i trafikbullerutredningen är osäkert eftersom det är oklart om/när de andra detaljplanerna kommer att antas och byggnaderna uppföras. För att visa att bostadsändamål är möjligt överallt där det nu anges i detaljplanen behöver bullerutredningen för verksamhetsbuller uppdateras så att det tydligt framgår var bullerriktvärden överskrids, utredningen behöver redovisa beräknad ljudnivå vid fasad och eventuella uteplatser.

Eftersom planen är påbörjad före den 2 januari 2015 är planens olägenhetsbedömning avseende omgivningsbuller inte bindande vid eventuell framtida tillsyn. Detta kan således

innebära att det i ett framtida tillsynsärende avseende klagomål på industribuller kan komma att ställas högre ljudkrav på verksamhetsutövaren än de som anges i denna detaljplan.

Gällande markmiljö hänvisar nämnden till utförd markmiljöutredning där bedömningen görs att förorenade fyllnadsmassor huvudsakligen kommer schaktas ur beroende på tekniskt schakt och bortforslas till extern mottagningsanläggning. I de områden som inte berörs av schakt anses i utredningen att en barriär på 0,7 meter till förorenad jord är tillräckligt skydd. Miljöförvaltningen anser det för tidigt att fastslå att en barriär på 0,7 meter är tillräcklig. Förvaltningen anser att en kompletterande miljöteknisk undersökning av mark och grundvatten ska genomföras i syfte att klargöra föroreningsituation och eventuellt åtgärdsbehov. Föroreningsituationen behöver bland annat klargöras inom de områden där schakt inte avses genomföras. Den kompletterande miljötekniska undersökningen av mark och grundvatten bör utföras i samråd med miljöförvaltningen. Mot bakgrund av de stora mängderna massor som avses schaktas ur bör en masshanteringsplan tas fram som beskriver hur massor ska klassificeras, sorteras och transporteras och vilka mottagningsanläggningar som planeras användas.

Med hänvisning till planens struktur, riktvärden för lekytor mm och med anledning av bullersituationen i området, att det inte är visat att förskola eller grundskola är lämpligt inom planområdet. Vi anser därmed att användningen S-utbildning bör begränsas till att inte tillåta förskola och grundskola.

Gällande gestaltning pekar nämnden på redovisade riktlinjer för gestaltningen av bebyggelse (sida 33 i planbeskrivningen). Det hade varit bra om det även fanns en beskrivning av hur blänkande tak och fasader kan undvikas genom gestaltningen.

Gällande magnetfält anser nämnden att det behöver förtydligas i planbeskrivningen för vilka byggnader det finns risk att långtidsmedelvärdet för elektromagnetiska fält överskrids.

#### ***Kommentar:***

Gällande kapacitet i dagvattennätet anser kontoret att redovisning av övergripande dagvattenlösning är tillfredställande i detta skede. Efter granskningen har projektering fortsatt gällande ledningssystem norr om planområdet, vilka ligger i linje med de förslag som redovisas i dagvattenutredningen. En genomförandestudie, GFS, kommer att genomföras, vilken kommer att hantera frågor gällande ledningsdragningar och anslutningar.

Belastningsberäkning gällande föroreningshalter har kompletterats efter granskningen, vilken visar att MKN inte överskrids. Planbeskrivning har förtydligats gällande detta. Planen är i sin utformning i och med flera användningar flexibel och möjliggör olika lösningar gällande utformning av byggnader. Planen kommer även att byggas ut under lång tid. Bullersituationen för resp byggnad kommer att granskas i bygglovsskedet och kontoret anser att med nuvarande utformning är detaljplanen genomförbar. Byggrätten mot norr som i huvudsak tillåter bostäder har särskilt studerats och bedömts utifrån möjligheter till utformning och lägenhetslösningar kunna uppfylla krav på bullernivåer. Gällande verksamhetsbuller har plankartan kompletterats med planbestämmelse.

Enligt den Miljötekniska markundersökningen anges de mest förorenade områdena är vid

den f d bensin-stationen 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. Kompletterande undersökning liksom masshanteringsplan får göras i samband med genomförandet, vilket förtydligats i planbeskrivningen. Plankartan har också kompletterats med planbestämmelse angående hantering av markföroreningar. Synpunkten vidarebefordras till fastighetskontoret och exploitören för beaktande.

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 granskningen genomfört en förstudie gällande förskolor och skolor inom Centralenområdet som helhet. Här görs en övergripande bedömning att framtida förskolebehov kan lösas inom Centralenområdet, medan del av skolbehovet kommer att behöva lösas utanför. 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.

Angående gestaltning anser kontoret att beskrivning i handlingar är tillräcklig som inriktning för gestaltning, där byggnader med exempelvis glasfasader indirekt utesluts. Angående magnetfält(elektromagnetisk strålning) har förtydligande gjorts i handlingarna, samt införts planbestämmelse om gränsvärde gällande bostad, förskola och skola.

## **9. Park- och naturnämnden**

Nämnden påpekar att Centralenområdet domineras av hårdgjorda ytor och det finns därför ett stort behov av vegetation i området. Tillskott av träd och annan vegetation ökar mängden och därmed effekten av ekosystemtjänster. Dessa tjänster omfattar bland annat rening av luft, fördröjning av dagvatten, biologisk mångfald och rekreativa värden. Det är därför positivt att planen skapar vissa förutsättningar för plantering av träd samt ställer krav på gröna tak på kvartersmark.

Centralstationen är en viktig plats för invånare och besökare. Många invånare har flera olika anledningar att vistas och passera området och på så sätt är Centralstationen en av stadens viktigaste mötesplatser. Det är därför positivt att planen möjliggör för en utveckling av stationsområdet till förmån för människors vistelse. Detaljplanen omvandlar ett område dominerat av trafikal infrastruktur till ett område för stadens invånare att vistas i. Planen tillskapar offentliga rum i form av torg, vilket skapar förutsättningar för möten och samspel invånare emellan.

Nämnden anser att planförslaget innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader för den mark som överförs till park- och naturnämnden i form av allmän plats torg. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Förvaltningens huvudsakliga synpunkt rör vikten av att säkerställa trädplantering i ett annars till stor del hårdgjord del av staden. Övrig synpunkt handlar om att utformningen av föreslagen planteringsyta behöver studeras vidare i fortsatt arbete. Här vill man säkerställa trädplantering genom en bestämmelse i plankartan.

Det är positivt att det i planförslaget föreslås en yta för plantering i mitten av torgytan. Förvaltningen ser dock att det finns frågetecken kring hur denna planteringsgrop kommer fungera i praktiken gällande aspekter som avvattning. Om underbyggnadsrätten nyttjas kommer planteringsgropen omgärdas av bjälklag vilket kan innebära svårigheter för träden med avseende på dränering. Man anser att genomförbarheten av föreslagen planteringsyta behöver undersökas i förhållande till omkringliggande underbyggnader.

***Kommentar:***

Kontoret delar nämndens synpunkter angående vikten av gröna delar och vistelseytor, vilket också prioriterats i avvägningen mot exempelvis trafikytor. Då det fortfarande återstår förprojekteringsarbete där bland annat dagvattenhanteringen inte är helt klarlagd, bedömer kontoret att en planbestämmelse om trädplantering inte är lämplig. Däremot pekar handlingarna på vikten av trädplantering. Detta samt genom att utbyggnaden av stadsrummet kommer att ske i samarbete mellan exploatör och staden, anser kontoret att denna fråga kommer att bevakas i genomförandeskedet. Detsamma gäller för plantering på torget.

Synpunkten gällande ekonomi vidarebefordras till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i genomförandet.

## **10. Räddningstjänsten**

Räddningstjänsten Storgöteborg anser att tidigare synpunkter gällande risk och framkomlighet har beaktats i planförslaget.

Gällande brandvattenförsörjning påpekar man att det i dagsläget finns brandposter i anslutning till planområdet och i samband med exploatering ska brandvattenförsörjning inom planområdet säkerställas.

Brandvattenförsörjning ska lösas med konventionellt system enligt VA P83 och kapacitet i brandpost ska inte påverkas av den höga byggnationens sprinkler och stigarledning i de fall som de kopplas på det allmänna VA-nätet. Brandvattenförsörjningen behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

***Kommentar:***

Synpunkterna vidarebefordras till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i genomförandet.

## **11. Stadsdelsnämnden i Centrum**

Nämnden tillstyrker planförslaget vid beaktande av lämnade synpunkter.

Nämnden har tidigare lämnat synpunkter gällande boendemiljö samt brist på kommunal service och friytor. Nämnden anser att den sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys som gjorts inom ramen för detaljplanen har tagit ett helhetsgrepp av de sociala konsekvenserna av planen på ett föredömligt sätt. För att realisera de

åtgärder som analyserna föreslår är det viktigt att dessa åtgärder tydligt ansvarsfördelas mellan berörda aktörer. Nämnden anser också att staden måste åta sig att, i vidare planering av Centralenområdet, införliva de funktioner som framstår som brister i planförslaget i och med att det ska etableras bostäder inom planområdet.

#### ***Kommentar:***

Kontoret delar uppfattningen att frågor belysta i arbetet med social- och barnkonsekvensanalyserna behöver hanteras i det fortsatta arbetet.

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 anser är att goda förutsättningar finns för att tillskapa en bra boendemiljö och bra stadsmiljöer med denna planerade helhet. I och med detaljplanens exploateringsavtal kommer Fastighetskontoret att säkra att detaljplanen bär kostnader även för övergripande infrastrukturåtgärder, parker och övriga allmänna funktioner i Centralen- och Gullbergsvassområdet.

Synpunkterna vidarebefordras till fastighetskontoret och exploatören för beaktande i genomförandet.

## **12. Trafiknämnden**

Nämnden tillstyrker förslaget under förutsättning att byggnadsnämnden nogsamt beaktar beslutspunkter a och b, samt uppfyller beslutspunkter c, d och e.

a. Att förslaget leder till stora årliga driftkostnadskonsekvenser för Staden.

b. Att förslaget leder till försämringar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Bland annat anser man att parkeringsplatser för rörelsehindrade ligger för långt från perronger och spår – cirka 100 m gångavstånd, vilket man menar är 70 m längre gångavstånd än idag. Nämnden ställer sig tveksamt till att de avvägningar som gjorts i detaljplaneförslaget motiverar de försämringar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

c. Att Stadens kostnader preciseras innan detaljplanen antas. Detta avser i första hand markvärmekostnader och kostnader för cykelparkeringsgarage.

d. Att en utredning avseende taxi genomförs i samverkan med trafiknämnden och återredovisas till nämnderna innan detaljplanen antas. Var taxi ska angöra är inte utrett. Om ingen lösning säkerställs riskerar det att medföra trafikstörningar i det allmänna gatunätet kring Västlänken, station Centralen, under lång tid framöver.

e. Att övriga synpunkter i trafiknämndens yttrande beaktas.

Här pekas på 500 cykelparkeringar för centralenområdets besökare inte är inte säkerställda, varken i läge eller finansieringsmässigt. Den mest framkomliga väg som hittills identifierats är att ge trafiknämnden uppdrag och medel för att klara anläggande av cykelramp till garage under Nils Ericsonterminalen, samt att säkerställa att trafiknämnden kan klara de och hyres- och driftskostnader som uppkommer av anläggningen. I nuläget finns inte någon garanti för att cykelgarage kommer att anläggas under Nils Ericsonterminalen. Trafikkontoret anser att detaljplanen inte ska antas innan avtal eller

överenskommelse om cykelparkeringar under Nils Ericsonterminalen, eller på kvartersmark inom detaljplaneområdet, är påskrivna.

Torgytan på privat mark som avsatts för angöring och korttidsparkering anses otillräcklig för ändamålet. Bilresan kan ses som en nödvändig del av kollektivtrafikresan. En centralstation behöver därför attraktiva angöringsplatser.

Nämnden anser det nödvändigt att någon av gatorna i nord-sydlig riktning ska vara allmän plats med större bredd än i nuvarande förslag. Trafikkontoret behöver ha rådighet för att möjliggöra åtkomst för fordon hela vägen fram till torgen på allmän plats för att kunna fullgöra sina uppdrag som väghållare. Nuvarande förslag försvårar också framtida stadsutveckling österut. Det ska vara möjligt för Göteborgs Stad att tillåta biltrafik i framtiden utan att starta en ny detaljplan. Staden behöver över tid ha den flexibiliteten för att kunna anpassa oss till nya omständigheter. Dessutom möjliggörs flexibla lösningar tillsammans med kringliggande fastighetsägare.

Vidare anses kvartersgränserna i de nord-sydliga gatustråken delar gatuutrymmet mellan husen på mitten, vilket hindrar bra möblering av gaturummet och risk finns att gaturummet över tid inte blir enhetligt. Kombinationen av begränsat utrymme för allmän plats i de nord-sydliga gatustråken och tunn överbyggnad över underliggande källare omöjliggör plantering av stora träd. Drift och underhåll försvåras. Ansvarsgränser blir otydliga. Dagvattenhantering blir komplicerad. Några av de parkeringsytor som anges i detaljplanens illustration blir inte möjliga att anlägga eftersom det skulle kräva att fordonsförare måste passera över kvartersmark för att kunna nå parkeringsytorna som ligger på allmän plats.

Nämnden anser också att avtal eller överenskommelser som är kopplade till detaljplanen behöver vara påskrivna innan detaljplanen kan antas. Trafikkontoret anser att detaljplanens genomförande och framförallt finansiering och de avtal som är kopplade till detaljplanen inte varit tillräckligt utredda för att gå ut på granskning.

Trafikkontoret har varit med i planarbetet och är medvetna om de avvägningar som stadsbyggnadskontoret har gjort vid framtagande av detaljplaneförslaget. Några av punkterna ovan har trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret likvärdiga uppfattningar om. De har dock inte getts tillräcklig tid att utredas klart till granskning.

I nämndens beslut ingår ett tilläggsyttrande från Demokraterna, där man noterar att detaljplanens lösning av byggnadsplacering bryter den raka gena naturliga koppling mellan en framtida bangårdsviadukt och den nya Hisingsbron. Man uppmanar Byggnadsnämnd, Trafiknämnd och fastighetsägare att avvakta med att gå vidare med den aktuella byggnaden samtidigt som en övergripande analys av urbana stråk och struktur på systemnivå genomförs.

#### ***Kommentar:***

Efter granskningen har kontoret i samråd med trafikkontoret utrett och förtydligat flera av nämndens synpunkter. Som trafiknämnden skriver har kontoret att göra avvägningar i olika frågor, varför vissa synpunkter inte kan tillmötesgå fullt ut. Frågorna har emellertid studerats i dialog med trafikkontoret under processen och genomgått stor genomlysning där möjliga alternativ utretts.

Planen ligger i Göteborgs absoluta centrum, vilket ställer vissa krav på utförande och drift. Genom exploateringsavtal förbinder sig exploatören till stora åtagande vad gäller ersättning för åtgärder i stadsdelen, vilket får sägas komma staden som helhet tillgodo.

Gällande avstånd för rörelsehindrade har kontoret gjort den avvägningen att viss försämring i avstånd gäller, men att det i sammanhanget är acceptabelt.

Gällande kostnader kommer hyreskostnader för cykelgarage att preciseras i kommande hyresavtal enligt överenskommelse med trafikkontoret. Avtal gällande markvärmekostnader har tecknats innan tillstyrkande i byggnadsnämnden.

Frågan gällande lösning av områdets taxisituation anser kontoret vara en områdesövergripande fråga och inte en fråga för detaljplanen. Kontoret menar att detta är en fråga för trafikkontoret och den övergripande trafikstrategin. Frågan har emellertid efter granskningen hanterats i en taxiutredning, som belyser hur Centralenområdets taxifunktion övergripande kan lösas och där detaljplanens hämta -lämnafunktion är en del. Planbeskrivningen har förtydligats gällande detta. Frågan kommer att hanteras vidare i arbetet med stadsutvecklingsprogrammet.

Gällande cykelparkering för stationsfunktionen är det primärt en fråga för staden och inte för denna detaljplan. För framtida behov har föreslagits ett cykelgarage för 500 platser i nuvarande garage under Nils Ericsonsterminalen. Principöverenskommelse mellan staden och exploatören har tecknats för detta innan antagande. Detaljplanen i sig hindrar heller inte möjligheten till andra garagelösningar inom planområdet.

Frågan om angöringsplatser har utretts och parkeringsavtal har ingåtts mellan staden, exploatören och Trafikverket. Detta har landat i en lösning som kontoret i avvägning med övriga åtagande anser acceptabel.

Gällande angöring till området på allmän plats konstaterar kontoret att det kommer att vara möjligt att via avtal säkerställa framkomlighet för stadens fordon. Om detta inte genomförs kan detta ske på gångyta allmän plats. Allmänhetens tillgång till stadens torgytor är säkerställd i och med planens gång- och cykelstråk. Gällande fortsatt koppling österut kommer allmän plats att kunna fortsätta i ytterligare gaturum österut.

Kontoret är medveten om att uppdelning av gaturummet i allmän plats och kvartersmark kan komplicera drift och underhåll. Å andra sidan är tanken att exploatören ska bygga ut allmän plats i samråd med staden. Planhandlingarna föreskriver också att ett gemensamt upplevt gaturum ska eftersträvas, liksom etablering av träd och annan grön vegetation.

Exploateringsavtal, avtal gällande parkering och markvärme är undertecknade inför antagande, liksom principöverenskommelse för cykelgarage.

Gällande yttrande om gen koppling till Hisingsbron konstaterar kontoret att nuvarande lösningar grundas i tidigare kommunala beslut och ställningstaganden. I program för detaljplaner för ny bangårds- och älvförbindelse, beslutat i kommunfullmäktige 2010, antogs det valda alternativet för älvförbindelse till det läge Hisingsbron nu byggs i. I programmet utreddes frågan kring en kollektivtrafikbro över centralstationens spårområde och det visade sig att de geometriska kraven för spårväg inte går att klara. Samtliga därefter kommande arbeten med projekt och detaljplaner har utgått från besluten i programmet för ny bangårds- och älvförbindelse, samt legat till grund för de planeringsförutsättningar som landat ner i stadsutvecklingsprogram för Centralenområdet. Samtidigt finns önskan om att bygga kvartersstad i stadens absoluta centrum, varför



kontoret bedömer det inte vara rimligt med nuvarande förutsättningar att ändra planens inriktning.

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

### **13. Lantmäterimyndigheten**

Myndigheten påpekar att höjder finns för allmän plats i grundkarta, men det saknas i plankartan. Det kan innebära svårigheter för exploatörer att kunna förhålla sig till var entréer och angöring ska ordnas.

Vid 3D-fastighetsbildning är möjlig över och under allmän plats bör höjder anges för att tydliggöra var gränsen mellan allmän plats och kvartersmarken för enskilt byggande är. Avsaknaden av höjdangivelser medför tolkningssvårigheter vid inlösen av allmän plats och fastighetsbildning för kvartersmark.

I planbeskrivningen anges att tjockleken för gatumarkens överbyggnad bör vara minst 0,5 meter, och det anges också i bestämmelserna till plankartan under utformning av allmän plats. Det framgår inte av plankartans sektionsritning för princip för 3D-användning eller av bestämmelserna i plankartan på vilken plushöjd över stadens nollplan som marknivå eller våning 1 är. Planbestämmelse under ”Riskskydd” i planbeskrivningen anges att färdigt golv ska vara på minst +2,8 meter över normalplanet.

Ledningar och reservat: Då GATA och TORG får underbyggas med kvartersmark så behöver staden säkerställa att det finns erforderliga ledningsreservat (u-områden) för ledningar. Eventuella kulvertlösningar kan fordra 3D-fastighetsbildning som kan medges inom E-område.

Reservat för u-område anger att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar och dagvattenfördröjning, lägsta djup 2,5 m. Det framgår emellertid inte på vilken höjd som marknivån ska vara.

Under punkten 4, UTNYTTJANDEGRAD i plankartan finns begränsning av teknisk anläggning inom användningen E totalt högst 200 m<sup>2</sup>. Bestämmelsen är oklar om den syftar på hela planområdet eller om det är för varje enskilt E. Myndigheten anser den vara onödigt begränsande.

Plankartan är otydlig kring hur kvarter i sydost ska försörjas med angörande trafik i markplanet som är allmän plats TORG.

Kvarteret i sydost saknar en tydligt utpekad väg i markplanet. Det finns dock möjlighet att leda trafik via allmän plats ”TORG” om de lokala trafikföreskrifterna medger detta. Det finns utfartsförbud från kvarteret mot delar av torget. Planbeskrivningen anger att förbindelse kan utföras under torget eller från område öster om detaljplanens gräns. Planen medger parkeringsändamål i kvarteret. Om parkeringshus i flera plan anläggs här finns således ett påtagligt behov av att tillfartsfrågan kan ordnas på ett tillfredsställande sätt.

Aktuellt område och område öster om planområdet är planlagt med en äldre stadsplan, akt 1480K-II-121, från år 1864, med benämning ”BANGÅRD”. Det

medför viss osäkerhet om lösning för utfart ska sökas utanför planområdet i kommande planarbete.

Planbeskrivning avsnitt ”Parkering för stationsfunktionen” sid 35: Oklarhet i hur man ska säkerställa erforderlig cykelparkering för området genom att ianspråktaga garage eller platser utanför planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor i planbeskrivningen, sidan 57 angående inlösen av allmän plats: Skrivningen om att allmän plats ska regleras utan ersättning bör inte förekomma i en planbeskrivning, utan frågan får lösas vid lantmäteriförrättning. Då kan eventuella exploateringsavtal läggas till grund för ersättningsbeslut.

Planbeskrivningen bör endast ange att det kan komma att krävas fastighetsbildande åtgärder för att genomföra planen. Fastighetsbildande åtgärder kan räknas upp som exempel men utan att närmare ange vilken specifik fastighetsbildande åtgärd som kan komma att behövas. Frågan om vilken fastighet som ska deltaga i gemensamhetsanläggningar prövas vid lantmäteriförrättning. Om det behövs tvingande bestämmelser för vilka fastigheter Under punkten fastighetsbildning sidan 57-58: Före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning vara genomförd. Om det ska vara juridiskt bindande så ska det anges som en bestämmelse i plankartan. Det är Lantmäterimyndighetens erfarenhet att 3D-fastighetsbildning emellanåt sker utifrån bygglovsritningar. Det kan därför vara rimligt att i vissa fall bevilja bygglov före 3Dfastighetsbildning som ska deltaga i en gemensamhetsanläggning så måste dessa bestämmelser anges i plankartan.

Under rubriken ”Servitut” i planbeskrivningen på sidan 58 omnämns bestämmelsen ”t” och den saknas i plankartan och planbestämmelserna.

Utfartsförbud i plankartan: I kvarteret i sydväst skär utfartsförbudet genom kvartersmarken, det vill säga följer inte kvartersgränsen i sydöstra hörnet. I kvarteret i sydöst så skär utfartsförbudet på liknande sätt genom kvarterets nordvästra hörn. Då angöring och ramp får anordnas i entréplanet så kan utfartsförbudet sättas ur spel med nuvarande utformning.

Utöver fastighetsrättsliga synpunkter på planförslaget har myndigheten synpunkter gällande planområdets tillgänglighet och orienterbarhet för sällanbesökare och resenärer. Bland annat menar man att byggrätternas placering i kombination med tillgängliga ytor för angöring gör att siktlinjer, orienterbarhet och omedelbar närhet till för resenären viktiga målpunkter inte samverkar på ett självklart sätt

#### **Kommentar:**

Efter granskning har avstämning med Lantmäterimyndigheten gjorts där synpunkter klargjorts och utretts.

Då planen är beroende av omgivande detaljplaners höjdsättning, är fixa höjder av gatumark problematiskt. Innan fastighetsbildning görs kommer höjdsättning att göras i samband med projekteringen. Plankartan har efter granskningen förtydligats med vissa plushöjder för gatumark. Kartan har också förtydligats med en planbestämmelse om högsta höjd av överkant källarbjälklag, vilket också utgör gräns mellan kvartersmark och

allmän plats. Utöver detta föreskriver detaljplanen en minsta höjd av 0,5 m upp till markhöjd allmän plats.

Plankartan har förtydligats gällande u-områden. Gällande höjd har detta också preciserats enligt ovan.

Gällande utnyttjandegrad användning E har kartan förtydligats att gälla 200 kvm inom hela planområdet. Användning T1 tillåter tekniska användningar för stationsändamålet.

Gällande frågan om tillfart anser kontoret att planen medger trafik via bestämmelsen TORG.

Gällande kommande planarbete i öster är intentionen att möjliggöra för lösningar för gående, trafik och allmän plats. Planen omöjliggör inte någon lösning och bedöms genomförbar så som den är utformad.

Angående cykelparkering har intentionsavtal tecknats mellan staden och Västfastigheter, vilket möjliggör parkering under Nils Ericsonsterminalen. Planbeskrivning har förtydligats gällande lösning av cykelparkering.

Skrivningen om att marken ska övergå utan ersättning är borttagen i planbeskrivningen. Fastighetsbildningsåtgärder mellan exploatören och Staden är reglerade i överenskommelse om fastighetsbildning, vilken är undertecknad innan detaljplanen antas.

Kapitlet gällande fastighetsbildning på s.57-58 har förtydligats enligt Lantmäterimyndighetens synpunkter.

Gällande synpunkten servitut och utfartsförbud har utfartsförbudet förtydligats på plankartan.

Gällande orienterbarhet har detta studerats i detaljplanarbetet och i det övergripande arbetet med stadsutvecklingsprogrammet, där kontoret anser att denna fråga lösts på ett acceptabelt sätt.

#### **14. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen konstaterar att sedan samrådet har flera förutsättning ändrats, men bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Ett antal frågor behöver förtydligas.

##### *Riksintresse kulturmiljö*

Ni behöver tydligare motivera ert ställningstagande att den föreslagna skalan inte innebär en påtaglig skada riksintresse för kulturmiljö. Länsstyrelsen kan fortfarande inte utesluta att planen innebär en påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö.

##### *Hälsa och säkerhet*

De brandgasschakt som möjliggörs i järnvägsplanen för Västlänken planeras att flyttas genom detaljplan för Stations Centralen. Länsstyrelse delar Trafikverkets uppfattning att detaljplan för Station Centralen måste vinna laga kraft innan denna detaljplan antas.

Länsstyrelsen har fortfarande synpunkter gällande människors hälsa och säkerhet och miljö kvalitetsnormer för luft. Bland annat måste ni som underlag för buller och luftutredningarna ta ställning till ett ”worst-case” av de trafikmängder som kan förväntas inom planområdet och ingå i funktionen ”lämna och hämta”.

Gällande MKN för luft konstaterar Länsstyrelsen att dessa klaras i de två utredningarna som redovisas i handlingarna, men menar att eftersom dessa beräkningar inte fullt ut täcker in aktuellt planområdet anser Länsstyrelsen att platsbedömningen för luft behöver kompletteras med nedanstående uppgifter för att säkerställa att miljö kvalitetsnormen klaras.

- Förtydliga trafikmängderna på gator som angränsar till planområdet och redovisa trafikmängder på gator inom planområdet. Då området planeras bli mycket tätbebyggt kan även relativt små trafikmängder (< 10 000 fordon per dygn) leda till höga halter av luftföroreningar, speciellt då bakgrundshalten i området redan är hög.
- Tydliggör om aktuella utförare av de spridningsberäkningar som det hänvisas till gör bedömningen att resultatfigurerna är relevanta för denna detaljplan. Vid bedömningen behöver hänsyn tas till redovisade trafikmängder enligt punkt 1 ovan och till den förtätning som planeras i området.
- I platsbedömning luft hänvisas till luftkvalitetsmätningar på Bergslagsgatan år 2015. Resultat från mätningarna redovisas inte i platsbedömningen och inte heller i Göteborgs stads årsrapport för luftkvalitet för år 2015. Länsstyrelsen anser att förutsättningar och resultat för mätningarna behöver inkluderas i platsbedömningen.

### **Risk**

Förutom frågan om brandgasschakt har Länsstyrelsen synpunkter från samrådet i stort bemötts på ett tillfredställande sätt. Det som kvarstår är de förslag på fasadåtgärder som kan vara nödvändiga vid en brand i tåg. Av planhandlingarna framgår det att exploatören arbetar med en brandkonsult i brandfrågor rörande byggnaden. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande om det i detta arbete utgår ifrån ett scenario för brand i tåg för fasader mot spår 16. Det bör av planhandlingar framgå vad som är indata för brandkonsulten, dvs tar man hänsyn till brand och i så fall vilket dimensionerande scenario används.

Riskutredningen belyser frågan om att utformningen av planområdet behöver säkerställa att stora folkmassor kan utrymma stadionområdet i händelse av sabotage, brand eller olycka.

### **Elsäkerhet**

Trafikverket har erinringar gällande avståndet mellan byggnad/byggnadsdel och strömförande ledning. Dessa synpunkter behöver beaktas och hanteras i planen.

### **Trafikbuller**

Bullerberäkningen har tagits fram för tre olika scenarion. De trafikdata för väg- och tågtrafik, hastigheter samt prognosår som har använts behöver framgå av bullerberäkningen. Se även Trafikverkets synpunkter gällande buller.

Det framgår att värden för uteplats kan uppfyllas mot innergården. Av planbeskrivningen framgår att det kommer att vara angöring till stationen samt parkeringshus inom planområdet. Länsstyrelsen kan inte utläsa om denna trafik ingår i bullerberäkningen. Det är därför oklart om trafikbullerförordningens värde för uteplats och ljuddämpad sida kan uppfyllas. Detta måste klargöras.

### **Industri- och annat verksamhetsbuller**

Av planbeskrivningen framgår att riktvärdena för ekvivalent och maximal ljudnivå för verksamhetsbuller klaras utan särskilda bullerskyddsåtgärder. Detta stämmer inte med de slutsatser som dras i Norconsults rapport, daterad 2017-12-10, där det framgår beträffande maximal ljudnivå nattetid att för byggnader i öster har ljudnivån vid mest utsatta yttre fasader beräknats till 56-63 dBA. Av Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller framgår att maximala ljudnivåer ( $LF_{max} > 55$  dBA) inte bör förekomma nattetid klockan 22–06 annat än vid enstaka tillfällen. Om de berörda byggnaderna har tillgång till en ljuddämpad sida avser begränsningen i första hand den ljuddämpade sidan. Länsstyrelsen anser därför att den östra sidan av den östra byggnaden inte är lämplig för bostäder om det inte går att säkerställa en ljuddämpad sida. Detta behöver regleras i planen.

Trafikverket anser att utredningen behöver kompletteras med buller central stationens verksamhet och från Västlänkens ventilationssystem. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

I utredningen har lågfrekvent buller från uppställningsspåren beaktats. Det behöver klargöras om det förekommer lågfrekvent buller som riskerar att överskrida Folkhälsomyndighetens riktvärden även från övrigt spårområde.

### **Elektromagnetiska fält**

Utredningen från Cowi 2016 ingår inte i planhandlingarna och har därför inte kunnat granskas. I huset i väster närmast spåren finns fortfarande användning för bostadsändamål och skola kvar. Detta hus ligger på samma avstånd från spåren och det behöver säkerställas även för denna byggnad att de elektromagnetiska fält inte överstiger  $0,4\mu\text{T}$  alternativt att bostäder och skola inte tillåts där  $0,4\mu\text{T}$  riskerar att överstigas.

### **Förorenade områden**

I samrådsyttrande skrev Länsstyrelsen att det i planbeskrivningen tydligare behöver 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.

Det är fortfarande otydligt vilka områden som kommer att saneras, och det finns heller ingen planbestämmelse angående saneringsåtgärder. Det finns ett konstaterat saneringsbehov inom planområdet och det behöver klargöras vilka saneringsåtgärder som ska utföras, och det behöver säkerställas med en planbestämmelse att saneringsåtgärderna genomförs.

### **MKN för vatten**

I detaljplanens dagvattenutredning saknas avsnitt 4.5 Dagvattnets föroreningspåverkan. Det saknas därför underlag för bedömningen av planens påverkan på MKN för vatten. Detta behöver åtgärdas.

### **Dagvatten och skyfall**

Dagvattenutredningen föreslår bland annat rening och fördröjning av dagvatten i rörmagasin. För anläggning av rörmagasin måste möjligheten att ansluta med självfall till ledningsnätet utredas vidare. I dagsläget saknas information om var och med vilka

vattengångar som den allmänna dagvattenledningen kommer att förläggas. Detta bör klarläggas innan planen antas.

Beträffande skyfall görs bedömningen att krav enligt TTÖP kommer att kunna uppnås (dvs hänsyn till 100 årsregn). Det är dock viktigt att höjdsättning sker så att planområdet avrinner norrut, att marken lutar i riktning från byggnader samt att höjdsättning som skapar instängda områden undviks. Detta tas upp i planbeskrivningen och skulle med fördel även kunna tas upp under upplysningar på plankartan.

### *Materialet*

I underlaget till detaljplanen ingår ett stort antal utredningar. Alla utredningar som det hänvisas till i planbeskrivningens löptext och samrådsredogörelse finns inte medtagna i listan på sidan 3 och 4. På vissa ställen hänvisas det även till utredningar som inte heller är aktuell på grund av planens omarbetade disposition. Detta behöver ni se över.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

### **Kommentar:**

Gällande kulturmiljö har efter granskningen kompletterats med ny extern kulturmiljöutredning, vilken bland annat konstaterar att en påverkan föreligger, men att denna utgör en försvagning av aktuella kulturmiljövärden. Utifrån Riksantikvarieämbetets riktlinjer bedömer kontoret att det inte föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset. Exploatören har också låtit göra en oberoende utredning, men denna har inte varit avgörande för kontorets bedömning. Ärendet har stämts av med Länsstyrelsen, som nu anser att det finns tillräckligt med underlag för att göra en slutgiltig bedömning.

Gällande brandgasschakt utgår Trafikverkets pågående projektering från att brandgasschakt inte hamnar inom planen, men förutsätter att angränsande plan i norr erhåller laga kraft innan denna plan antas. Planhandlingar har därför förtydligats så att brandgasschakt tillåts med placering i överensstämmelse med järnvägsplan. Användning Järnvägsändamål innefattar tekniska lösningar som exempelvis brandgasschakt. Dessutom har införts planbestämmelse gällande utförande av brandgasschakt som ställer krav på utförande av ovanliggande bostadsändamål.

Gällande luft har trafikkontoret efter granskningen förtydligat prognos gällande trafikbelastning inom och i direkt anslutning till planområdet. Siffrorna visar på något lägre transportarbete än dagens situation. Planbeskrivningen har kompletterats gällande detta. Kontoret har också stämt av med luftexpertis på miljöförvaltningen, där man menar att i den senaste luftkvalitetsutredningen i det större stadsutvecklingsområdet (Luftutredning detaljplan för Överdäckning av Götaleden samt detaljplan för Norr om Nordstan, COWI 202) används de mest aktuella uppskattningarna av framtida trafikflöden. Miljöförvaltningen har fått bekräftat från utredaren COWI att de utförda beräkningarnas vindfält är användbara och relevanta för det aktuella planområdet. COWI:s beräkningar behandlar ett antal scenarier för åtgärder kring Götatunnelns västra mynning. Skillnaden i halt mellan de olika scenarierna är försumbar i det aktuella området.

I beräkningarna antas att Bangårdsviadukten är utbyggd och därmed att all trafik förutom kollektivtrafik är flyttat från Nils Ericsonsgatan, Drottningtorget och Burgrevegatan. Utan Bangårdsviadukten kommer enligt miljöförvaltningens bedömning motsvarande förhöjning av halterna som utmed Bangårdsviadukten att istället uppstå utmed de andra gatorna. Halterna i planområdet har enligt beräkningarna god marginal upp till miljökvalitetsnormernas gränsvärden. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Frågan gällande utförd luftmätning har förtydligats i handlingarna.

Angående risk vid brand i tåg är detta inkluderat i utförd riskanalys. Handlingar har förtydligats gällande detta, samt planbestämmelse infört gällande utförande av fasader mot spår.

Gällande elsäkerhet har detta förtydligats i planbeskrivningen.

Uppgifter gällande trafikbuller har kompletterats handlingarna, där bl a prognostiserad trafik inom detaljplanen innefattas.

Angående lågfrekvent buller bedömer kontoret att detta inte är ett problem, vilket förtydligats i planhandlingar.

Gällande frågan om industribuller tillåter detaljplanen flera användningar, men föreskriver inte exakt utförande av bebyggelse, vilket kommer att granskas i bygglovsskedet. Planbestämmelse har också införts gällande verksamhetsbuller. För buller från framtida fläktsystem är detta avstämt med Trafikverket, där risk för buller kan anses försumbar.

Angående elektromagnetiska fält har plankartan kompletterats med planbestämmelse gällande gränsvärde för elektromagnetisk strålning för förskola, skola och bostäder. Planbeskrivningen har också förtydligats angående riktlinjer för elektromagnetiska fält.

Gällande förorenad mark har plankarta förtydligats med planbestämmelse.

Planbeskrivning har också kompletterats med beskrivning gällande saneringsplan.

Handlingar har också kompletterats med PM gällande fortsatta undersökningar.

Planområdet med omfattande underbyggnadsrätt innebär att hela området förväntas grävas ut.

Angående MKN för vatten har handlingar kompletterats med belastningsberäkning, vilken visar att MKN för dagvatten uppfylls. Planbeskrivningen har förtydligats.

Gällande kapacitet i dagvattennätet anser kontoret att redovisning av övergripande dagvattenlösning är tillfredställande i detta skede. Efter granskningen har projektering fortsatt gällande ledningssystem och vattengångar norr om planområdet, vilka ligger i linje med de förslag som redovisas i dagvattenutredningen. En genomförandestudie, GFS, kommer att genomföras, vilken kommer att hantera frågor gällande ledningsdragningar och anslutningar.

Handlingar har justerats med avseende på hänvisningar till utredningar.

## 15. Post Nord

PostNord anger att man har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

### **Kommentar:**

Synpunkterna vidarebefordras till exploitören för beaktande i genomförandet.

## 16. Försvarsmakten.

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

## 17. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät ingenting att erinra mot upprättat förslag.

## 18. Statens Geotekniska Institut SGI

SGI ser gärna att handlingen i samrådet, PM Geoteknik, Tyrens 2016-02-08 uppdateras med nu gällande planutformning men ser ingen avgörande anledning att ändra sitt utlåtande från samrådsskedet.

### **Kommentar:**

Kontoret har med sin geotekniska expertis och med gällande planbestämmelser bedömt att utredningen kan gälla oförändrad.



## 19. Trafikverket

Trafikverket noterar att planbestämmelse v1 som möjliggör gångförbindelser mellan byggnader bland annat möjliggörs i riktning mot spårområdet. Trafikverket har inga planer på att förändra utbredningen på spårområdet och man ställer sig därför frågande kring om en gångbro kan vara genomförbar. Trafikverket anser att anledningen och genomförbarheten av bestämmelsen ska förtydligas alternativt att bestämmelsen ska tas bort.

Verket menar vidare att kommunen anger i samrådsredogörelsen att planeringen av Västlänken har ändrats så att vibrationer inte längre berör planområdet. Trafikverket anser att det bör klargöras vad det är som är förändrat som gör att risken för vibrationer inte längre finns.

Västlänken utformas för att genomföra skydd för befintliga byggnader och inte för aktuellt planområde. Vibrationsalstring kan även komma från säckbangården och befintliga spår vilka angränsar till planområdet. Trafikverket vill därför kvarhålla vid sin synpunkt att en planbestämmelse om att störningsskydd i form av riktvärde om maximalt 0,4 mm/s vägd RMS för sovrum införs på plankartan.

Gällande buller anser verket att bullerförordningen ska klaras för en situation under 20 år från dagsläget och anser därav att trafikbullerutredningar ska göras med uppräknig av trafiken till en situation som motsvarar år 2040.

I trafikbullerutredningen saknas vidare en redovisning av trafikuppgifter för respektive bullerkälla. Kommunen anger att buller från en eventuell bangårdsviadukt har tagits med i beräkningarna men detta redovisas inte tydligt i trafikbullerutredningen. I scenario 1 och 2 visas att endast mindre bostäder kan uppföras i stora delar av bebyggelsen. Detta måste säkerställas i plankartan.

I verksamhetsbullerutredningen anser verket att det bör kompletteras med buller från ventilationssystem för Västlänken, mät punkt av från bullerkälla centralen (buller från fordon på tomgång, fordonsservice och liknande bör bedömas som industribuller) samt redovisning av högtalarutrop på stationen då dessa troligen betraktas som teknisk utrustning. Resultatet i verksamhetsbullerutredningen visar att den maximala ljudnivån nattetid beräknas till 56-63 dBA. Detta kan accepteras med en ljuddämpad sida. Enligt bullerutredningen krävs det för att klara detta en utformning med slutna kvarter, men detta föreslås inte. Trafikverket vill därför ha en redovisning på att det går att lösa den maximala bullernivån från verksamhetsbuller.

Planförslaget har säkerställt ett minsta avstånd från byggnad eller byggnadsdel till strömförande delar på järnvägsanläggningen till minst 5 meter. Trafikverket vill trycka på att för att det inte ska krävas ett minsta avstånd på 10 meter måste det säkerställas i planbestämmelser att fönster mot järnvägen inte är öppningsbara samt brandskyddad fasad vilken säkerställer att det inte finns risk för skador på elanläggning i händelse av brand. Trafikverket anser att det krävs en riskanalys som tydligare visar hur utformningen av byggnaden ska säkerställa att elsäkerhetskrav uppfylls.

Avstånd mellan byggnader och järnvägens strömförande delar är även viktig att beakta så att framtida underhåll och drift av byggnaderna kan ske utan att påverka järnvägsanläggningen och den verksamhet som pågår inom järnvägsanläggningen.

Detaljplanen medger uppförande av skärmtak i närhet till spår 16. Om skärmtak uppförs inom 4 meter från strömförande ledning eller närmre än 2,5 meter från befintligt staket i fastighetsgräns måste taket potentialutjämnas enligt Trafikverkets föreskrifter. Skärmtakets placering och utformning får inte medföra möjlighet att ta sig upp på skärmtaket eftersom det är förenat med livsfara på grund av närheten till strömförande delar i järnvägsanläggningen.

Planbeskrivningen anger att Trafikverkets säkerhetszoner på 4 meter från spårmittpunkt liksom 1,4 meter från spänningsförande anläggningsdel ska beaktas vid byggnationen. Detta är minimiavstånd som inte kan minskas ytterligare. Exploatörer bör eftersträva att hålla större avstånd än detta. Trafikverket vill också betona att man inte kommer ge tillåtelse att gå inom dessa avstånd under byggtid då man i så fall måste stänga strömmen och trafiken till stationen.

När det gäller avstånd till spår och strömförande delar av järnvägsanläggningar rekommenderar Trafikverket generellt att det av säkerhetsskäl eftersträvas så stora avstånd som möjligt.

Gällande elektromagnetiska fält påpekar verket att användningen bostäder respektive skola kvarstår på plankartan på byggnaden i sydväst vilket gör att Trafikverket anser att det kan finnas risk för riktvärdet överskrids. Trafikverket rekommenderar att det säkerställs att långtidsmedelvärde underskrider 0,4 µT på platser som möjliggör bostäder, skola eller förskola. Vidare har Strålsäkerhetsmyndigheten och Arbetsmiljöverket besluta rekommenderade referensvärden för allmänheten resp arbetsplatser. Trafikverket anser att kommunen bör säkerställa att Folkhälsomyndighetens, Strålsäkerhetsmyndigheten och Arbetsmiljöverkets riktvärden ska kunna klaras.

Gällande risk påpekar verket att järnvägsplanen för Västlänken möjliggör ett brandgasschakt strax söder om Station Centralen. I detaljplanen för Station Centralen är det föreslaget att det ska flyttas till en plats norr om Station Centralen. Då detaljplanen för Station Centralen ännu inte är antagen och vunnit laga kraft behöver Trafikverket i nuläget fortsättningsvis ha möjlighet att anlägga ett brandgasschakt söder om Västlänkens Station Centralen. Om denna detaljplan antas innan möjlighet att anlägga brandgasschakt på annan plats har säkerställts genom laga kraftvunnen detaljplan eller motsvarande kan Trafikverket komma att överklaga planen. Gällande urspårning av tåg inom stationsområdet anger riskutredningen att en skyddande barriär som motstår tågurspårningar alternativt ska byggnaderna närmst spår dimensioneras för att motstå laster från urspårande tåg. Detta är inte säkerställt genom planbestämmelser. Trafikverket anser att det bör vara säkerställt genom bestämmelser för att risken ska anses vara omhändertagen.

Angående angöring till stationen har Trafikverket haft fördjupade samtal med kommunen. Trafikverket vill betona vikten av att en överenskommelse undertecknas innan detaljplanen kan gå till antagande.

Gällande byggtid genomförande anser verket att många frågor kommer behöva hanteras gemensamt. T ex för samordning av byggtrafik ska detaljplanen spelas in till samverkansgruppen KomFram. KomFram är en organisation för samordning av trafik under byggtid och består bland annat av Trafikverket, Göteborgs Stad och Västtrafik.

För angöring till stationsfunktionen under byggtid ska en överenskommelse undertecknas innan planen kan gå till antagande.

Under byggtid av projektet så kommer Trafikverket inte kunna acceptera att man stänger trafikeringen av stationen och dess spår mer än under eventuella kortare, tillfälliga avstängningar. Om det finns behov av detta kommer exploitören behöva ansöka om tid i spår vilket är en process som kan ta upp till 3 år.

För att bevaka genomförande vill Trafikverket innan planen går till antagande teckna ett avtal med kommunen om bevakande projektledare. Kostnad för detta kommer att tas av Trafikverket men man vill teckna samverkansavtal för att säkerställa att man kan få tillgång till dokument samt möjlighet att delta i projektering.

### **Kommentar:**

Gällande bestämmelse för gångbro hänvisar kontoret till de långsiktiga önskemålen att på sikt kanske bygga över del av spårområdet, varför detaljplanen inte hindrar en framtida koppling. Detta står inte i strid med övriga ändamål med detaljplanen.

Jämfört med det gränsande tunnelreservat som hanterats under samrådet har Västlänkens projektering inneburit att byggnation hamnar längre från planområdet. Detaljplanen har ändå förtydligats med planbestämmelse gällande vibrationer, samt kompletterats med PM från konstruktionsexpertis som konstaterar att det tekniskt är möjligt att klara vibrationskrav.

Gällande buller utgår staden från att prognosår 2026 kommer att vara det dimensionerande trafikåret då Göteborgs Stadens trafikpolicy innebär minskade trafikvolymerna till år 2040 jmf med år 2026. Därför redovisas 2026 som dimensionerande trafikår.

Bullerutredningen är en komplettering av tidigare utredning vilket innebär att samma trafikdata använts. Här ingår bl a bangårdsförbindelsen med uppskattad trafik till 18 500 ÅDT. Detta har förtydligats i handlingarna. Angående verksamhetsbuller har plankartan också kompletterats med bestämmelse gällande verksamhetsbuller.

Angående elsäkerhet konstaterar kontoret att riktlinjer klaras i planen, men handlingarna har förtydligats gällande att detta är minimikrav som inte kan underskridas. Handlingar har kompletterats med riskutredning som saknats i de tidigare handlingarna.

Planbestämmelse om tät fasad mot spår har också införts på plankartan.

Gällande elektromagnetiska fält har plankartan kompletterats med planbestämmelse för förskola, skola och bostäder. Planbeskrivningen har också förtydligats angående riktlinjer för elektromagnetiska fält.

Angående brandgasschakt utgår Trafikverkets pågående projektering från att brandgasschakt inte hamnar inom planen, planhandlingar har ändå förtydligats så att brandgasschakt tillåts med placering i överensstämmelse med järnvägsplan. Användning Järnvägsändamål innefattar tekniska lösningar som exempelvis brandgasschakt.

Dessutom har införts planbestämmelse gällande utförande av brandgasschakt.

Avtal mellan staden, exploitören och Trafikverket gällande angöring och parkering, liksom under byggtid är tecknade. I övrigt vidarebefordras synpunkten till exploitören och fastighetskontoret för beaktande i genomförandet.

## 20. Vattenfall

Vattenfall ingenting att erinra mot upprättat förslag.

## 21. Västfastigheter

Angående gestaltning menar Västfastigheter att en utmaning är hur den prisbelönta byggnaden Nils Ericssonsterminalen ska möta det tillkommande jubileumsstråket utan att dessa värden förvanskas. Västfastigheter förespråkar att en tävling utlyses för att få till bästa möjliga lösning för mötet mellan fastigheterna och de olika funktionerna.

Västfastigheter har förståelse för behov av tydliga stråk inom planen och genom stationsbyggnaden vid Nils Ericson Terminalen samt att de på sikt kan bli otillräckliga. Det väst/östliga stråket står i direkt konflikt med det nord/sydliga stråket från Drottningtorget genom Centralstationen och Nils Ericson Terminalen vilket redan idag är ett obrutet väderskyddat och sömlöst stråk som genom Västlänken förlängs till den nya Station Centralen. Flera alternativa sätt att trygga framkomligheten i de olika stråken finns. Västfastigheter vill även uppmärksamma på att ett starkt stråk i väst/östlig riktning med stor sannolikhet kommer att etableras norr om planområdet i Kruthus-/Kanaltorgsgatan.

Västfastigheter ser att behov av kvalitativa gröna utemiljöer är viktigt med tanke på den stora exploatering som planen möjliggör. I gränslandet mellan Nils Ericson Terminalen och Jubileumsstråket kan med fördel gröna inslag finnas för att erbjuda en lugnare miljö för resenärer och besökande. Inslag av träd och buskar kan dessutom minska oönskad vindturbulens.

Gällande dagsljus i byggnader ser Västfastigheter att det finns risk för att en stor del av det direkta solljuset bortfaller på förmiddagarna på Nils Ericson Terminalen eftersom den täta och höga exploateringen ligger tätt inpå byggnaden och de ytor som finns på Västfastigheters fastighet.

Angående avfall kommer Västfastigheter att vara helt beroende av den logistiklösning som Jernhusen succesivt kommer att bygga upp och erbjuda. Det gäller såväl avfallshantering som transporter och leveranser till Nils Ericson Terminalen eftersom nuvarande entregata öster om Nils Ericson Terminalen försvinner. Initiala diskussioner har inletts med Jernhusen men behöver få ny fart då logistikfrågorna i stor utsträckning hänger ihop med utformningsfrågorna samt är avgörande för Västfastigheters ställningstagande.

Västfastigheter konstaterar att beskrivna geotekniska åtgärder är av högsta vikt för att förebygga eventuella rörelser som kan skada Nils Ericson Terminalen och för att säkerställa data om förändringar uppstår. Det gäller naturligtvis före och under hela byggprocessen som tiden efter genomförandet.

Västfastigheter ställer sig positiva till att bilgaraget under Nils Ericson Terminalen till viss del konverteras till cykelgarage. Befintligt garage har bilplatser (39 st) tryggade för de som öppnar och stänger kollektivtrafiken, i första hand lokförare. En förutsättning för konvertering är att detta behov fortfarande ges en godtagbar lösning i närområdet. Vidare finns 10-15 bilplatser för hyresgäster i fastigheten och för fastighetens funktion.

Västtrafik har genomfört en utredning som visar på olika alternativ och där access för cyklar till garaget kan ske i nordost enligt planen. I sydväst är det mer komplicerat och det krävs en utredning för att klargöra om det är möjligt/lämpligt.

Västfastigheter ser att det kvarstår ett visst behov av bilar i garaget under Nils Ericson Terminalen vilket lämpligen kan finnas kvar i den södra delen av garaget där även Centralhusets garage ansluter. Den befintliga placeringen av access för bilar från öster bör finnas kvar i befintligt läge alternativt så långt söderut som möjligt för att inte cyklar och bilar skall komma i konflikt med varandra. Flera ansvarsfrågor kvarstår att utreda innan Västfastigheter kan ta beslut i frågan. Tilläggas kan att de cykelparkeringar som planeras inom RegionCity lämpligen kan samordnas med de som kan tillskapas i Nils Ericson Terminalens garage. Västfastigheter som fastighetsägare av Gullbergsvass 17: 1 har förmågan och kommer att utveckla de delar som blir aktuella på egen fastighet som en följd av planens intensifieringar.

Västfastigheter anser det viktigt att infart till parkering för resenärer/besökande såväl som för leveranser/avfall till/från Nils Ericson Terminalen planeras logiskt och rationellt samt med god kapacitet.

Möjligheten att angöra Centralstationen under byggtiden från den norra sidan, såväl till fots som med cykel och bil, under byggtiden behöver säkerställas. Västfastigheter understryker att angöringen av Nils Ericson Terminalen för resenärer, besökande, fastighetsservice, gods och avfallshantering måste fungera i sin helhet under hela byggprocessen. Alternativa angöringar till terminalen finns inte då den under många år delvis kommer att vara avskuren av olika byggprojekt.

Den befintliga gemensamhetsanläggningen Gullbergsvass ga:26 behöver omprövas med anledning av detaljplanen. Västfastigheter är införstådda med att den befintliga gemensamhetsanläggningen Gullbergsvass ga:26 behöver omprövas med anledning av detaljplanen.

Jernhusen och Västtrafik har tecknat en avsiktsförklaring avseende bl.a. utformning och användning av resenärstråket längs Nils Ericson Terminalen. Västfastigheter kommer att upprätta de avtal som krävs för att genomföra de åtgärder som överenskommes mellan Jernhusen och Västfastigheter.

Gällande frågan om barriäreffekter ser inte Västfastigheter Nils Ericson Terminalen som en barriär utan som en grundläggande komponent i hela resan-perspektivet där terminalen hanterar den interregionala/regionala/lokala busstrafiken i första hand. Centralområdet kan med fördel utvecklas vidare med byggnation över reglerytorna på Nils Ericsonsplatsen eventuellt med gångstråk i flera nivåer.

Slutligen menar man att Västfastigheter deltar redan i diskussioner för att möjliggöra cykelparkering i garaget under Nils Ericson Terminalen. För att nå en uppgörelse med Jernhusen och Staden krävs att alla komponenter faller på plats, såväl de tekniska som de ekonomiska.

### **Kommentar:**

Gällande gestaltning delar kontoret synpunkten att mötet mellan terminalen och den nya bebyggelsen är av stor vikt att hanteras varsamt. Handlingarna föreskriver också att

gestaltningstävling genomförs för varje byggnad, vilket innefattar frågan om anpassning till omgivning.

Möjliga stråk beskrivs i handlingarna och beskrivs särskilt i kvalitets- och gestaltungsprogrammet, men kontoret gör bedömningen att samtliga stråk tillsammans kan erbjuda tillräcklig framtida framkomlighet.

Kontoret delar synpunkten att gröna inslag är viktigt inom planen, vilket också beskrivs i gestaltungsprogrammet. Gaturummen kommer att projekteras i samarbete mellan exploatören och staden, där bl a park- och naturförvaltningen kommer att bevaka de gröna värdena.

Gällande dagsljus innefattar handlingarna solstudier, där viss påverkan på Nils Ericsson Terminalen konstateras. Bland annat av den anledningen innebär handlingarna ett visst avstånd mellan terminalen och den nya bebyggelsen. Kontoret har i avvägning med andra intressen gjort bedömningen att detta kan anses acceptabelt.

Exploatören har redovisat ett ambitiöst program för framtida logistik och transporter, med lösningar där Västfastigheter har möjlighet att delta. Efter granskning har dialogen fortsatt mellan exploatören och Västfastigheter och frågan angående logistik och transporter under byggtid vidarebefordras till exploatören för beaktande i genomförandet. Avtal gällande angöring och parkering har också tecknats mellan staden, Trafikverket och exploatören.

Gällande cykelgarage har inför antagande en principöverenskommelse träffats mellan Västfastigheter och staden. Planen innefattar också ny lösning med infart till garage, där Exploatören i avtal förbinder sig att lösa detta.

## **22. Västtrafik**

Västtrafik vill att det i planen garanteras en parkering för cyklar i garage i eller i anslutning till det föreslagna detaljplaneområdet. Då det inte är inritat i planen kan det lösas genom ett avtal med Västfastigheter i källaren på Nils Ericson terminalen eller någon annanstans.

Västtrafik anser inte att det inte är en tillräckligt attraktiv lösning för cyklister att cyklar och bilar blandas i gemensamt garage. Behöver man ha en gemensam nedfart till källare skall cyklar och motorfordon ha en tydlig separering.

### ***Kommentar:***

Gällande cykelgarage har inför antagande en principöverenskommelse träffats mellan Västfastigheter och staden. Planen innefattar också ny lösning med infart till garage, där Exploatören i avtal förbinder sig att lösa detta. Frågan om separering av cykel och fordonstrafik innefattas i detta.

## Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" för att möjliggöra att utlåtet publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

### 23. Jernhusen

Jernhusen har lämnat följande synpunkter:

#### *Kommentarer till plankartan*

**Höjd för skärmtak.** Avseende bestämmelse v3. Minsta fria höjd under skärmtak bör sänkas med 1 meter till 8 meter fri höjd, vilket vi anser vara fullt tillräckligt för att ej utgöra en höjddrivande parameter för möjligheten till bättre kontakt med markplan för plan 2 och 3.

**Möjlighet till entresol.** Vi önskar förtydligande avseende möjligheten till entresol inom områden med beteckningen n1. Detta för att möjliggöra en levande stationsmiljö med ytor av olika karaktär och hastighet. De lokalytor som skapas i västra delen kräver dessutom innertak på lägre höjd samt att ljusinsläpp skapas på bästa vis.

**Ökad möjlighet för utbildning.** Vi önskar tillägg med beteckningen S även för de två östliga kvarteren. Detta för att öka möjligheten till en levande stadsmiljö.

**Tydligare utformning av resenärstråk.** Beteckningen v2 bör tas bort inom området där den förekommer tillsammans med n1 och f3, detta för att skapa en entré till stationshallen med tydlighet och enkelhet samt med bättre design.

**Säkerställande av utrymning.** Avseende bestämmelse n3. Vi önskar tillägg så att bestämmelsen även stödjer "utrymning" för att säkerställa fungerande säkerhet.

**Dagvattenhantering.** Ansatsen är att dagvatten även omhändertas och fördröjs inom område med beteckningen Torg, vilket ej framgår i text.

**Allmän plats och kvartersmark.** Då ansatsen är att cykelbanor ej längre placeras inom planområdet bör kvartersmark för enkelriktade gator breddas något. Se bifogad plankarta för förtydligande.

**Djupverkande fasad.** För att på bästa vis tillåta djupverkande fasad bör utkragande byggnadsdelar tillåtas från våning 2 och uppåt.

**Säkerställande av bilparkering.** Eventuell infart för bilparkering till kvarteret i nordöst måste säkerställas. Förslagsvis genom att fyra områden med bestämmelse Gata1 ändras till Torg.

**Lekplats/aktivitetsyta.** För säkerställande av lekplats/aktivitetsyta på torget söder om plantering 1 bör förtydligande göras på plankartan.

**Ramp.** Ramp till parkeringsgarage och cykelgarage bör tillåtas inom utvändiga ytor som kvartersmark, Gata 1 och Torg för att säkerställa bästa stationsparkering.

**Bestämmelse E.** Bestämmelse E är överflödig och kan utgå. Behovet hanteras inom T1 och C.

*Kommentar till planbeskrivningen,*

**Cykelparkeringstal.** Antalet styrs av val av verksamhet och är ingen fast summa.

**Bilparkeringstal.** Antalet styrs av val av verksamhet och är ingen fast summa.

**Stationsparkering.** Ansatsen är att samla stationsparkering i sydöstra kvarteret och cykelparkering för handel och kontor i kvarteret närmast stationen. Stationsparkeringen hanteras i separat parkeringsavtal.

**Tillgänglighetsparkering.** Bör tillåtas även inom områden med beteckningen Gata och Torg för att möjliggöra bästa lösning.

### **Kommentar:**

Efter granskning har särskild dialog skett med Jernhusen och många av synpunkterna klarats ut.

Gällande våningshöjd anser kontoret att åtta meter är att föredra för att skapa tillräcklig flexibilitet.

Handlingarna omöjliggör inte entresol.

Gällande utbildning bedömer kontoret att de östra kvarteren är mindre lämpliga för skoländamål. Däremot kan eftergymnasial utbildning inrymmas inom beteckning C.

Angående bestämmelse v2 har detta inte justerats på plankartan. Entré till stationshallen med tydlighet och enkelhet kan gestaltas med nuvarande utformning. Det öppna stråket mot öster som V2 reglerar är viktigt att vidmakthålla.

Gällande bestämmelse n3 har detta kompletterats på plankartan.

Dagvattenhantering avseende allmän plats omhändertas och fördröjs inom allmänplatsmark. Staden är i lag ansvarig för detta och ett förtydligande på plankartan bedöms ej nödvändigt.

Gällande cykelbanor bedömer kontoret att föreslagna gränser innebär tillräckligt utrymme.

Angående djupverkande fasad anser kontoret att denna kan inordnas i byggrätten och möjlighet till utkragande delar över kvartersmark kan hanteras inom gällande praxis.

Gällande säkerställande av bilparkering finns möjlighet att hantera detta inom GATA 1 där motortrafik är möjlig men kan förbjudas.

Gällande lekplats/aktivitetsyta anser kontoret att tänkt utformning med målpunkt/lekplats etc innefattas i användning TORG och behöver inte specificeras. Viktigt att detta tas vidare i projektering och genomförande.

Gällande ramp hindras detta inte inom användningen TORG, men utgångspunkten är att ramp löses inom kvartersmarken.



Angående användning E bedömer staden att behov finns av möjligheten att inrymma kommunaltekniska anläggningar.

Gällande parkeringstal kommer dessa att bedömas i bygglovsskedet utefter verksamhet, men detaljplanen måste visa att parkeringsbehov är möjligt utefter vilken användning som tillåts.

Synpunkt gällande stations- och tillgänglighetsparkering noteras.

## Övriga

### **24. Swedegas AB**

Swedegas har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

### **25. Föreningen Trädplan, Föreningen Nej till Västlänken och Götiska Förbundet**

Föreningarna yrkar i första hand på att aktuell detaljplan avvisas, samt i andra hand att aktuell detaljplan avslås.

Föreningarna motsätter sig detaljplanen, med beskrivning i 18 punkter, vilkas sammanfattas enligt:

1. detaljplanen skall inte antas, utan avslås då den står i strid med intentionerna för området.
2. planen står i strid med riksintresset kulturmiljö genom att stor påtaglig skada uppkommer på riksintresset.
3. planen innebär en ytterligare barriär för samt fragmentering av grönstråk och saknar en konnektivitetsanalys.
4. planen strider mot Göteborgs stads uttalade ambition att bygga en grön blandstad.
5. planen bör ha betydligt fler trädkantade gator med tillräckligt med plats och solljus på marknivå.
6. planen saknar kunskap om att gröna tak aldrig kan ersätta träd på marknivå.
7. planen motverkar syftet att ”skapa en attraktiv stadsmiljö”.
8. planens strider mot Göteborgs stads ambition att bygga bostäder i centrala lägen genom att endast 20 procent av den byggda arealen blir bostäder.
9. såväl höjd som volym på byggnader står i skarp kontrast med omgivande byggnader och skadan på riksintresset kulturmiljön blir mycket påtaglig.
10. inget behov föreligger att uppföra byggnader på över 30 våningar då omfattande exploateringsytor finns i direkt anslutning till Göteborgs Central.
11. utformningen av anslutande gator och cykelbanor mellan den planerade Hisingsbron och Bangårdsviadukten leder till omfattande restidförluster.
12. kollektivtrafiken kommer att minska för de som angör Göteborgs Central och Nils Erikssonterminalen med bil, då de delvis kommer att välja bort detta alternativ.
13. omfattande trafikstörningar uppkommer under den mycket långa genomförandetiden med betydande samhällskostnader som resultat.

14. en permanent brist på bussangöring uppkommer med planens genomförande som leder till minskat järnvägsresande och bussresande.
15. ingen redovisning finns av vilka kumulativa trafikstörningar som uppkommer av de omfattande infrastruktur- och byggprojekt (bl a Västlänken) som kommer att pågå i närområdet fram till år 2035.
16. omfattande begränsningar av kapaciteten i busstrafiken vid Centralenområdet kommer att ske under byggfasen då flera infrastrukturprojekt pågår parallellt, vilket leder till att fler förväntas resa med buss och kapaciteten då behöver öka.
17. planen leder till att angöring med bil till Centralenområdet för att hämta och lämna kraftigt försvåras.
18. trots ett lågt antal parkeringsplatser för bil för de verksamheter som ligger i planområdet är dessa inte säkrade i planen.

### **Kommentar:**

Planområdet omfattar del av Göteborgs absoluta centrum och knutpunkt för kollektivt resande. Kontoret bedömer att planens utformning inte strider mot stadens huvudstrategier för Centralenområdet. Vidare görs bedömningen att stråk och kopplingar stärks i och med att nya stråk med kopplingar till bef och kommande stadsstruktur skapas, samt stärker stråk mellan bef. och kommande kollektivtrafik.

Gällande kulturmiljö har efter granskningen kompletterats med ny extern kulturmiljöutredning, vilken bland annat konstaterar att en påverkan föreligger, men att denna utgör en försvagning av aktuella kulturmiljövärden. Utifrån Riksantikvarieämbetets riktlinjer bedömer kontoret att det inte föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset. Ärendet har stämts av med Länsstyrelsen, som nu anser att det finns tillräckligt med underlag för att göra en slutgiltig bedömning.

Detaljplanen ingår i ett större område med bland annat Gullbergsvass och är en del i att omvandla stora ytor med gatumark och impediment till modern stad med kopplingar till älvstranden. Ambitionen är att skapa blandstad med gröna kvaliteter i området som helhet, vilka också kommer denna detaljplan tillgodo. Kontoret delar uppfattningen att träd i stad är viktigt för mikroklimat och stadsrum, varför träd ses som viktigt i gaturummen, men ser också värden i övriga gröna inslag.

Gällande stadsmiljö bedömer kontoret att attraktiv stadsmiljö kan åstadkommas med rätt gestaltning, vilket också beskrivs i gestaltungsprogrammet.

Med sitt centrala läge vid kollektivknutpunkt och en del i det större området, gör kontoret avvägningen att en nivå med minst 16-20 % andel bostäder är rimlig. Därutöver tillåter detaljplanen bostäder i flera av kvarteren, vilket i så fall får bedömas i bygglovsskedet.

Gällande exploateringsgrad har detta vägts av mot övriga intressen och där bland annat det unika läget i anslutning till centralstationen bedömts kunna tillåta högre hus.

Gällande cykel är planeringsinriktningen för en koppling mellan Centralenområdets södra och norra delar är två cykelstråk i nord-sydlig riktning på vardera sidan om Centralstationen.

I den täta bebyggelse som planeras inom Centralenområdet gör staden den förvaltningsövergripande bedömningen att en koppling för cykel mellan Hisingsbron och Bangårdsförbindelsen över Bangården inklusive ramper och pelare skulle ta stor

exploaterbar yta i anspråk och inverka negativt på stadsmiljön. Höjdskillnaderna skulle också göra det svårt att få till en tillgänglighetsanpassad koppling, med avseende på lutning.

Den pågående planeringen och entreprenaderna i området skulle behöva göra stora omtag, vissa ej fysiskt genomförbara. Förberedelser över statligt spårområde har dessutom lång planeringstid och skulle fördröja pågående detaljplaner och exploateringar med flera år.

Stationsområdet kommer fortfarande att kunna nås för hämtning och lämning med bil. I den övergripande strategin för stadens utveckling ingår att verka för ett utökat kollektivtrafikåkande, vilken planen är en del i.

Bedömningen är att busstrafik även fortsättningsvis ska kunna genomföras på ett tillfredställande sätt, vilket också stämts av med Västtrafik.

Olägenheter kommer att uppstå vid planens genomförande. Särskilt då ett antal andra projekt också kommer att pågå i närområdet. Avtal mellan staden, exploitören och trafikverket har träffats innan planen antas gällande trafik och parkering under byggskedet, som bland annat hanterar frågan om dessa frågor. Motsvarande avtal för stationsfunktionens parkering har också tecknats.

## 26. Cykelfrämjandet

Föreningen vill att staden inte godkänner en detaljplan i hjärtat av Göteborg så länge det inte finns en bra lösning på hur våra allra mest prioriterade cykelbanor ska hanteras här. Vi kommer att behöva leva alltmer hållbart och hälsosamt. För att staden ska kunna förtätas på ett hållbart sätt krävs att cykeln – som det emissionsfria transportmedel det är – blir det självklara alternativet för korta resor, men även för fler transporter inom staden. En cykelled över eller under Centralen möjliggör detta, och det gynnar inte bara cyklister utan även gående och staden som helhet.

Föreningen för fram idén med en ”Cykel slang”, likt Köpenhamn. Göteborg har en täckt ”fotgängarslang” från Nordstan till Lilla Bommen. New York har sin fantastiska gröna High line på 2,4 kilometer där man promenerar i höjd med tredje våningen på Manhattan, intill och ibland igenom hus. Man skissar på en tänkt cykel slang mellan kvarteren och upp över stationsområdet till den södra sidan.

Cykel främjandet hänvisar till Stadens Trafikstrategi och Cykelprogram, vilka bör beaktas, och vill:

- Ge gående prioritet och lugn och ro mellan perrongerna och Nordstan.
- Ge cyklister en gen och hinderfri förbindelse från gamla Ullevi till Hisingsbron.
- Att satsningar på buss- och tågresande inte hindrar cykelns smarta möjligheter.
- Att kvartersplanering inte bit för bit stänger vägen för framtidens cykellösningar. Man menar att hela centralområdet blir en monumental barriär för cyklister som isolerar de sydliga pendlingscykelstråken från de nordliga. Barriären skärmar speciellt av Hisingsbron som är den enda fasta kontakten med Hisingen inom flera kilometer.
- Viktiga cykelförbindelser runt planområdet menar man är problematiska. Vid Nordstan förutser planerna ökande konflikter på grund av kraftigt växande gångflöden. Och bangårdsviadukten är ännu bara en lös vision med osäkert stöd.

Dess östliga riktning vore mest motiverad för den fördubblade kollektivtrafiken eftersom hela Nils Ericson-området redan ger dem en egen västlig passage. Bron kunde också ge dem nya hållplatser för en entré rakt ner till perrongerna – lite som Klarabergsviadukten i Stockholm. Men den skulle leda åt fel håll för cyklister, den kan orsaka många interaktioner med bussar och taxi och det kan bli många rödljus för cyklisterna som ska snirkla sig fram den vägen till Hisingsbron.

### **Kommentar:**

Planen ingår i ett större område med en övergripande strategi för trafikstruktur. Nuvarande lösningar grundas i tidigare kommunala beslut och ställningstaganden, där bland annat placering av den nya Hisingsbron, läge för bangårdsviadukt och andra kopplingar lagts fast.

Kontoret delar uppfattningen att cykel är viktigt för det framtida hållbara samhället. För cykel är planeringsinriktningen för en koppling mellan Centralenområdets södra och norra delar två cykelstråk i nord-sydlig riktning på vardera sidan om Centralstationen.

I den täta bebyggelse som planeras inom Centralenområdet gör staden den förvaltningsövergripande bedömningen att en gen koppling för cykel mellan Hisingsbron och Bangårdsförbindelsen över Bangården inklusive ramper och pelare skulle ta stor exploaterbar yta i anspråk och inverka negativt på stadsmiljön, försämra möjligheten till viktiga vistelseytor i planområdet etc. Höjdskillnaderna skulle också göra det svårt att få till en tillgänglighetsanpassad koppling, med avseende på lutning.

Den pågående planeringen och entreprenaderna i området skulle behöva göra stora omtag, vissa ej fysiskt genomförbara. Förberedelser över statligt spår område har dessutom lång planeringstid och skulle fördröja pågående detaljplaner och exploateringar med flera år.

## **27. Föreningen Arkitekturens Hus**

Föreningen anser att bebyggelsen i granskningshandlingarna är betydligt sämre än i samrådet, varför man lämnar analyser och synpunkter på detta förhållande och vill redovisa de grundläggande värderingar som kommit fram under föreningens möten och diskussioner.

Man sammanfattar detta enligt:

1. Den omarbetning som är gjord sedan samrådet medför mycket sämre stadsbyggnad. Samrådsplanen hade ett välplacerat torg mot Centralstationen, men för hög exploatering och för höga hus. Granskningsplanen vänder ryggen mot Centralstationen med mycket höga hus omedelbart intill denna. Det viktiga fotgängarflödet har fått en onaturlig dragning längs järnvägsspår 16 och via två 90-svängar till torget, som nu blivit husgruppens interna plats.
2. Föreslagen exploatering uppfyller inte ställda krav på hänsyn till Riksintresse och byggnadsminne. Såväl samrådsplanen som granskningshandlingens detaljplan medför betydande skada på riksintresse. Man hänvisar också till Peggy Lerman utredning och citerar; ”Avslutningsvis vill jag notera att reglerna om påtaglig skada inte möjliggör avvägning. Det goda läget för exploatering, med stora

miljömässiga fördelar, kan utgöra god hushållning med området, men det kan inte lagligen vägas mot skadan på kulturmiljö. Blir det påtaglig skada innebär det hinder mot planläggning, oavsett god hushållning.”

3. Jernhusen önskemål om exploatering kan inte tillgodoses. Göteborgs Stad som har planmonopol bör istället upprätta en detaljplan som väl ansluter till innerstadens befintliga bebyggelse i såväl höjdskala som täthet. Höjdskatan på bebyggelsen upp till 30 våningar är främmande för Göteborg. De tätt placerade höghusen med vassa tak avskuggar närliggande fasader och uppehållsytor på marken och terrasser.

Föreningen menar att man uppfyller villkoren enligt miljöbalken 16 kap, 13 § och har rätt att överklaga detaljplanen.

### **Kommentar:**

Planstrukturen har ändrats efter samrådet. Bl a på grund av ändrade geotekniska förutsättningar. Kontorets bedömning är att god stadsmiljö fortfarande kan skapas och exempelvis har mer vistelseyta ”flyttat ned” från terrasser till markplan jämfört med samrådsförslaget. Vidare görs bedömningen att stråk och kopplingar stärks i och med att nya stråk med kopplingar till bef och kommande stadsstruktur skapas, samt stärker stråk mellan bef. och kommande kollektivtrafik.

Gällande kulturmiljö ger planen en visuell påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Kontoret delar uppfattningen att en juridisk bedömning om påtaglig skada inte kan vägas mot annan samhällsnytta. Däremot görs bedömningen att detta inte är påtaglig skada på riksintresset, vilket också efter granskningen har avstämts med Länsstyrelsen.

Detaljplanen ingår i ett större område med bland annat Gullbergsvass och är en del i att omvandla stora ytor med gatumark och impediment till modern stad med kopplingar till älvstranden. Gällande exploateringsgrad har detta vägts av mot övriga intressen och där bland annat det unika läget i anslutning till centralstationen bedömts kunna tillåta högre hus. Detaljplanen blir en del i ett nytt område ned mot älvkanten som kommer att utgöra en ny årsring i staden.

### **28. Boende på Valnötsgatan 13**

Anser att den föreslagna bebyggelsen är för hög och att höjdskatan på bebyggelsen upp till 30 våningar är främmande för Göteborg och upplevs som ”disharmonisk - på högsta volym”. Miljöbilderna visar med all tydlighet att den kompakta föreslagna bebyggelsen kommer att dominera stadsbilden från stora delar av innerstaden.

De tätt placerade höghusen med vassa tak avskuggar närliggande fasader och uppehållsytor på marken och terrasser.

Förslaget till detaljplan skulle innebära en överexploatering av järnvägsområdet tätt inpå innerstadens låga bebyggelse. Exploateringstalet för det aktuella området bedöms som en dubbling av närliggande Östra Nordstaden. Det finns inte rimliga ekonomiska skäl för denna exploateringsnivå!

En ”harmonisk” bebyggelse på tomten och nästa etapputbyggnad bör sänkas till 50 %! Ingångskostnaderna för Järnhusen är låga och skulle kunna ge möjlighet till en bebyggelse, som anpassas till Göteborgs höjdskala. Detta projekt skulle kunna bli ett föredöme för hur före detta järnvägsfastigheter utvecklas i framtiden!

Resande till och från Göteborg skulle mötas av en bebyggelse, som inte hör hemma i vår vackra innerstad. Finns det några exempel på andra städer som utvecklar sin stad medvetet på detta sätt?

Sänk hushöjden och skapa en byggnation, som kan ge en bra miljö för bostäder och arbetsplatser! Ompröva hela projektet – tänk om! I planen ingår ca 20% bostäder och övriga delar för lokaler och kontor. Detta förutsätter att bostäder har tillgång till sol och utomhusmiljö. Vilka skall bo här? Verksamheterna skall finnas på platsen för en trafikpunkt i en växande stad, vilket kräver en utförlig redovisning.

Förutom dessa synpunkter finns samhällsintressen och riksintressen, som tas upp av andra remissinstanser.

#### **Kommentar:**

Detaljplanen ingår i ett större område med bland annat Gullbergsvass och är en del i att omvandla stora ytor med gatumark och impediment till modern stad med kopplingar till älvstranden, vilket också denna detaljplan är en viktig del i finansieringen av. Ambitionen är att skapa blandstad med gröna kvaliteter i området som helhet, vilka också kommer denna detaljplan tillgodo.

Gällande exploateringsgrad har detta vägt av mot övriga intressen och där bland annat det unika läget i anslutning till centralstationen bedömts kunna tillåta högre hus.

Detaljplanen blir en del i ett nytt område ned mot älvkanten som kommer att utgöra en ny årsring i staden.

Gällande stadsmiljö bedömer kontoret att attraktiv stadsmiljö kan åstadkommas med rätt gestaltning, vilket också beskrivs i gestaltungsprogrammet.

Med sitt centrala läge vid kollektivknutpunkt och en del i det större området, gör kontoret avvägningen att en nivå med minst 16-20 % andel bostäder är rimlig. Därutöver tillåter detaljplanen bostäder i flera av kvarteren, vilket i så fall får bedömas i bygglovsskedet. Kontoret bedömer att olika typer av boende/lägenhetsformer kan bli aktuella, inte minst när den nya kvartersstaden i Centralenområdet och Gullbergsvass finns på plats.

### **29. Företrädare för, grundare och moderator för facebookgruppen och nätverket Cykla i Göteborg**

Gruppen menar att förbättrade möjligheter för cykling knappt nämns i de detaljerade ritningar och beskrivningar av området som planen innehåller.

Själva planområdet är litet, och hela områdets cykelinfrastruktur kan såklart inte lösas inom detta område, men planområdet är placerat mycket strategiskt just där Hisingsbron slutar. Detaljplanen nämner Cykelprogrammet och att ytor för att förbättra cykelinfrastrukturen behöver tas i anspråk. Gott så. Men hur?

Idag är cykelinfrastrukturen kring Centralstationen kraftigt underdimensionerad och det är mycket svårt att ta sig mellan Ullevi och Göta Älvbron.

Cykelbanor som försvinner i tomma intet vid Posthotellet, cykelbanor som slalombanor mellan gångtrafikanter och trasig och gropig köryta utanför Nordstan och en lång och krånglig väg upp och ner från bron, med dålig och otydlig skyltning och mängder av rödljus. Just sträckan förbi Nordstan är tillsammans med Kruthusgatan utpekad som huvudcykelstråk. Om det är underdimensionerat idag, vad kommer då att hända när Hisingsbron är klar och cykeltrafiken mångfaldigas enligt planen?

Planen verkar koncentrera sig på att anordna många cykelparkeringar, vilket såklart är positivt. Men vi är oroliga för att planen glömmer bort hur många det är som behöver ta sig tvärs över Centralen idag och i framtiden, och hur planen spelar in i att möjliggöra för bra cykeltrafik till och från Hisingsbron eller hur området kan låsas som en effektiv barriär för cykeltrafiken. Dessutom behöver cykelinfrastrukturen vara bra i planområdet för att cykelparkeringarna ska användas av cykelpendlare. Om inte hela pendlingssträckan fungerar kommer inte pendlare att cykla in till området i den utsträckning som planen hoppas.

Vi anser att planen behöver redovisa hur planområdet kan ta ansvar för att förbättra cykelinfrastrukturen i hela Centralenområdet genom en smidig förbindelse på/av Hisingsbron och genom Centralstationen för cykeltrafik, och vi vill se en redovisning av hur planen bidrar till att nå Cykelprogrammets mål med förbättrad infrastruktur.

Cykla i Göteborg är en facebookgrupp med 4 900 Göteborgscyklister som är mycket intresserade av cykelinfrastruktur och att förbättra cyklingen i Göteborg så att cykel blir ett realistiskt förstahandsval för korta och långa pendlingar och resor inom staden, för att nå våra miljömål och för att skapa en bättre och renare stad.

#### ***Kommentar:***

Planen ingår i ett större område med en övergripande strategi för trafikstruktur.

Nuvarande lösningar grundas i tidigare kommunala beslut och ställningstaganden, där bland annat placering av den nya Hisingsbron, läge för bangårdsviadukt och andra kopplingar lagts fast.

För cykel är planeringsinriktningen för en koppling mellan Centralenområdets södra och norra delar två cykelstråk i nord-sydlig riktning på vardera sidan om Centralstationen, vilket bedöms som tillfredställande.

I den täta bebyggelse som planeras inom Centralenområdet gör staden den förvaltningsövergripande bedömningen att en gen koppling för cykel mellan Hisingsbron och Bangårdsförbindelsen över Bangården inklusive ramper och pelare skulle ta stor exploaterbar yta i anspråk och inverka negativt på stadsmiljön, försämra möjligheten till viktiga vistelseytor i planområdet etc. Höjdskillnaderna skulle också göra det svårt att få till en tillgänglighetsanpassad koppling, med avseende på lutning.

Den pågående planeringen och entreprenaderna i området skulle behöva göra stora omtag, vissa ej fysiskt genomförbara. Förberedelser över statligt spårområde har dessutom lång planeringstid och skulle fördröja pågående detaljplaner och exploateringar med flera år.

### **30. Boende på Krimlans Gård, Torslanda**

Boende anser att man ska öppna för ännu högre byggnader, för att markera än tydligare stadens mittpunkt.

***Kommentar:***

Synpunkten noteras. Gällande byggnadshöjd har detta vägts av mot övriga intressen och där föreslagen hushöjd bedöms tillräcklig för bland annat markör av stadens mittpunkt.

### **31. Boende på Runebergsgatan**

Boende anser att byggnaderna är alldeles för höga och för tätt bebyggda. Det ger för mycket skugga och för lite ljus till människorna som bor och arbetar i staden.

***Kommentar:***

Gällande exploateringsgrad har detta vägts av mot övriga intressen och där bland annat det unika läget i anslutning till centralstationen bedömts kunna tillåta högre hus. Kontoret delar synpunkten om att skuggeffekter finns i enlighet med visad solstudie, men att detta kan accepteras och bedömer att attraktiv stadsmiljö kan åstadkommas med rätt gestaltning, vilket också beskrivs i gestaltningsprogrammet.



## Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att utöver redaktionella justeringar har förtydliganden i planbeskrivning gjorts gällande trafik, service, buller, luft, vibrationer, risk, dagvatten, markmiljö, huvudmannaskap och ansvarsfördelning, fastighetsrättsliga frågor, avtal och kulturmiljö.

Plankartan har också reviderats genom förtydliganden med planbestämmelser gällande utformning kvartersmark, markmiljö, elektromagnetisk strålning, vibrationer, verksamhetsbuller och brandsäkerhet.

Handlingar har kompletterats med PM eller utredning gällande kulturmiljö, riskutredning, dagvatten, markmiljö, luft, vibrationer och buller.

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

Maria Lejon  
Planchef

Simon Wallqvist  
Planarkitekt

Bilagor:

1. Lista över samrådskrets
2. Länsstyrelsens yttrande



## Bilaga 1.

# Sändlista samrådskrets

### 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)  
Försvarsmakten 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  
De som tidigare yttrat sig i ärendet.

## Bilaga 2



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Torun Signer  
Planhandläggare  
010-2245494  
torun.signer@lansstyrelsen.se

Yttrande  
2020-03-09

Diarienummer  
402-6501-2020

Sida  
1(7)

Göteborgs stad  
[sbk@sbk.goteborg.se](mailto:sbk@sbk.goteborg.se)

Ert diarienummer: 0604/13

## Granskningsyttrande över detaljplan för handel och bostäder norr om Centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass, i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade februari 2020 för granskning enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

### Om ärendet

Detaljplanen syftar till att möjliggöra stadsutveckling i stationsnära område. Planen medger bostäder, centrum, parkering, utbildning, vård och tekniska anläggningar. I syftet så uttrycks en ambition att utveckla en tät blandad och livfull stadsmiljö med innerstadskvaliteter integrerade med stationsfunktion.

Detaljplanen var på samråd år 2016. Länsstyrelsen hade erinringar gällande hälsa/säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion, riksintresse och miljökvalitetsnormer.

Sedan samrådet har flera förutsättning ändrats. Bland annat har kombiterminalen flyttats och planområdets disposition arbetats om på grund av de geotekniska förutsättningarna.

### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Ni behöver tydligare motivera ert ställningstagande att den föreslagna skalan inte innebär en påtaglig skada riksintresse för kulturmiljö. Länsstyrelsen kan fortfarande inte utesluta att planen innebär en påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö.

De brandgasschakt som möjliggörs i järnvägsplanen för Västlänken planeras att flyttas genom detaljplan för Stations Centralen. Länsstyrelse delar Trafikverkets

Postadress:  
403 40 Göteborg

Besöksadress:

Telefon/Fax:  
010-224 40 00 (vxl)  
(fax)

Webbadress:  
[www.lansstyrelsen.se/vastragotaland](http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland)

E-post:  
[vastragotaland@lansstyrelsen.se](mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se)

uppfattning att detaljplan för Station Centralen måste vinna laga kraft innan denna detaljplan antas.

Länsstyrelsen har fortfarande synpunkter gällande människors hälsa och säkerhet och miljö kvalitetsnormer för luft. Bland annat måste ni som underlag för buller och luftutredningarna ta ställning till ett "worst-case" av de trafikmängder som kan förväntas inom planområdet och ingå i funktionen "lämna och hämta".

### **Motiv för bedömningen**

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Miljö kvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

### **Riksintresse kulturmiljö**

Länsstyrelsen kan på erhållet underlag fortfarande inte utesluta att planen innebär en påtaglig skada på riksintresset kulturmiljö.

Ni har till granskningen bearbetat planstrukturen och exploateringen inom detaljplanen så att byggnadsvolymer närmast Drottningtorget sänkts. Planstrukturen har även bearbetats så att de tidigare förslaget med gavlar mot torget nu föreslås utformas med bredare sidor som frontar torget samlat som en huvudfasad. Ett kvalitets- och gestaltningsprogram har tagits fram och bilagts handlingar. Utifrån detta bedömer ni att planförslaget inte innebär en påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsen kan inte utläsa hur ni kommit fram till den bedömningen. I avsnittet om miljökonsekvenser har ni presenterat en matris där ni visar på hur många av konsekvenserna gått från *mycket stor konsekvens* till *stor konsekvens* eller *måttlig konsekvens*. Ni har inte satt dessa åtgärder i relation till hur granskningsförslaget påverkar upplevelsen och läsbarheten av centrala uttryck för riksintresset, framförallt Drottningtorgets kommunikationsmiljö, stora hamnkanalen/vallgraven och Göteborgs särdrag i stadsbilden.

I samrådsförslaget föreslogs byggnader mot Drottningtorget med en totalhöjd på 115 meter. I granskningsförslaget har totalhöjden för byggnader närmast Drottningtorget sänkts till 88 meter men med högre byggnader bakom. Förslag på åtgärder i kulturmiljöbilagan i syfte att minska den mycket stora negativa påverkan på riksintresset var bland annat *att exploateringen behöver minskas radikalt samt en kraftig nedtagning av volymerna som frontar Drottningtorget*. Vilken den nu föreslagna skalan får för konsekvens på riksintresset framgår fortfarande inte.

I *PM till Miljökonsekvensbeskrivning* anger ni att Antiquum har tagit fram en kulturmiljöbeskrivning för Centralenområdet och att denna utredning har legat till grund för fortsatt bearbetning av detaljplanen. Ni hänvisar inte till denna utredning i planbeskrivningen eller gestaltningsprogrammet. Det är därför oklart vilken status detta underlag har. Länsstyrelsen kan inte heller utläsa på vilket sätt underlaget har legat till grund för granskningsförslaget.

I planbeskrivningen anges att planförslaget utgår från den planeringsinriktning som arbetats fram i Vision Älvstaden och i *Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet*. Länsstyrelsen har dock i både samrådsyttrande för *Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet* och i samrådsyttrande över denna detaljplan påtalade att stadsutvecklingsprogrammet inte hanterat kulturmiljövärdena inom området. Så som Länsstyrelsen förstår det så ska Antiquums underlag fungera som ett senare kompletterat underlag till *Stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet*. Detta innebär att en central utgångspunkt har saknats i planeringen av detta område som befinner sig i nära anslutning till historiska stadskärnan och dess kulturmiljöer.

Sammanfattningsvis måste ni tydligare motivera ert ställningstagande att den fortsatt höga skalan inte innebär en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö.

Länsstyrelsen gör bedömningen att kvalitets- och gestaltningsprogrammet är tillräckligt väl utarbetat vad gäller vägledning för utformning av de enskilda byggnaderna och hur de ska samspela med omgivande kulörer och material. Ni har också i detta säkerställt en bra process för framtida kvalitét i gestaltningsarbetet.

Ni har valt att reglera två hänsynsbestämmelser där f2 anger att *Byggnader ska gestaltas med särskild hänsyn till den kulturhistoriska miljön vid Drottningtorget* och f3 *Stationshallen ska gestaltas med särskild hänsyn till Nils Ericsons terminalen*. För att syftet med planbestämmelsen ska säkerställas så bör det tydligt gå att utläsa i planbeskrivningen vad som avses. Här kan ni ta stöd av gestaltningsprogrammet och de kulturhistoriska underlagen.

#### **MKN för luft**

Detaljplaneområdet är beläget i närområdet av en av de mest trafikintensiva platserna i Göteborg där miljö kvalitetsnormerna för både kvävedioxid och partiklar (PM<sub>10</sub>) överskrids. Göteborgs stad har låtit göra ett antal olika spridningsberäkningar för framtida halter i området. Speciellt har luftkvaliteten för de två detaljplanerna *Överdäckning av Götaleden* och *Norr om Nordstan* studerats extra detaljerat.

Den nordligaste delen av aktuellt planområde ligger i södra utkanten av det område där beräknade halter redovisas för detaljplan *Överdäckning av Götaleden*. Den resultatfigur för nuläget (COWI, 2016–06) som redovisas i platsbedömning för luft visar att halterna av kvävedioxid är höga inom planområdet, men att miljö kvalitetsnormen klaras. I de senare luftutredningarna (COWI, 2019–06) visas även beräknad luftkvalitet för utbyggnadsalternativ med olika åtgärdsscenarioer. I scenarierna för år 2026 utan ventilation i överdäckningen (figurerna 16 och 20) syns att miljö kvalitetsnormerna för både kvävedioxid och partiklar klaras i planområdet. Eftersom dessa beräkningar inte fullt ut täcker in aktuellt planområdet anser Länsstyrelsen att platsbedömningen för luft behöver kompletteras med nedanstående uppgifter för att säkerställa att miljö kvalitetsnormen klaras.

1. Förtydliga trafikmängderna på gator som angränsar till planområdet och redovisa trafikmängder på gator inom planområdet. Då området planeras bli mycket tätbebyggt kan även relativt små trafikmängder (< 10 000 fordon per dygn) leda till höga halter av luftföroreningar, speciellt då bakgrundshalten i området redan är hög.

2. Tydliggör om aktuella utförare av de spridningsberäkningar som det hänvisas till gör bedömningen att resultatfigurerna är relevanta för denna detaljplan. Vid bedömningen behöver hänsyn tas till redovisade trafikmängder enligt punkt 1 ovan och till den förtätning som planeras i området.
3. I platsbedömning luft hänvisas till luftkvalitetsmätningar på Bergslagsgatan år 2015. Resultat från mätningarna redovisas inte i platsbedömningen och inte heller i Göteborgs stads årsrapport för luftkvalitet för år 2015. Länsstyrelsen anser att förutsättningar och resultat för mätningarna behöver inkluderas i platsbedömningen.

## Hälsa och säkerhet

### Risk

De brandgasschakt som möjliggörs i järnvägsplanen för Västlänken planeras att flyttas genom detaljplan för *Västlänken - station Centralen*. Länsstyrelse delar Trafikverkets uppfattning att detaljplan för Station Centralen måste vinna laga kraft innan denna detaljplan antas.

I övrigt har Länsstyrelsen synpunkter från samrådet i stort bemötts på ett tillfredställande sätt. Det som kvarstår är de förslag på fasadåtgärder som kan vara nödvändiga vid en brand i tåg. Av planhandlingarna framgår det att exploatören arbetar med en brandkonsult i brandfrågor rörande byggnaden. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande om det i detta arbete utgår ifrån ett scenario för brand i tåg för fasader mot spår 16. Det bör av planhandlingar framgå vad som är indata för brandkonsulten, dvs tar man hänsyn till brand och i så fall vilket dimensionerande scenario används.

Riskutredningen belyser frågan om att utformningen av planområdet behöver säkerställa att stora folkmassor kan utrymma stadionområdet i händelse av sabotage, brand eller olycka. Länsstyrelsen kan inte utläsa vilken bedömning eller hänsyn detta föranlett i planen.

### Elsäkerhet

Trafikverket har erinringar gällande avståndet mellan byggnad/byggnadsdel och strömförande ledning. Dessa synpunkter behöver beaktas och hanteras i planen.

### Trafikbuller

Bullerberäkningen har tagits fram för tre olika scenarion. Av beräkningarna framgår det att lägenheter kan uppföras som uppfyller trafikbullerförordningens värden, till exempel genom att uppföra lägenheter under 35 m<sup>2</sup> i bullerutsatta lägen. De trafikdata för väg- och tågtrafik, hastigheter samt prognosår som har använts behöver framgå av bullerberäkningen. Se även Trafikverkets synpunkter gällande buller.

Det framgår att värden för uteplats kan uppfyllas mot innergården. Av planbeskrivningen framgår att det kommer att vara angöring till stationen samt parkeringshus inom planområdet. Länsstyrelsen kan inte utläsa om denna trafik ingår i bullerberäkningen. Det är därför oklart om trafikbullerförordningens värde för uteplats och ljuddämpad sida kan uppfyllas. Detta måste klargöras.

### **Industri- och annat verksamhetsbuller**

Av planbeskrivningen framgår att riktvärdena för ekvivalent och maximal ljudnivå för verksamhetsbuller klaras utan särskilda bullerskyddsåtgärder. Detta stämmer inte med de slutsatser som dras i Norconsults rapport, daterad 2017-12-10, där det framgår beträffande maximal ljudnivå nattetid att för byggnader i öster har ljudnivån vid mest utsatta yttre fasader beräknats till 56-63 dBA. Av Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller framgår att *maximala ljudnivåer ( $LF_{max} > 55$  dBA) inte bör förekomma nattetid klockan 22–06 annat än vid enstaka tillfällen. Om de berörda byggnaderna har tillgång till en ljuddämpad sida avser begränsningen i första hand den ljuddämpade sidan*. Länsstyrelsen anser därför att den östra sidan av den östra byggnaden inte är lämplig för bostäder om det inte går att säkerställa en ljuddämpad sida. Detta behöver regleras i planen.

Trafikverket anser att utredningen behöver kompletteras med buller central stationens verksamhet och från Västlänkens ventilationssystem. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

I utredningen har lågfrekvent buller från uppställningsspåren beaktats. Det behöver klargöras om det förekommer lågfrekvent buller som riskerar att överskrida Folkhälsomyndighetens riktvärden även från övrigt spårområde.

### **Vibrationer**

Synpunkter angående vibrationer lämnades i samrådsskedet och i samrådsredogörelsen bemöts denna synpunkt med att planering av Västlänken har ändrats. Länsstyrelsen förstår inte innebörden av detta svar och framhåller, precis som Trafikverket, att vibrationer kan förväntas från befintliga spår.

Av PM till miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det ska läggas till en planbestämmelse om att maxnivåer för vibrationer klaras (0,4 mm/s vägd RMS). Bestämmelsen saknar på plankartan. Länsstyrelsen anser även att det behöver utredas att denna vibrationsnivå kan klaras i bostäder och det behöver beskrivas vilka eventuella åtgärder som behöver vidtas.

### **Elektromagnetiska fält**

Utredningen från Cowi 2016 ingår inte i planhandlingarna och har därför inte kunnat granskas. Det står i planbeskrivningen att användningen av bostäder på plankartan har utgått för byggnader närmast spåret, varför det inte längre finns risk för elektromagnetiska fält över 0,4 $\mu$ T gällande bostäder. I huset i väster närmast spåren finns fortfarande användning för bostadsändamål och skola kvar. Detta hus ligger på samma avstånd från spåren och det behöver säkerställas även för denna byggnad att de elektromagnetiska fält inte överstiger 0,4 $\mu$ T alternativt att bostäder och skola inte tillåts där 0,4  $\mu$ T riskerar att överstigas.

### **Förorenade områden**

I samrådsyttrande skrev Länsstyrelsen att det i planbeskrivningen tydligare behöver 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.

Detta saknas fortfarande i planbeskrivningen. Våra synpunkter angående förorenade områden har heller inte kommenterats i samrådsredogörelsen. Det är därmed fortfarande otydligt vilka områden som kommer att saneras, och det finns heller ingen planbestämmelse angående saneringsåtgärder. Det finns ett konstaterat saneringsbehov inom planområdet och det behöver klargöras vilka saneringsåtgärder som ska utföras, och det behöver säkerställas med en planbestämmelse att saneringsåtgärderna genomförs. Våra synpunkter från samrådsyttrandet kvarstår därmed.

## Synpunkter på granskningshandlingen

### MKN för vatten

I planbeskrivningen görs bedömningen att planen inte kommer försvåra uppnåendet av MKN för vatten i dagvattenrecipienten Göta älv, med hänvisning till dagvatten- och skyfallsutredning (PM Dagvattenutredning, Gullbergsvass 17:5, Ramböll 2015-11-13) (sid. 44 och 73). I inlämnade planhandlingar är dock den bifogade dagvattenutredning *Dagvatten- och skyfallsutredning - Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg, (Kretslopp och vatten, 2019-10-02)*. Hänvisningen är inte korrekt och behöver åtgärdas.

I denna utredning saknas dessutom avsnitt 4.5 *Dagvattnets föroreningspåverkan*. Det saknas därför underlag för bedömningen av planens påverkan på MKN för vatten. Detta behöver åtgärdas.

### Dagvatten och skyfall

Dagvattenutredningen föreslår bland annat rening och fördröjning av dagvatten i rörmagasin. För anläggning av rörmagasin måste möjligheten att ansluta med självfall till ledningsnätet utredas vidare. I dagsläget saknas information om var och med vilka vattengångar som den allmänna dagvattenledningen kommer att förläggas. Detta bör klarläggas innan planen antas.

Beträffande skyfall görs bedömningen att krav enligt TTÖP kommer att kunna uppnås (dvs hänsyn till 100 årsregn). Det är dock viktigt att höjdsättning sker så att planområdet avrinner norrut, att marken lutar i riktning från byggnader samt att höjdsättning som skapar instängda områden undviks. Detta tas upp i planbeskrivningen och skulle med fördel även kunna tas upp under upplysningar på plankartan.

### Materialiet

I underlaget till detaljplanen ingår ett stort antal utredningar. Alla utredningar som det hänvisas till i planbeskrivningens löptext och samrådsredogörelse finns inte medtagna i listan på sidan 3 och 4. På vissa ställen hänvisas det även till utredningar som inte heller är aktuell på grund av planens omarbetade disposition. Detta behöver ni se över.



Yttrande  
2020-03-09

Diarienummer  
402-6501-2020

Sida  
7(7)

Detta beslut har fattats av funktionschef Nina Kiani Janson efter föredragning av Torun Signer. I den slutliga handläggningen har även Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Nina Kiani Janson

Torun Signer

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till:  
Trafikverket

Bilaga:  
Trafikverkets yttrande daterat 2020-03-02