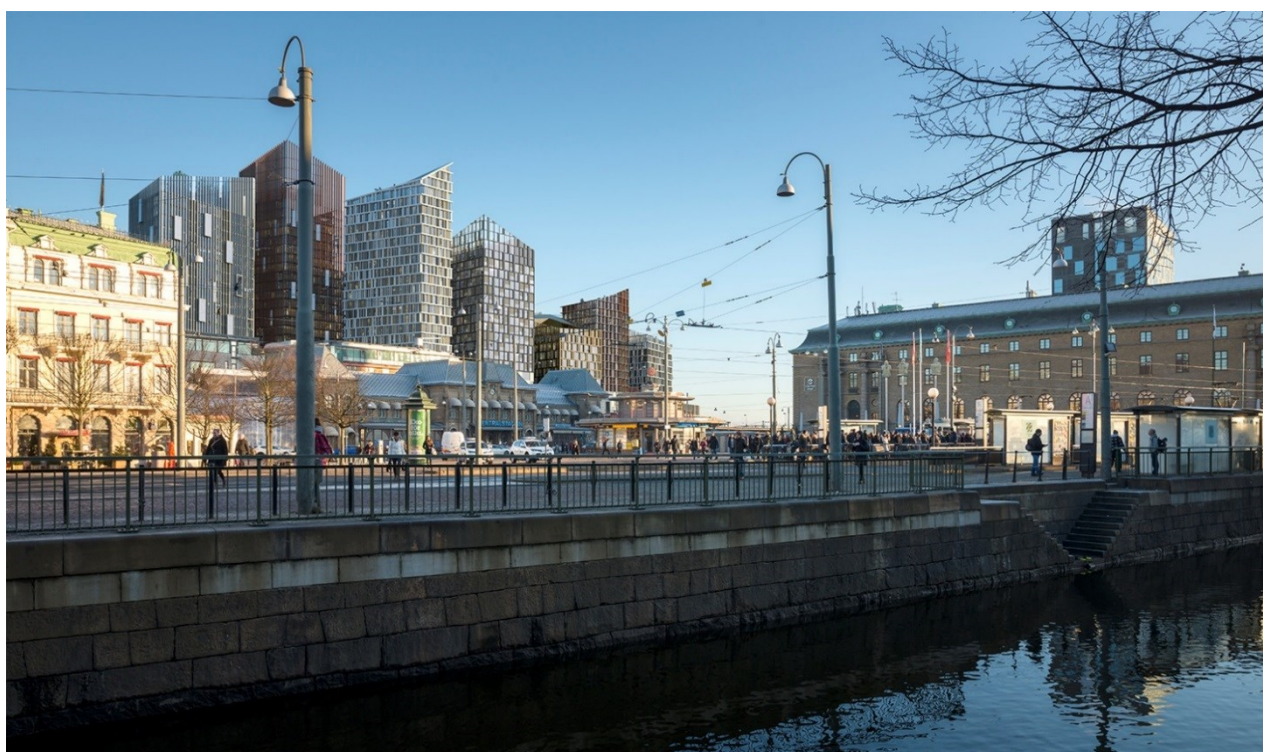


**Detaljplan för
verksamheter, handel och bostäder
norr om Centralstationen**



**Samrådshandling
juni 2016**

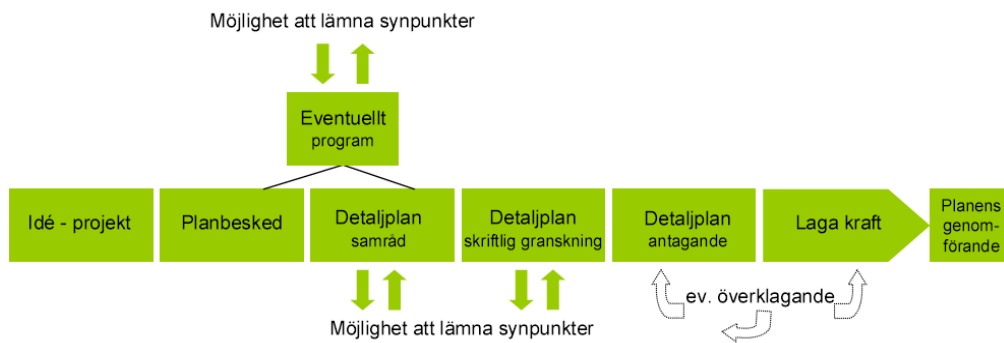


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Erik Florberger, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 16 10

Emma Holm, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 81

Johan Pihlgren, Trafikkontoret, tfn 072-231 16 80

Samråd tid: 6 juli – 21 september 2016

Jernhusen har tagit fram ett omfattande underlagsmaterial samt presentationer av projektet som finns tillgängligt på www.regioncity.se



Planhandling

Samråd

Datum: 2016-06-21

Aktbeteckning:

Diarienummer SBK: 0604/13

Handläggare SBK

Erik Florberger

tel: 031-368 16 10

fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 5026/14

Handläggare FK

Emma Holm

tel: 031-368 10 81

fornamn.efternamn@fastighet.goteborg.se

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

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser (skala 1:1000 i A1)
- Illustrationskarta (skala 1:1000 i A1)
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på internet)
- Grundkarta (preliminär) (skala 1:1000 i A1)
- Samrådsplans
- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Miljökonsekvensbeskrivning, ÅF 2016-05-27, inkl. MKB-bilaga Kulturmiljö, Sweco Architects 2016-03-21

Övriga handlingar:

- Norr om Centralstationen, kvalitetsprogram för del av Centralenområdet
- Social konsekvensanalys, barnkonsekvensanalys. Detaljplan för Centralstationen, RegionCity, samrådshandling, White Arkitekter, december 2015
- Centralenområdet, stadsutvecklingsprogram 2.0, Göteborgs stad, mars 2016.

Utredningar:

Buller

- Bullerutredning Centralstationen, Sweco 2015-09-18
- Kompletterande bullberäkningar, Stadsbyggnadskontoret april 2016

Dagvatten, klimat

- PM Dagvattenutredning, Gullbergsvass 17:5, Ramböll 2015-11-13
- PM Översvämningsrisker detaljplan Centralstationen, Stadsbyggnadskontoret 2015-12-14

Geoteknik, markmiljö, radon

- PM Geoteknik, Region City, Geoteknisk utredning för detaljplan, Tyréns 2016-02-08
- Rapport Miljöteknisk markundersökning av del av fastigheten Gullbergsvass 17:5, Structor 2015-11-04
- Utdrag ur radonriskkarta Göteborg, SGU 2000

Handel, kontor

- Övergripande handelsutredning för Göteborgs Stad, WSP Analys & strategi 2015-12-13
- Slutrapport Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg, Evidens 2015-01-27

Höga hus

- Höga hus Centralenområdet, planeringsunderlag, WSP & What Arkitekter juni 2015

Lokalklimat

- Lokalklimaanalyse, Centralenområdet. Asplan-Viak, 2015-06-02
- Vindstudie, Region City, Norconsult 2016-03-31

Luftmiljö

- Luftmiljöutredning, beräkningar av halterna av PM10 och NO2 i närheten av Västlänkens stationslägen under drifttid, Miljöförvaltningen, utredningsrapport 2013:8, 2014-02-24 (med bilaga 1,4,5)
- Nulägesbeskrivning (år 2011) av luftkvaliteten i Göteborgsområdet inför byggande av Västlänken, Miljöförvaltningen 2013-06-28

Naturmiljö

- PM Träd vid Nils Ericsonterminalen, Stadsbyggnadskontoret 2015-05-27

Risk

- Riskutredning för detaljplaner, Detaljplan för Centralstationen mm, Detaljplan för Västlänken Station Centralen med omgivning, WSP 2015-09-02
- Jernhusen, PM Riskbedömning steg 1, bygg- och driftrisker spårnära byggnader, RegionCity, Cowi 2016-01-14

Solstudie

- Solstudier, 2016-02-16, Kanozi arkitekter (se), Reiulf Ramstad arkitekter (no), Erik Møller arkitekter (dk)

Trafik och Parkering

- Trafikutredning Centralenområdet, Trivector 2016-01-14
- Parkering av bil och cykel i Centralenområdet i Göteborg år 2035, Trivector oktober 2015
- Stationsnära handel, bilparkering i planeringen av handelsetableringar i Centralenområdet i Göteborg, WSP 2016-05-23

Innehåll

DETALJPLAN FÖR.....	1
VERKSAMHETER, HANDEL OCH BOSTÄDER NORR OM CENTRALSTATIONEN	1
SAMRÅDSHANDLING JUNI 2016.....	1
<i>Planprocessen.....</i>	2
<i>Information.....</i>	2
<i>Detaljplan för verksamheter, handel och bostäder norr om Centralstationen inom stadsdelen Gullbergsvass i Göteborg.....</i>	3
PLANBESKRIVNING	3
<i>Detaljplanen omfattar följande handlingar:.....</i>	3
INNEHÅLL	5
SAMMANFATTNING	6
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	6
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	6
<i>Överväganden och konsekvenser.....</i>	7
<i>Överensstämmelse med översiktsplanen.....</i>	7
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	8
<i>Syfte</i>	8
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	10
<i>Planförhållanden.....</i>	11
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	15
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	18
<i>Sociala aspekter.....</i>	18
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	19
<i>Teknik</i>	22
<i>Störningar.....</i>	23
<i>Översvämningsrisk</i>	23
<i>Hälsa och säkerhet</i>	24
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	25
<i>Bebyggelse.....</i>	28
<i>Trafik och parkering.....</i>	29
<i>Tillgänglighet och service</i>	34
<i>Friytor</i>	35
<i>Sociala aspekter.....</i>	37
<i>Teknisk försörjning.....</i>	38
<i>Övriga åtgärder.....</i>	39
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning.....</i>	41
<i>Fastighetsrättsliga frågor.....</i>	42
<i>Avtal.....</i>	44
<i>Dispenser och tillstånd.....</i>	45
<i>Tidplan.....</i>	45
<i>Genomförandetid.....</i>	45
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	46
<i>Nollalternativet.....</i>	46
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	46
<i>Miljökonsekvenser.....</i>	46
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan.....</i>	51
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	52
MEDVERKANDE	52

Sammanfattning

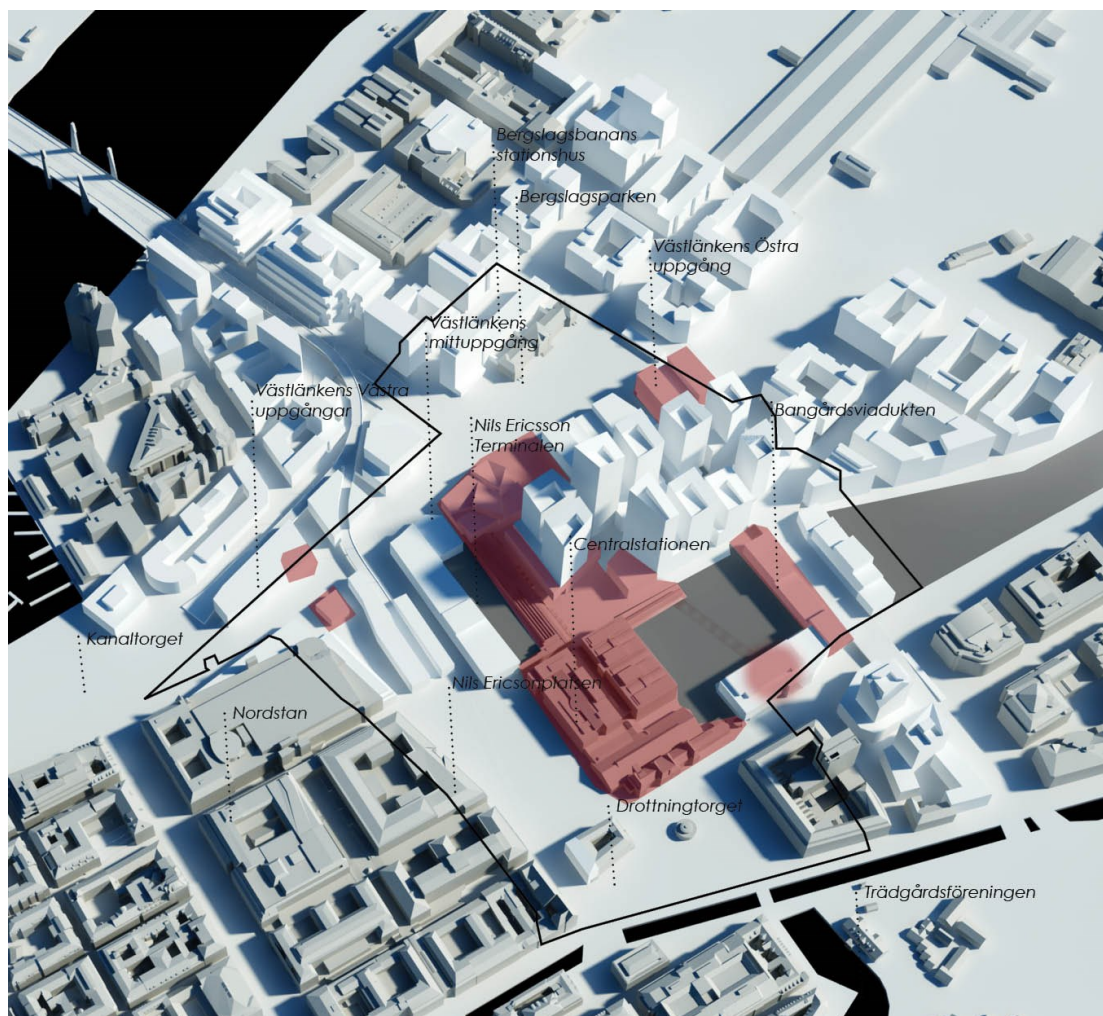
Planens syfte och förutsättningar

Planens syfte är att genomföra den första etappen av Jernhusens projekt RegionCity inom planområdet som är beläget i direkt anslutning till Centralstationen, Nils Ericson Terminalen och den framtida Station Centralen (Västlänken). Bebyggelseförslaget utgår från den planeringsinriktning som arbetas fram i Vision Älvstaden och i stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet, med syfte att stärka den regionala kärnan som ett attraktivt kommunikationsnav och ett regionalt centrum.

Planens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger en tät och hög bebyggelse som utöver för stationsfunktioner kan användas för handel, kontor, service, hotell, bostäder, utbildning, vård.

Planförslaget omfattar byggnader i upp till 30 våningar, vilka bildar en grupp av högre byggnader med stark visuell effekt, en symbol för den växande staden och regionen. Denna grupp av byggnader kommer med sin samlade effekt att bli den mest framträdande byggnationen i området, med upplevelse som en konstruerad höjdformation och landmärke i den nya staden. Höjden på bebyggelsen kommer att ha påtaglig påverkan på skuggning och lokalklimat inom planområdet och i omgivande områden.



RegionCity och omgivande stadsutveckling inom Centralenområdet, från stadsutvecklingsprogram 2.0

De högre byggnaderna står på en sockel med byggnader i 3-8 våningar, vilka formar stadsrummen med en kvarterstruktur som är strikt mot planområdets utsidor men mer uppluckrad mot de inre stråken. Inre stråk som i princip är utan fordonstrafik, med gågatukaraktär där även cykeltrafik tillåts på de gåendes villkor. Fordonsangöring till byggnaderna, liksom till stationsområdet, sker från förlängningen av Kruthusgatan som ingår i detaljplanen för Station Centralen.

Genomförandet av detaljplanen kommer att ske samtidigt med att flera andra stora infrastruktur- och husprojekt genomförs. Detaljplanens genomförande kommer därför att behöva planeras i nära samverkan med övriga projekt i detaljplanens närområde.

Överväganden och konsekvenser

Planförslaget utgår från den inriktning som arbetats fram för ”Älvstadens” och ”Regionkärnans” utveckling, vilket medför en byggnation som får stor visuell påverkan på den centrala stadens stadsmiljöer och därmed på en central del av riksintresset för Göteborgs innerstad O2:1-5, Staden inom vallgraven med parkbältet. I avvägningen mellan det allmänna intresset av att exploatera högt, tätt och identitetsskapande vid stationen och den visuella påverkan på kulturmiljön som detta ger så har föreslagen exploatering ansetts ha det största värdet i bedömningen utifrån PBL om av vad som prövats vara den mest lämpliga markanvändningen i planområdet.

Planförslaget bidrar till förverkligandet av en mindre bilberonde stad och region, genom sin höga exploatering vid regionens största kollektivtrafikknutpunkt.

Den visuella påverkan på kulturmiljön, liksom ställningstagande om påtaglig skada på riksintresset blir en fråga för samrådet.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i överensstämmelse med översiktsplanen, liksom med kommunens strategiska dokument för utvecklingen av Älvstaden och Centralenområdet.



En ny del av Göteborg växer fram på norra sidan av Centralstationen, Tomorrow/Jernhusen

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Byggnadsnämnden har gett stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för verksamheter, handel, bostäder m.m. norr om Centralstationen. Denna föreslås tillåta Jernhusen att expandera inom sitt område och samtidigt utveckla strukturen inom området intill Västlänkens nya stationsläge, mot den planerade Bangårdsförbindelsen samt mot tillkommande utveckling i Gullbergsvass. Denna planprocess avser den första etappen av Jernhusens projekt, men även fortsatt utbyggnad mot öster inom den andra etappen har studerats för prövning av helheten i utvecklingen av detta stationsnära läge.

Planförslaget medverkar till att den regionala strategin om en utvidgad arbetsmarknad kan förverkligas. Jernhusen har formulerat sin målsättning för projektet: *”Målet är att skapa en bra stationsfunktion i ett hållbart RegionCity för ökad rörlighet, fler möten och starkare tillväxt. Ingen annan plats är så tillgänglig och lämplig för verksamheter som kan nås av såväl göteborgare som regioninvånare. Rätt utveckling bidrar också till att hela staden, dess nya och befintliga delar möts här. Genom Västsvenska Paketet gör Staden, Staten och Regionen stora infrastruktursatsningar som gör visionen än viktigare.”* (anmärkning: RegionCity är Jernhusens projektnamn)



RegionCity som "mittpunkten" i utvecklingen av Centralenområdet, från stadsutvecklingsprogram 2.0

Vision Älvstaden, som visar på en övergripande målbild för utvecklingen av den nya Älvstaden, har en huvudstrategi som formuleras: *”Vi ska stärka kärnan för att stärka Göteborg och Västsverige som helhet. Vi ska utforma Älvstaden så att vi stimulerar utvecklingen mot en mer diversifierad och robust ekonomi.”*

I visionen beskrivs kärnans funktion i regionen: *”Kärnan är tyngdpunkten i den lokala arbetsmarknadsregionen och är viktig för den regionala utvecklingen. Den erbjuder arbetstillfällen, kulturupplevelser, service och mötesplatser. Ju större den regionala kärnan är, desto fler möjligheter finns för regionen, inte bara inom landet utan även internationellt. Kärnan förväntas växa, och om den ska kunna göra det på ett hållbart sätt behöver regionen och kärnan komma närmare varandra. Älvstaden ligger mitt i den regionala kärnan och ska bidra till en sådan utveckling.”*

För Centralenområdet anges inriktningen som: *”Vi ska utveckla Centralenområdet till ett attraktivt kommunikationsnav och regionalt centrum.”*

Konkretiseringen av Vision Älvstaden för Centralenområdets utveckling sker i form att ett stadsutvecklingsprogram. Version 1.0, publicerad maj 2014, visar på en samlad stadsbyggnadsidé för området. Mars 2016 publicerades en bearbetad version av stadsutvecklingsprogrammet, version 2.0, som innehåller fördjupade analyser och en vida-reutvecklad inriktning för stadsutvecklingen i Centralenområdet. Den utveckling av planstruktur och byggnader som har skett för projektet genom arbetet med detaljplan, kvalitetsprogram samt social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys har bedrivits i samverkan med utvecklingen av stadsutvecklingsprogrammet.

Inriktningen för utvecklingen av det stationsnära området i Centralenområdet är en utvidgning av stadskärnan men centrumfunktioner, handel och arbetsplatser. Målen för Centralenområdet beskrivs i stadsutvecklingsprogrammet:

”Centralenområdet ska utvecklas till en välkomnande entré till Göteborg och Göteborgsregionen. Centralenområdetska bli ett attraktivt kommunikationsnav och en regional mötesplats i tät innerstadsmiljö. I Centralenområdet ska en tät, blandad och livfull stad med grönska, mötesplatser och stråk utvecklas. Nya stråk ska knyta an hela området mot vattnet, öppna för utvecklingen av Gullbergsvass och koppla stråk vidare mot den gamla stadskärnan, Trädgårdsföreningen, evenemangsstråket, Skeppsbron och Frihamnen. Centralenområdet är också en del av det stadsmässiga stråk som planeras över älven via Frihamnen och Backaplan till Wieselgrensplatsen. Infrastrukturen ska lösas så att maximala möjligheter för ny bebyggelse och attraktiva platser skapas. Omkring 2000 nya bostäder och 16 000 arbetstillfällen kan utvecklas inom området till år 2035.”

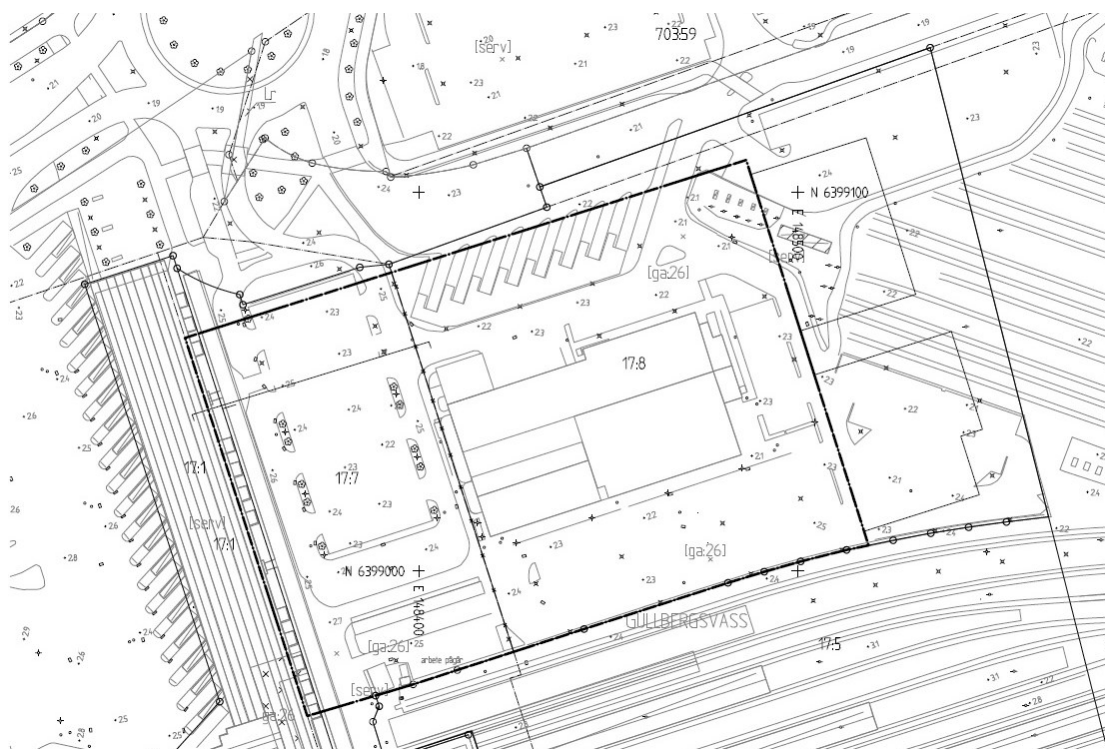
Planarbeten har tidigare genomförts eller pågår för närliggande områden i norr, för Station Centralen (Västlänken), för den nya Hisingsbron inkl. landanslutningar och bebyggelse, för Regionens Hus vid Bergslagsbanans gamla stationshus, för nedsänkningen av Götaleden med byggnation ovanpå leden. Strukturen för stadsutvecklingen i Gullbergsvass studeras i pågående arbete med en förstudie.

Planområdet är tillsammans med omgivande stationsfunktioner en mittpunkt i denna stadsutveckling för Centralenområdet och Gullbergsvass och ett nav för sammankopplingen mellan dagens centrum och den nya staden som växer fram mot älven och mot öster. Planförslaget medför en centrumutvidgning och även en förflyttning av stadskärnans ”mittpunkt”. Planområdet omgärdas av stations- och resecentrumfunktioner, mot både söder, väster och norr och området blir en integrerad del av det förstorade stationsområde som växer fram med öppnandet av Station Centralen (Västlänken). Planområdet blir en strategisk länk för allmänna kopplingar (som gående) genom staden, vilket på längre sikt kommer att ställa krav på att allmänna passager även öppnas för kopplingar västerut mot Nils Ericsonsplatsen och Kanaltorgsgatan.

Stationsområden har en speciell funktion i en stad. De bidrar med ”tillåtande platser” där alla stadens och regionen människor möts och får vistas. Stationer är en av få platser som erbjuder ett ickekommersiellt publikt rum inomhus. Planområdet kommer att ha en kommersiell inriktning och karaktär, men det kommer samtidigt att vara en del av stationsområdet och dess offentliga liv.

Läge, areal och markägförhållanden

Planområdet är beläget i direkt anslutning till Göteborgs Centralstation, i det strategiska läget mellan Centralstationen, Nils Ericson Terminalen och Station Centralen (Västlänken). En plats som förväntas utvecklas till det mest "centrala" läget i staden och i regionen.



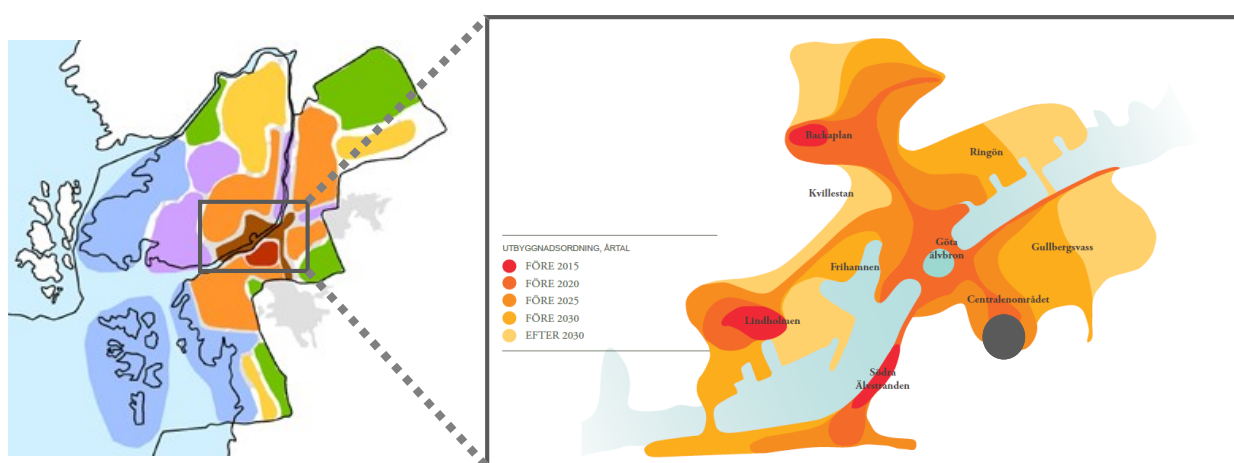
Planområdet, beläget norr om säckbangården invid Centralstationen och Nils Ericson Terminalen.

Planområdet omfattar cirka 1,6 hektar och ägs huvudsakligen av Jernhusen, ett statligt ägt bolag som förvaltar och utvecklar stationsområden. Västrafik äger ett litet markområde utmed planområdets västra sida. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Planförhållanden

Översiktsplanen anger en tydlig inriktning för stadens utbyggnad med utgångspunkt i göteborgsregionens tillväxtstrategi ”Uthållig tillväxt” (GR 2006). Genom att bygga staden inifrån och ut kan Göteborg stärka regionen. En tät och intressant regionkärna där alla kan mötas och känna tillhörighet är betydelsefullt för näringslivets utveckling och för människors livskvalitet.

Området kring Centralstationen spelar en viktig roll för att utveckla regionkärnan. Översiktsplan för Göteborg anger bebyggelseområde, med stationsområdet utpekat som *Strategisk knutpunkt, med kollektivtrafik, handel, arbetsplatser, service m.m.* För bebyggelseområden anger översiktsplanen generellt att det kan finnas bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor m.m. och att en blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.



Kartan till vänster visar Översiktsplan för Göteborg samt dess områdesvisa inriktningar. Innerstaden (rött) och förnyelseområden i centrala Göteborg (brunt). Bilden till höger visar Vision Älvstaden, med dess utbyggnadsordning – ju mörkare färg desto tidigare. ● visar läget för planområdet.

Järnvägen är av riksintresse för kommunikationer, vilket även omfattar den pågående planeringen för Västlänken, som i översiktsplanen är markerad som markreservat för kommunikationer. Även Kombiterminalen och uppställningsspåren vid Centralstationen är av riksintresse. För vägtrafiken är Götaleden av riksintresse, liksom gatorna som ansluter till Kombiterminalen (Stadstjänaregatan och Kruthusgatan). Bangårdsförbindelsen är markerad som markreservat för kommunikationer. Gullbergsvass är utpekat som område för stadsutveckling och även som utredningsområde för kommunikationer. Hela stadsdelen, liksom den centrala staden inom Vallgraven, utgör områden med risk för översvämning och höga vattenstånd. Stadskärnan är av riksintresse för kulturmiljövården och fornlämningsområde från den befästa staden berörs av planområdet.

För planområdet finns två gällande detaljplaner, F121 från 1864 och DP4112 från 1994. Genomförandetiden för DP4112 har gått ut. Detaljplanen från 1994, som omfattar den västra delen av planområdet, anger järnvägstrafik, med mark avsatt för bil-, taxi- och bussangöring. Marken får underbyggas. Den östra delen av planområdet omfattas av planen från 1864, som anger bangård.

Planområdet gränsar i norr till planområdet för pågående planarbete för Station Centralen, med flera beröringspunkter mellan planarbetena, avseende stråk och platser, fordonsangöring, skuggning och lokalklimat m.m. Inom planarbetet för Station Centralen har ett gestaltningsprogram tagits fram för utformningen av stråk och platser inom det planområdet. Ett kvalitetsprogram tas fram för denna detaljplan. För detaljplanerna tas en gemensam illustrationsplan fram för att visa på hur stationsområdet utvecklas i sin helhet. Mot söder gränsar planområdet till detaljplan från 2001 som togs fram för uppförandet av Centralhuset samt hotellbyggnaden över spåren. Västlänken och de underjordiska stationerna planläggs genom ändring av gällande detaljplaner utmed tunnelns sträckning genom staden.



Pågående detaljplaner/projekt i närområdet som planeras att genomföras under samma tidsperiod.

Syftet med stadsutvecklingsprogrammet för Centralenområdet är:

- att belysa stadsbyggnads- och stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet med de planerade infrastrukturprojekten som förutsättningar.
- att redovisa en planstruktur och stadsqualiteter som ska vara vägledande såväl för planering i pågående och kommande detaljplaner och andra planeringsprojekt, som vid genomförande av projekt.
- att vara ett övergripande kvalitetsprogram för projekt och detaljplaner i området.
- att vara ett aktuellt kunskapsmaterial för alla inblandade i planerings- och genomförandeprocessen.

Programmet kommer kontinuerligt att utvecklas och aktualiseras under den långa utbyggnadstiden (15-20 år) inom planeringsprocesserna för omvandlingen av det mest centrala området i Göteborgs stadskärna. Det är ett förvaltningsgemensamt dokument (framtaget av stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen, trafikkontoret, stadsdelsförvaltning Centrum samt Älvstranden Utveckling) som

uttrycker en inriktning för detaljplaneringen, men som inte är ett dokument reglerat enligt Plan- och bygglagen. Programmet ska kommuniceras och förankras i dialog med göteborgarna, verksamma, fastighetsägare och övriga intressenter i området.



Planstruktur för Centralemrådet, Stadsbyggnadskontoret, våren 2016. Se Stadsutvecklingsprogram.

Planstrukturen i stadsutvecklingsprogrammet tar sikte på år 2035 och byggs upp av de tre byggstenarna stråk, platser och bebyggelse. Stråken gör det möjligt att koppla området till vattnet, öppna upp för utvecklingen av Gullbergsvass och koppla ihop området med både den befintliga stadskärnan och framtidens utvidgade innerstad på älvens ömse sidor. Platserna och bebyggelsen ska stärka områdets roll som regional mötesplats och välkomnande entré till Göteborg och Göteborgsregionen.

Två av de stråk som beskrivs i stadsutvecklingsprogrammet berör detaljplanen. Det är det öst-västliga huvudstråket för gångtrafik genom planområdet som kopplar Nils Ericsonplatsen med målpunkter i Gullbergsvass och Gullbergsstrand. Det är det stadsdelsövergripande huvudstråket i Stadsfjäregatan för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik som kopplar ihop den framtida utvidgade innerstaden på älvens ömse sidor och som landar i Centralstationen. Stadsutvecklingsprogrammet redovisar även den framtida Bangårdsförbindelsen, som kopplar vidare söderut mot Åkareplatsen och Nya Allén. Flera platser redovisas med koppling till planområdet. Drottningtorget och Nils Ericsonplatsen som befintliga/utvecklade entrétorg till staden. Nya entrétorg vid Västlänkens mittuppgång och östra uppgång. Bergslagsparken som en grön lunga och vardaglig målpunkt. Inom planområdet lyfts "Stationstorget" fram som en livlig, spännande plats med flera korsande gångstråk med många människor. Som bebyggelsekaraktär beskrivs "Stationsområdet" med en tät och hög ny bebyggelse med torn i upp till 30 våningar och smala gator i relation till byggnadshöjden, med en stor andel handel, kontor och besöksintensiva verksamheter samt stationsfunktioner.

Strategier för Göteborgs utveckling

För att Göteborg ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en samordnad planering. Därför har staden tagit fram fyra strategiska dokument som tillsammans anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler, i en grön och livfull stad.

Strategiernas gemensamma tidshorisont är år 2035. Då beräknas Göteborg ha 150 000 fler boende och 80 000 fler arbetstillfällen och vara kärnan i en arbetsmarknadsregion med 1 750 000 invånare. Översiktsplanen som antogs år 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning är den gemensamma utgångspunkten. Genomförandet av Västlänken är en av förutsättningarna för att staden ska kunna utvecklas utifrån denna inriktning.

Strategi för utbyggnadsplanering, godkändes i byggnadsnämnden 11 februari 2014. Den visar på vilka platser som har särskilt goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, där fler invånare har nära till bland annat mataffär, skola och busshållplats. Detta ska åstadkommas genom att bygga den redan byggda staden tätare.

Trafikstrategi för en nära storstad, antagen i trafikinämnden 6 februari 2014, visar på hur trafiksystemet behöver utvecklas i takt med att fler bor, arbetar, handlar, studerar och möts i staden. Det ska vara lätt att ta sig fram i Göteborg, stadsmiljöerna ska upplevas attraktiva samt bidra till ett rikt stadsliv och Göteborg ska vara världsledande i effektiv och klimatsmart godshantering.

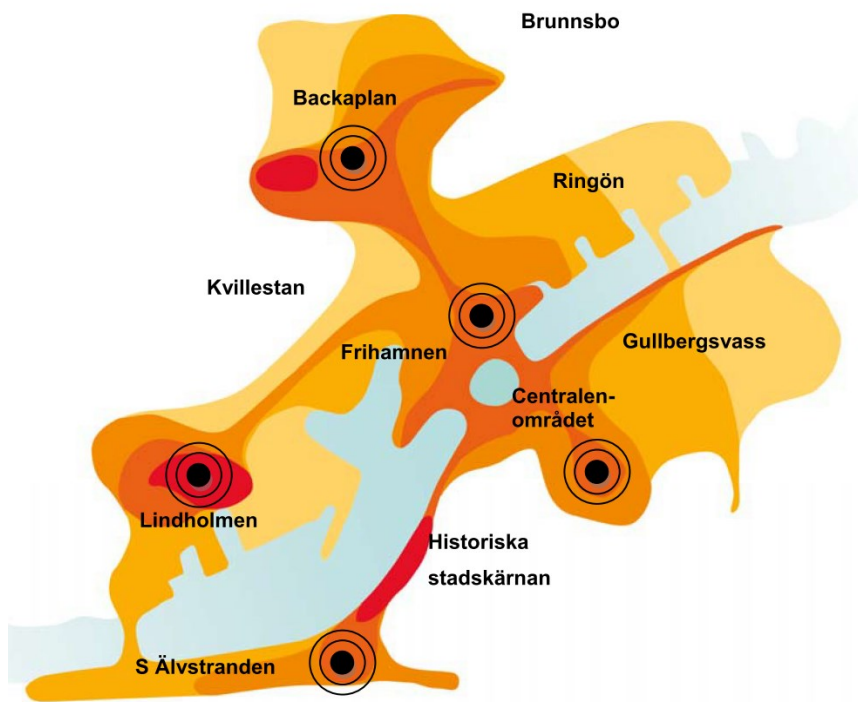
Grönstrategin för en tät och grön stad, antagen i park- och naturnämnden 10 februari 2014, visar på hur Göteborg kan förbli samt utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter, ur såväl ett socialt som ekologiskt perspektiv, samtidigt som staden byggs tätare. Den visar vilka kvaliteter som ska finnas i det framtida täta gröna Göteborg och hur vi ska arbeta för att nå dessa.

Vision Älvstaden, antagen av kommunfullmäktige 11 oktober 2012, anger på vilket sätt och med vilka kvaliteter de centrala utvecklingsområdena i Göteborg ska växa fram. Älvstaden ska vara öppen för världen, den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan. Enligt Vision Älvstaden ska Centralenområdet:

- Öppna utvecklingen av Gullbergsvass och knyta an området mot vattnet.
- Vara ett attraktivt kommunikationsnav och ett regionalt centrum.
- Ha en tät och blandad stadsbebyggelse som utvecklas med mötesplatser och grönska.
- Vara en del av det stadsmässiga stråk som ska skapas över älven till Wieselgrensplatsen via Backaplan.

Det angränsande området Gullbergsvass ska:

- Stärkas med ett blandat innehåll och lokala kvaliteter samt en ny större park.
- Närma sig vattnet med promenadstråk utefter älven.



Översiktsbild av området som ingår i Vision Älvstaden. Älvstaden omfattar centrala Göteborg utmed älven. Här kan en modern innerstad växa fram med ett blandat innehåll och ett rikt stadsliv. Planområdet ligger inom det område som betecknas som Centralenområdet och gränsar till Gullbergsvass.

Mark, vegetation och fauna

Området utgörs idag huvudsakligen av hårdgjorda asfalterade ytor. Mindre planteringsytor samt trädplanteringar finns, dock i begränsad omfattning och utan att vara sammanhängande gröna ytor.

En övergripande naturmiljöutredning redovisar att området kring Centralstationen präglas av den intensiva trafiksituationen och av hårdgjorda ytor med begränsad tillgång till platser för rekreation och grönska. Inga värdefulla naturmiljöer eller skyddsvärda träd är utpekade inom planområdet. I och med plangenumförandet finns istället möjlighet att medvetet arbeta med och tillföra ekosystemtjänster så att den ekologiska statusen kan förbättras. Parkmiljön vid Bergslagsbanans f.d. stationshus har ett påtagligt naturvärde och parkmiljön ska utvecklas inom genomförandet av detaljplanen för Station Centralen samt med uppförandet av Regionens Hus.

De planterade trädrader som finns på parkeringsytor omfattas inte av biotopskydd då de inte uppfyller de kriterier som krävs för att betraktas som allé. För att definieras som en allé krävs att de är minst 30 år gamla eller har en diameter på minst 20 centimeter i brösthöjd.

”Älvlandskapet” vidgas vid Gullbergsvass med låglänta markområden. Hela järnvägsområdet och all mark som ligger norr därom är f.d. vassområden i älven, som ianspråktogets och fylldes ut med anläggandet av järnvägen på 1800-talet. Den landskapliga höjd som finns i närområdet av planområdet utgörs av Kvarnberget i väster, ett bebyggt berg inom den historiska staden innanför Vallgraven. På lite längre avstånd finns Skansen Lejonet i öster, placerad på ett uppstickande berg. För övrigt finns inga topografiska skillnader i landskapet, utan det är bebyggelsen och trafikaneläggningarna som tillsammans med älven formar landskapsbilden i området.

Under tiden för den befästa staden utgjordes planområdet av de (sanka) skyddsområden som låg utanför de starka befästningsanläggningar som omgärdade staden innanför vallgraven. Planområdet består av plan mark, med marknivåer som varierar från +2,1 i den nordöstra delen till +2,7 i den sydvästra delen. Grundvattenytan ligger nära marknivån.

Framtagen geoteknisk utredning klargör de geotekniska förutsättningarna för den föreslagna byggnationen (projektet RegionCity). Inom planområdet utgörs jordlagren överst av fyllningsmaterial av olika ursprung, vilken underlagras av naturligt avsatt lera med varierande mäktighet, mellan ca 50 till 100 meter. Leran vilar på friktionsjord ovan berg. De stora uppfyllnader som gjordes under 1800-talet har medfört att omfattande sättningar utbildats i området. På grund av krypsättningar i leran fortsätter dessa sättningar än idag. I planområdet uppgår sättningarna till ca 1-2 mm/år, i huvudsak begränsat till de översta 20 metrarna av jordlagren. Marknivåerna ska höjas för att anpassa området till översvämningssäker höjd, som lägst +2,8. För att undvika ytterligare marksättning ska all höjning av markytan, som inte utgörs av byggda konstruktioner kompenseras fullt ut med till exempel lättklinker.

Den geotekniska utredningen visar att stabiliteten är tillfredställande i hela området. Med förutsättningen att planområdet till största del kommer att underbyggas med källare (vilket avlastar marken) och att byggnader grundläggs på pålar så kommer en byggnation av området inte att försämra stabiliteten. Utredningen innehåller flera rekommendationer för hur belastningar och sättningar i området ska hanteras under byggtiden.

Planområdet gränsar i norr till Västlänkens tunnelsträckning och ett nära samarbete mellan Göteborgs Stad, Jernhusen och Trafikverket pågår för att säkerställa att tunneln utformas och anpassas till den framtida bebyggelsen ovan och invid tunneln. En upplysning är införd på plankartan för att tydliggöra att påverkan på Trafikverkets tunnelkonstruktion samt järnvägsanläggning inte får ske.

Hela planområdet ligger inom normalriskområde avseende radonförekomst. Byggnader som medger stadigvarande vistelse ska utföras radonskyddade.

Planområdet har tidigare varit bangårdsområde och eftersom marken kan förväntas vara förorenat av denna verksamhet har förekomsten av tidigare verksamheter utretts och markprover tagits i ett 10-tal punkter.

Vid schaktning behöver mark som är förorenad hanteras så att föroreningar inte sprids till mark eller vatten.

- I den nordöstra delen av undersökningsområdet har det någon gång mellan 1923 och 1930 uppförts en ångcentral med pannrum, kolrum och slaggrum. Pannorna försåg tåg samt byggnader på Centralstationens område med värme. Intill byggnaden fanns en 35 meter hög skorsten.
- Någon gång på 1960-talet har ett antal cisterner för flytande bränsle kommit till platsen. Anläggning för att lasta in kol och koks in i byggnaden har tagits bort. Sannolikt har det flytande bränslet använts för uppvärmning istället för kol och koks.
- En bensinstation ska ha funnits i den nordvästra delen av området.
- Inom området har ett flertal byggnader funnits som idag är rivna, bl.a. lokstall och ilgods-magasin.



Historisk flygbild över stationsområdet i Göteborg från 1958. ©Lantmäteriet.



Historisk flygbild över stationsområdet i Göteborg från 1974. ©Lantmäteriet.

I anslutning till den f.d. bensinstationen och f.d. ångcentralen kan flytande drivmedel och bränsle förekomma i marken. Vidare kan marken inom f.d. spårområden vara kontaminerade av slipersrester och tung olja från lok. De föroreningar som förväntas förekomma allmänt är tungmetaller och PAH, lokalt kan även olja, kreosot och bensin/diesel förekomma.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Planområdet berör området utanför de befästningsanläggningar som omgärdade Göteborg; fornlämningen Göteborg 216:1 och planområdets berörs m.a.p. fornlämning av riksintresset för Göteborgs stadskärna. Länsstyrelsen har meddelat att förundersökning om eventuell förekomst av fornlämning inom planområdet inte behöver göras i detta skede. Fornlämningar skyddas enligt 2 kap. KML.

Inom planområdet finns inga byggnader med kulturhistoriska värden. Efter järnvägens tillkomst på 1800-talet användes området norr om Centralstationen som bangård och lokstall samt andra byggnader för järnvägens behov fanns i området. Inga byggnader finns idag kvar från denna användning av marken. Söder om området finns Göteborgs Centralstation, som är ett statligt byggnadsminne och som ingår i en kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö av riksintresse. Norr om området finns Bergslagsbanans f.d. stationshus med tillhörande (rester av) järnvägsplan, som är ett privat byggnadsminne. I den kulturmiljöutredning som togs fram för planarbetet med Station Centralen betonas värdet av den sammanhållna stationsmiljön, som visar på utvecklingen av järnvägen under 150 år. Denna historia går idag bäst att utläsa genom de bevarade stationsbyggnaderna, vilka omfattar Centralstationen, Bergslagsbanans stationsbyggnad samt Västgötabanans stationshus (belägen vid Åkareplatsen). Bergslagsbanan och Västgötabanan utgjorde privata järnvägar med egna stationshus, där Bergslagsbanan var landets största privata järnvägsbolag.

Planområdet omfattas inte av, men är visuellt synligt från område av riksintresse för kulturmiljövården, Göteborgs innerstad O2:1-5 *Staden inom vallgraven med parkbältet*. Beskrivning av kulturmiljöns riksintressegrunder görs i den MKB-bilaga kulturmiljö som är framtagen som en del av den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för detaljplanen. Uttrycken för riksintresset omfattar 1600- och 1700-talens fästningsstad, det tidiga 1800-talets stadsnydaning, hamn-, sjöfarts- och handelsstaden, det sena 1800-talets storstadsomdaning samt de göteborgska särdragen i stadsbilden.

Gränsande till planområdets västra sida finns Nils Ericson Terminalen som är en modern byggnad av hög arkitektonisk kvalitet, vars kvaliteteter måste värnas både som byggnad och som resenärsmiljö. Inom planområdet finns en byggnad, som används av stationsförvaltningen och de serviceföretag som betjänar tågtrafiken. En funktion som fortsatt ska inrymmas inom den nya byggnationen.

Sociala aspekter

I nära anslutning till planområdet finns Göteborgs centralstation, som är en viktig knutpunkt i kollektivtrafiken både lokalt, regionalt och nationellt. Centralstationen har besökare och förbipasserande från ett stort geografiskt område. Ungefär 67 000 personer besöker Centralstationen varje dag, varav är 49 % män och 51 % kvinnor. Uppemot 35 % av göteborgarna besöker Centralstationen flera gånger i veckan och 45 % av dem är i åldrarna 26-55 år. Centralstationen och området kring den har en viktig funktion i många människors vardag.

Centralstationen är en av få platser i staden som är fri, öppen och tillgänglig för alla stadens invånare. På så sätt har Centralstationen en särställning i sin roll som en av stadens viktigaste mötesplatser, där stadens invånare kan mötas på lika villkor och många har flera olika anledningar att vistas och passera området. Stationen erbjuder även en del service och handel för sina besökare. Området och dess funktioner har en

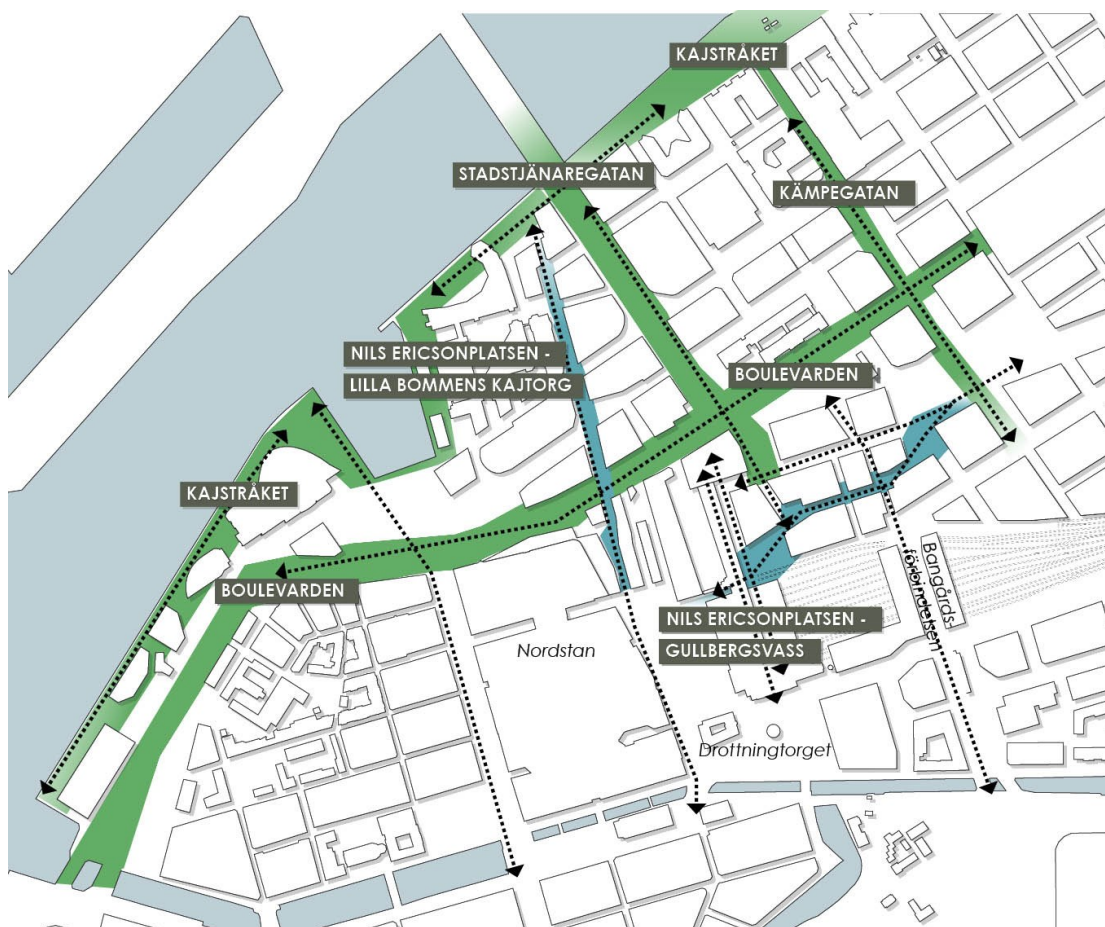
av de största förutsättningarna i staden att fungera som en integrerande plats, en plats för alla.

Planområdet har idag ett ensidigt innehåll som domineras av markparkering. Just detta område bidrar inte till den sociala hållbarheten för staden eller närområdet på något utmärkande sätt. Trafiken kring planområdet skapar många barriärer och en fragmenterad stadsmiljö. Det finns ett starkt behov att skapa tydliga stråk och kopplingar för fotgängare och cyklister, mot stadskärnan och mot älven. Planområdet ligger mitt emellan flera stora stadsutvecklingsprojekt som kommer påverka platsens framtida behov och förutsättningar. Därmed får området en unik, central och strategisk roll för att hålla ihop, förlänga och koppla ihop staden och en fragmenterad stadsdel.

I nuläget medför de stora öppna ytorna en dålig vindmiljö i området norr om Centralstationen, där resenärerna är utsatta för väder och vind med låga vistelsekvaliteter.

En inventering av de sociala funktionerna i planområdet idag, liksom i stationsmiljön som helhet har gjorts genom arbetet med social konsekvensanalys (SKA) och barnkonsekvensanalys (BKA), se särskild planhandling. Kunskapen om områdets sociala värden och brister, samt de barn och ungdomsspecifika aspekterna beskrivs i ett detta dokument utifrån "Göteborgsmodellens" fyra temasppekter. För varje aspekt har stadens övergripande målsättningar socialt samt för barn samlats och med detta som grund har nyckelfrågor för analys och bedömning identifierats.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

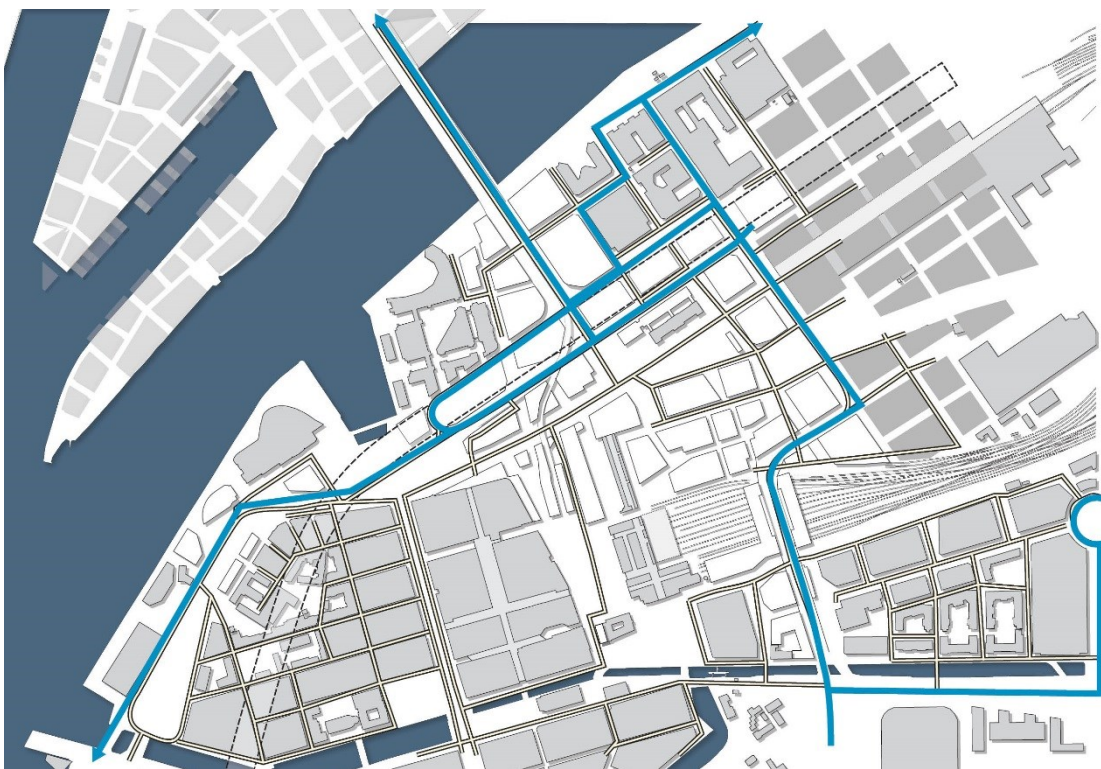


Platser, stråk och gator i Centralenområdet, från stadsutvecklingsprogram 2.0

Området nås idag med bil från Kruthusgatan, med koppling från bl.a. Götaleden och Göta älvbron. Med genomförandet av detaljplanerna för Hisingsbron, Götaleden och Station Centralen påbörjas förändringen av trafikstrukturen inom Centralenområdet. Hisingsbron landar i Stadstjänaregatan och Bergslagsgatan byggs ut som ett nytt huvudstråk, framför allt för kollektivtrafik, in mot Gullbergsvass. En ny trafikplats anläggs för Götaleden vid Kämpegatan, med koppling till Bergslagsgatan och Kruthusgatan. Senare ska en huvudgata byggas ut som kopplar Bangårdsförbindelsen till trafikplatsen vid Kämpegatan.

Med genomförandet av detaljplanen för Station Centralen byggs en lokalgata utmed planområdets norra gräns i Kruthusgatans förlängning. En gata som ska fungera för fordonsangöring till både Station Centralen och till RegionCity.

Eftersom alla projekt inte kommer att färdigställas vid samma tidpunkt så kommer olika lösningar att implementeras fram till att målbilden är genomförd år 2035, som visas på illustrationen över de huvudsakliga bilstråken.



Framtida gatustruktur för biltrafik med huvudgatusystemet i blått, från stadsutvecklingsprogram 2.0

Planområdet används idag till stor del för bilangöring och bilparkering till Centralstationen. Området är delvis underbyggt av stationens parkeringsgarage, som har sin uppfart inom planområdets södra del. Planområdet ska fortsatt innehålla funktioner för stationens behov av parkering och angöring. Med den nya Hisingsbron som landar i Stadstjänaregatan och med den framtida utbyggnaden av staden österut kommer området även bli viktigare för stationens försörjning med cykelparkering.

Gång- och cykelväg, som ingår i det övergripande cykelvägnätet, finns utmed Kruthusgatans södra sida, med koppling till cykelbanor utmed Bergslagsgatan och Stadstjänaregatan. Genom omläggningen av trafikstrukturen flyttas huvudcykelstråket till Bergslagsgatan (med planläggningen för Station Centralen). Bilden nedan illustrerar de huvudsakliga ytorna för gående och de huvudstråk för cykeltrafikanter som föreslås finnas i området år 2035.

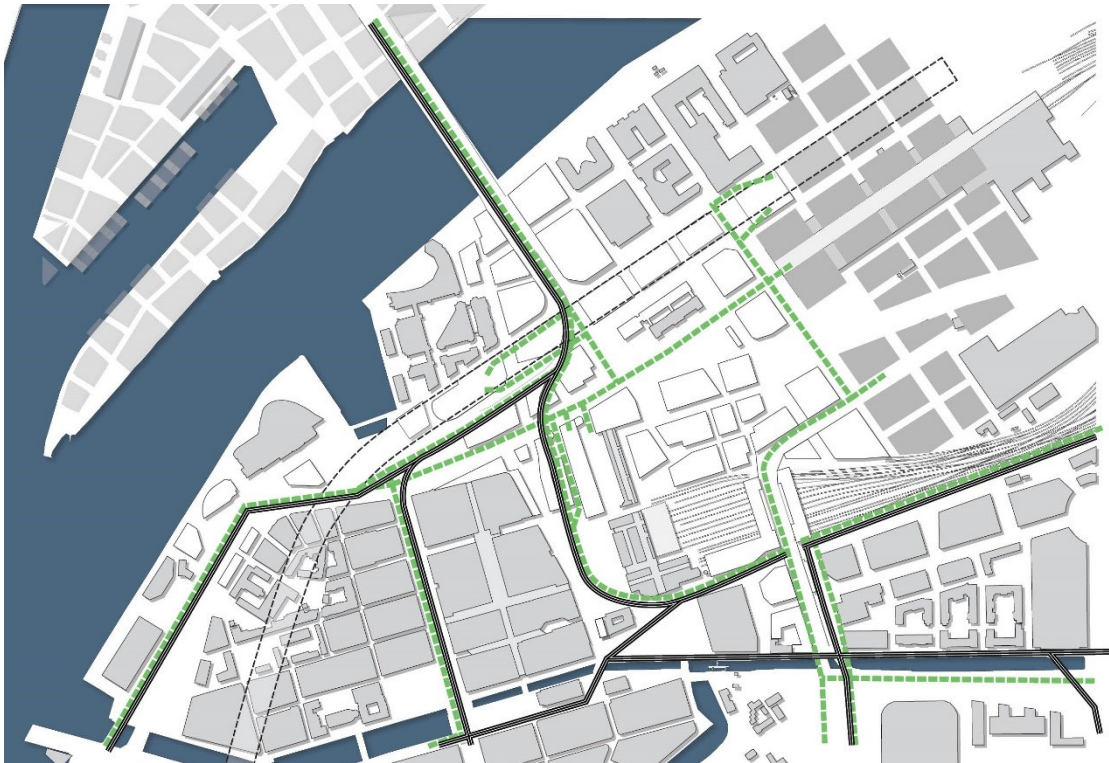


Framtida gatustruktur för biltrafik med huvudgatusystemet i blått, från stadsutvecklingsprogram 2.0

Planområdet omgärdas av Göteborgsregionens största kollektivtrafiknod och Centralenområdet domineras idag av funktioner för både buss- och järnvägstrafiken. Kollektivtrafikens behov av ytor samt god framkomlighet för buss- och spårvagnstrafiken kommer tillsammans med resenärernas behov av olika funktioner samt attraktiva och lättorienterade resandemiljöer fortsatt vara av största betydelse för utformningen av Centralenområdet. Med Västlänkens öppnande flyttas pendel- och regionaltågstrafiken till den underjordiska Station Centralen, placerad norr om planområdet. Nils Ericson Terminalen blir kvar som idag väster om planområdet. Den nationella tågtrafiken kommer fortsatt att använda Centralstationen, söder om planområdet. Stora strömmar av gående förväntas röra sig genom planområdet i nord-sydlig riktning för kommunikationen mellan de två tågstationerna. Med en stadsutveckling i Gullbergsvass, förväntas även stora gåendeströmmar i öst-västlig riktning, gåendeströmmar som behöver korsa genom den trånga passagen vid Nils Ericson Terminalen för att nå dagens stadskärna. På sikt kan förbättringar krävas av denna passage, något som inte är studerat med denna planläggning. Med Bangårdsförbindelsen öppnas för nya kopplingar söderut, som bl.a. kommer att kunna nås genom planområdet.

Den lokala kollektivtrafiken har idag hållplatser på Nils Ericsonsplatsen (Hållplats Nordstan) och Drottningtorget. Med genomförande av Station Centralen tillkommer nya hållplatslägen vid Kanaltorget och vid Bergslagsparken. Med Bangårdsförbindelsen kan även hållplatser tillkomma upp på denna bro/överdäckning av spårområdet.

Västlänken, i kombination med fortsatt utbyggnad av järnvägssystemet i regionen, kommer att leda till att många som idag reser med regionbussarna istället kommer att resa med tåg. Temporära busshållplatser för Nils Ericson Terminalen, som i dag finns inom den norra delen av planområdet, flyttas tillfälligt till Åkareplatsen men ska sedan kunna tas bort. Västlänken frigör även kapacitet för fler fjärrtåg vid Centralstationen när pendel- och regiontågstrafiken flyttar till Station Centralen. Bilden nedan illustrerar de huvudsakliga stråken för kollektivtrafik som föreslås i området år 2035.



Karta som visar planerade kollektivtrafikstråk, fär spårvagn (svart linje) respektive buss (streckade gröna linjer), från stadsutvecklingsprogram 2.0

Gullbergsvass har tidigare varit ett område som använts för bangård, terminaler och logistikverksamhet. Planområdet har utgjort både stationens och stadens baksida. Människor som inte arbetar i området har enbart vistats här för att de är resenärer. Vistelsekvaliteter och stadsfunktioner saknas i princip inom området idag, även om Centralstationen på senare år utvecklats med ett allt större innehåll av service och restauranger.

Utöver resterna av järnvägsparken vid Bergslagsbanans f.d. stationshus finns idag ingen parkmiljö i området. Bergslagsparken ska utvecklas som ett grönt rum i den nya staden med genomförandet av Station Centralen. Fler gröna stadsrum, liksom en större stadsdelspark behöver tillkomma vid omvandlingen av Centralenområdet och Gullbergsvass till en tätbebyggd blandstadsmiljö. Även offentlig service, bl.a. skolor och förskolor, behöver tillkomma för utvecklingen av Centralenområdet.

Den övergripande handelsutredning som tagits fram för hela staden delar upp Göteborgs handelsplatser i fem olika kategorier, med olika upptagningsområden och som betjänar olika slag av inköpsbeteenden (regioncentrum/regiondelscentrum/volymhandel/mindre lokalt centrum/bostadscentrum). Regioncentrum "Göteborgs City" beskrivs som "hjärtat och motorn i regionens handel", "lockar turister", "starkaste läget för sällanköpshandel", "hela regionen som upptagningsområde" och "urvals-handel". Prognostiserade ytebehov fram till år 2035 för Göteborgs kommun omfattar totalt 525 000 kvm (25 000 kvm/år). För regioncentrum ger det ett behov av tillkommande handelsyta om 50 000 kvm fram till år 2025.

Teknik

Försörjningen med vatten och avlopp, fjärrvärme, el och tele studeras för Centralen-områdets utveckling med en tät stadsbebyggelse. Utbyggnad krävs av försörjningssystemen i området. Även dagvattenlösningar behöver studeras för ett större område,

även om varje detaljplan måste säkerställa en godtagbar lösning för plangenomförandet på kort sikt. För planområdet medför det att fördröjning av dagvatten krävs genom att underjordiska fördröjningsmagasin anläggs, i kombination med att tak och fasader utförs gröna. Grunda dammar och biofilterdiken kan anläggas för att fördröja och rena vattnet från kommunens markytor.

Störningar

Området är utsatt för ljudstörningar från väg- och järnvägstrafik. Bullerutredningen konstaterar att höga byggnader placerade i norra delen av planområdet, liksom gatufasaderna mot norr kommer att utsättas för trafikbullernivåer över riktvärdet 55 dBA, med ljudnivåer upp till 60 dBA. Även lägre våningar på fasader mot spårområde kan få över 55 dBA. Utifrån resultatet i bullerutredningen går det att konstatera att byggnader med rätt utformning generellt kan innehå bostäder med en god ljudmiljö. Utifrån planbestämmelse kommer den nya bullerförordningen att tillämpas vid bygglovsprövning av bostäder inom planområdet.

Godsterminalerna ska på sikt avvecklas, men de liksom uppställningen av persontåg invid planområdet behöver särskilt beaktas ur störningssynpunkt (om de är kvar när detaljplanen genomförs), då dessa funktioner behandlas som industribuller med högre krav på ljudnivåer vid bostäder än för övrig väg- och järnvägstrafik. Trafikverket och Göteborgs Stad kommer under 2016 att träffa överenskommelse om flytten av kombi-terminalen och uppställningsspår.

Stomljud och vibrationer från järnvägstrafiken, inkluderat framtida tågtrafik i tunnel norr om planområdet behöver beaktas för val av byggnadskonstruktioner. Med rätt utformning av de byggnader och den grundläggning som planeras bedöms dock inte stomljud och vibrationer utgöra något problem för byggnation i planområdet.

Översvämningssrisk

Planområdet ligger idag under nivån +2,8, vilken tillämpas som planeringsnorm för säkring av området mot framtida högre vattenstånd i älven. Marknivån i planområdet måste höjas till som lägst denna nivå och byggnadskonstruktioner under denna marknivå utföras vattensäkra. Planbestämmelse införs som säkrar den översvämningssäkra höjden.

Utifrån den översvämningsskartering som är gjord konstateras att det föreligger liten risk att planområdet kommer att påverkas av översvämning i sådan omfattning att framkomligheten påverkas. Både för personbilstrafik och räddningstjänst bedöms alternativa färdvägar finnas i det fall områden norr om planområdet skulle översvämmas. Även fotgängare kan garanteras framkomlighet till och från planområdet. Samhällsviktiga anläggningar som ska säkras till +3,8 finns inte inom planområdet.

Inom staden pågår diskussion och arbete med att säkra staden mot höga vattenstånd i ett längre tidsperspektiv och en höjning av planeringsnivåerna kan på sikt vara nödvändig. Om det blir aktuellt att säkra planområdet mot högre översvämningssnivåer än vad som anges i detaljplanen förutsätts detta att lösas med en storskalig yttre skyddsåtgärd.

För planområdets utformning behöver det säkerställas att en plan finns för hantering och avledning av stora regnmängder vid kraftiga skyfall. (till granskningsskedet?)

Hälsa och säkerhet

Hantering av farligt gods förekommer idag inom kombiterminalens område. Avståndet till terminalspåret, som är placerad nordost om planområdet, är 50 meter. Ett avstånd som kommer att förlängas med genomförandet av Västlänken/Station Centralen, då terminalens spårområde kortas mot väster. Lastbilstransporter till terminalområdet, som kan innehålla farligt gods, går via Kruthusgatan, en gata som ligger i direkt anslutning till planområdet men kommer med genomförandet av Västlänken/Station Centralen att flyttas till Kämpegatans förlängning söderut.

Den åtgärd, som riskutredning bedömer som relevant att vidta, för bebyggelse i planområdet med avseende på hantering och transporter av farligt gods, är att friskluftsintag till byggnad placeras högt och på oexponerad sida. Samtidigt pågår planering för att helt flytta terminalen inom några år, vilket tar bort både hantering och transporter av farligt gods i området.

Riskutredningen har även analyserat skaderisker vid urspårning av tåg inom stations- och bangårdsområdet. Utredningen föreslår att en skyddande barriär som motstår tåguns spårning uppförs alternativt att byggnader närmast spår dimensioneras för att motstå laster från urspårande tåg.

Med avseende på Västlänken behöver brandgasschakt dimensioneras och placeras så att inte brand eller toxiska brandgaser sprids till bebyggelse eller områden där människor vistas. Om fasader inom planområdet placeras ovan brandgasschakt ska de utföras täta för att minska risk för inläckage. Friskluftsintag ska placeras högt och på oexponerad sida.

Riskutredningen belyser även frågan om att utformningen av planområdet behöver säkerställa att stora folkmassor kan utrymma stationsområdet, i händelse av sabotage, brand eller olycka. Riskutredningen har slutligen studerat risker från brand i gasdrivna bussar (inom Nils Ericson Terminalen eller vid tankstation för fordonsgas utmed Kruthusgatan) och konstaterar att detta inte har någon påverkan på planområdet.

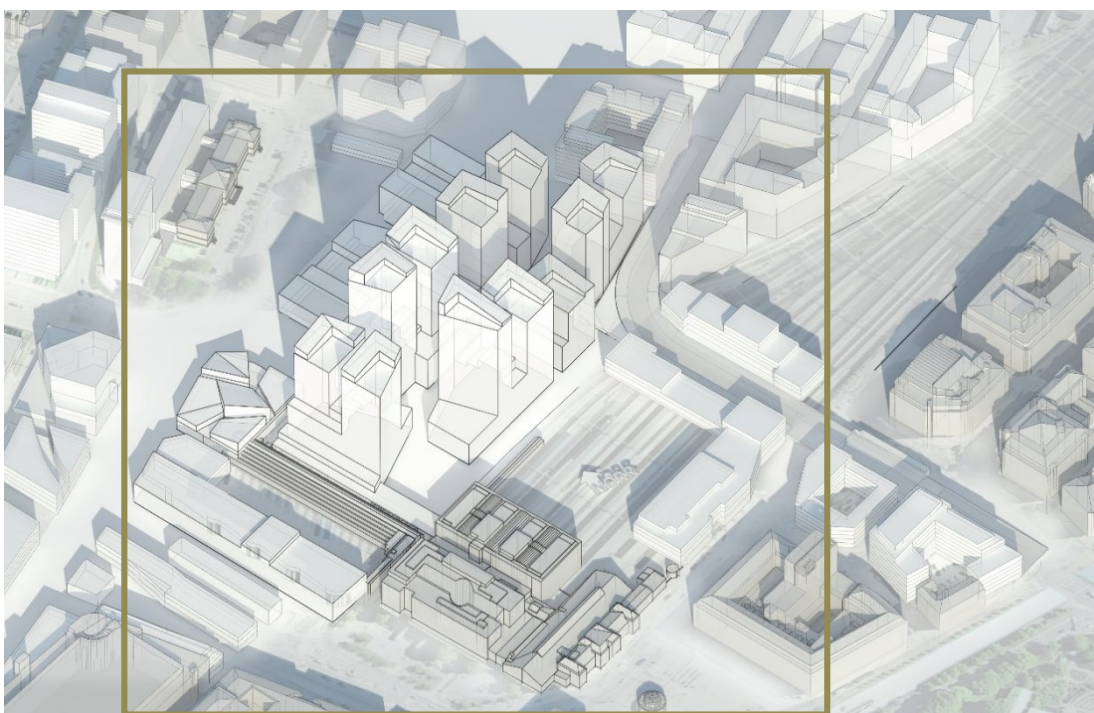
Trafikverket tillämpar säkerhetszoner som omfattar 4 meter från spårmitte liksom 1,4 meter från spänningsförande anläggningsdel. Byggnad eller byggnadsdel bör enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter inte placeras närmare spänningsförande anläggning än 5 meter. Byggnader inom planområdet kommer att placeras på större avstånd än detta men säkerhetszonerna behöver ändå beaktas vid byggnationen.

Påverkan av elektromagnetiska fält m.a.p. järnvägens elanläggningar behöver ytterligare utredas för att säkerställa att människor i byggnaderna inte exponeras för nivåer över långtidsmedelvärdet 0,4 µT. Beroende på byggnaders användning kan även eventuell påverkan på känslig utrustning behöva beaktas.

Luftkvaliteten påverkas av vägtrafiken i anslutning till Götaleden/Götatunnelns mynning liksom av sjöfarten på Göta älv. Inom hela planområdet innehålls dock de miljö kvalitetsnormer som gäller för en godtagbar luftkvalitet.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen syftar till att genomföra Jernhusens projekt RegionCity, en utvidgning av Göteborgs CBD (Central Business District), med användning för handel, kontor, hotell, konferens m.m. Planförslaget medför en centrumutvidgning och även en förflyttning av stadskärnans "mittpunkt". Planförslaget medverkar till den regionala strategin för en utvidgad arbetsmarknad. Jernhusens målsättning är att skapa en mötesplats för regionen, på den mest tillgängliga platsen i regionens kärna (den plats som är lättast att nå från hela regionen). I den målsättningen ingår en byggnation med mycket hög täthet, som ska göra området pulserande, med olika funktioner och med mycket människor i rörelse. För den stadsstruktur som växer fram i Centralenområdet och Gullbergsvass blir planområdet ett viktigt nav i stadsväven, vilket gör att många kommer att ha området som målpunkt, även av andra anledningar än att de reser eller har sin arbetsplats inom stationsområdet. Det kommer även att vara ett område som många gående passerar på väg genom staden. Helt olika situationer behöver hanteras, först när enbart RegionCity finns som sista utpost i staden och sedan när området blir en central del i den nya stadsdel som växer fram. Bebyggelsen är helt integrerad i stationsområdet, med en extraordinär placering omgärdad i tre väderstreck av regionens största kollektivtrafiknav.



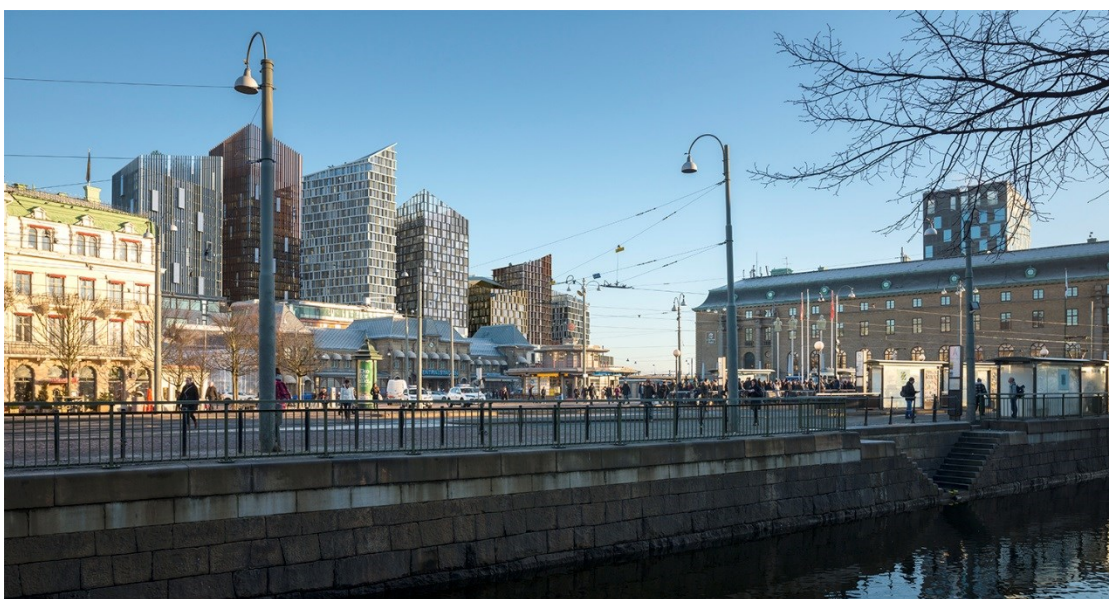
Stations- och terminalområden omringar bebyggelsen i RegionCity

Områdets karaktär påverkas av om byggnaderna, stråken och platserna innehåller och upplevs som en del av stationsfunktionen eller om området utvecklas till en stationsnära centrumbebyggelse med enbart kontor- och handelsinnehåll. En blandad användning är av stor betydelse för att tillskapa den levande stadsmiljö som önskas. Möjligheten till bostäder, utbildning och vård provas med detaljplanen utöver kontors-, centrum-, handels- och stationsändamål.

Planförslaget omfattar byggnader i upp till 30 våningar, vilka bildar en grupp av högre byggnader med stark visuell effekt, en symbol för den växande staden och regionen. Denna grupp av byggnader kommer med sin samlade effekt att bli den mest

framträdande byggnationen i området, med upplevelse som en konstruerad höjdformation och landmärke i den nya staden. Höjden på bebyggelsen kommer att ha påtaglig påverkan på skuggning och lokalklimat inom planområdet och i omgivande områden.

De högre byggnaderna står på en sockel med byggnader i 3-8 våningar, vilka formar stadsrummen med en kvarterstruktur som är strikt mot planområdets utsidor men mer uppluckrad mot de inre stråken. Inre stråk som i princip är utan fordonstrafik, med gågatukaraktär där även cykeltrafik tillåts på de gåendes villkor. Fordonsangöring till garagenedfarter, liksom till garaget under Nils Ericson Terminalen sker via temporär gata utmed områdets östra sida, samt via den lokalgata som planläggs med detaljplanen för Station Centralen utmed planområdets norra sida. Hela planområdet kan underbyggas med ett eller flera källarplan, för planområdets parkeringsbehov, varuförsörjning etc samt som ersättning för funktionen av bilangöring och parkering till Centralstationen. Även kommersiella lokaler kan finnas i källarplan, liksom tekniska anläggningar och stationsparkering för cykel.



RegionCity med både etapp 1 och etapp 2 sett från Slussplatsen, Tomorrow/Jernhusen

Etapp 1 av Region City omfattar totalt ca 120 000 kvm BTA ovan mark. Handel i huvuddelen av de två första våningarna ger ca 20 000 kvm BTA, vilket detaljplanen reglerar som en begränsning av tillåten handelsyta. Tyngdpunkten i markanvändningen ligger annars på kontor med omkring hälften av den totala bruttoytan, ca 60 000 kvm. Detaljplanen har krav på att minst 20 % av den totala bruttoytan ska användas för bostäder, ca 25 000 kvm, vilket omfattar två av tornbyggnaderna plus några bostäder i den lägra kvartersbebyggelsen. Övrig yta kan fördelas på stationsfunktioner, centrumändamål och hotell samt utbildning och vård, men är inget som detaljplanen reglerar.

När uppställningen av persontåg flyttas från Centralenområdet kommer byggnationen att kunna fortsätta växa österut. RegionCity kan då färdigställas med sin andra etapp. När planförslaget prövas för etapp 1 bör man se projektet som helhet och planarbetet har därför tittat på helheten, vilket även inbegriper Bangårdsförbindelsen som landar i etapp 2. Tillhörande detaljplanen finns ett kvalitetsprogram upprättat, som mer ingående redovisar helheten, liksom de inriktningar som ska vara vägledande för planernas framtagande och genomförande. Även stadsutvecklingsprogrammet med tillhö-

rande underlag i form av lokalklimatutredning och höga husstudier, utgör viktiga underlag för detaljplanernas framtagande och genomförande. Jernhusen har utöver detta tagit fram ett omfattande underlagsmaterial och presentationer av projektet som finns tillgängligt på www.regioncity.se

Detaljplanen medger att kiosker som idag finns inne i Nils Ericson Terminalen även kan vända sig mot det nya resenärstråket mellan Centralstationen och Station Centralen. Regleringen av markyta som får byggas syftar till att flera passager som kopplar resenärstråket med Nils Ericson Terminalen ska finnas.

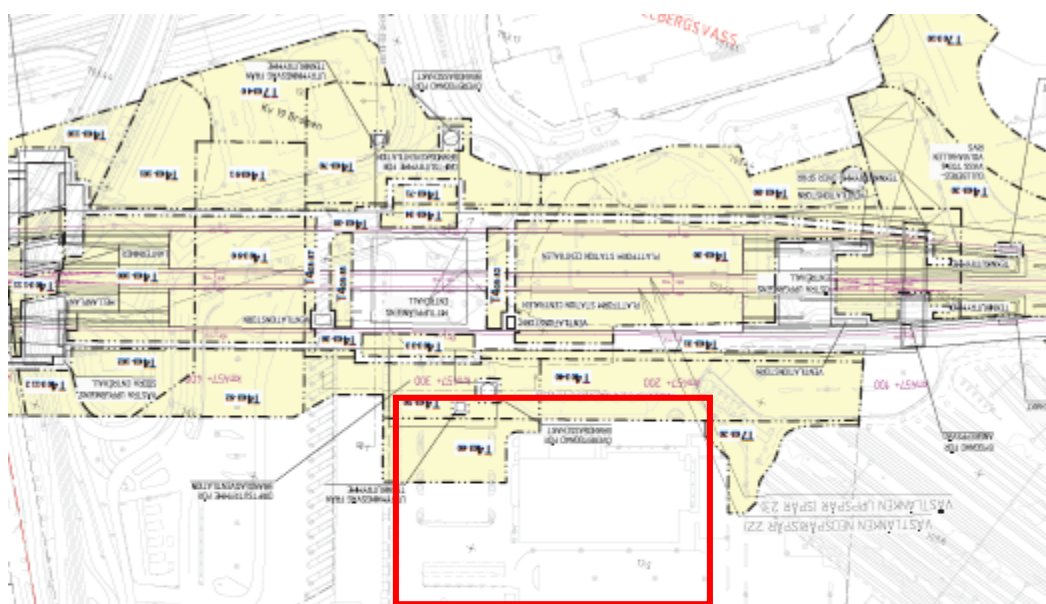
Marken inom planområdet ägs huvudsakligen av Jernhusen. Västtrafik äger ett litet markområde utmed planområdets västra sida som till större delen redan är bebyggd (del av Nils Ericson Terminalen). Avtal om genomförandet av detaljplanen kommer att tecknas med Jernhusen, se avsnitt *Avtal*.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet. Kommunen, alternativt Jernhusen, kommer att genomföra utbyggnaden av allmän plats. Jernhusen och Västtrafik ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Detaljplanen ligger i nära anslutning till ett flertal större stadsbyggnadsprojekt vilka sannolikt kommer att vara under utförande under detaljplanens genomförandetid. Dessa projekt utgörs exempelvis av Västlänken, Hisingsbron och överdäckningen av Götaleden (detaljplaner och nödvändiga tillstånd för dessa projekt har dock ännu inte vunnit laga kraft). Omfattande byggnation kommer att genomföras inom ett begränsat område inom samma tidsperiod. Detaljplanens genomförande kommer därför att behöva planeras i nära samverkan med övriga projekt i detaljplanens närområde.

Möjligheten att angöra Centralstationen från den norra sidan, såväl till fots som med cykel och bil, under byggtiden behöver säkerställas. Förutsättningarna för detta studeras gemensamt med övriga projekt.

Den norra delen av detaljplaneområdet belastas under ett flertal år av en rättighet till förmån för Trafikverket avseende arbetsområde för Västlänken, se nedan.



Västlänkens arbetsområde omfattar del av planområdet. Arbetsområdet är illustrerat med gul markering. Planområdets ungefärliga utbredning markeras med röd begränsningslinje.

Bebyggelse

Bebyggelsen som omfattas av denna detaljplan utgör de tre första kvarteren av de totalt sju kvarter som planeras utgöra projektet RegionCity. Varje kvarter har en lägre bebyggelse som täcker hela kvarterets yta kompletterat med två tornbyggnader som med fri placering växer upp ur kvarteretsstrukturen. Detaljplanen har en strikt reglering av byggnadernas exakta volymer och höjder, utifrån de analyser som gjorts för att skapa en bra helhetsverkan för de högre byggnadernas komposition samt för att hantera skuggning och vindeffekter av höga byggnader, både för planområdet och för omgivande områden. Den nedtrappning som regleras för byggnadshöjder i sockeln krävs för att bryta ned skalan och släppa ned ljus till de inre stråken.

Byggnaderna kan utifrån tillåtna användningar innehålla olika typer av funktioner, även bostäder, utbildning och vård. Begränsningar finns för hur stor lokalyta som får användas för handelsändamål (inkluderat resenärsorienterad handel), liksom andel av den totala bruttoytan ovan mark som ska användas för bostäder.



Illustrationsplanen för planområdet och för detaljplan Station Centralen, med omgivande planstruktur från stadsutvecklingsprogrammet. Av illustrationsplanen framgår bebyggelsestrukturen inom planområdet med en kvartersbebyggelse i tre kvarter, med två högre tornbyggnader inom varje kvarter. Taken används som uteplatser, både på kvartersbebyggelse och torn toppar.

Detaljplanen reglerar inte utseendet för byggnationen, då detaljplanen inte är ett instrument som bäst hanterar denna komplexa fråga. Byggnadernas arkitektoniska utformning är dock en fråga av största betydelse för att planförslaget ska få en mänsklig och upplevelserik miljö i den skala som upplevs från platser och stråk inom och i anslutning till planområdet, med den arkitektoniska gestaltningen av bottenvåningar, gatufasader och taklandskap. För upplevelsen på avstånd i stads- och landskapsbilden blir den arkitektoniska utformningen av de högre byggnaderna betydelsefull. Generellt efterfrågas en variation i utformning, både för sockelbyggnader och för de högre byggnaderna, där hårda material som glas och metall behöver kombineras med var-

mare material som trä och tegel och även gröna fasader och tak. Mer ingående redovisning av tankar och riktlinjer kring byggnadernas utformning presenteras i kvalitetsprogrammet.

Den reglering som finns i detaljplanen avser tornbyggnadernas studerade höjdvariation och takform (som även ska inkludera behovet av tekniska utrymmen och installationer).

Kvaliteten på offentliga platser och stråk inom planområdet, liksom mot omgivande stads- och resenärsmiljöer är beroende av att byggnaderna har aktiva och levande bottenvåningar som vänder sig utåt och har verksamheter som pågår under större del av dygnet. Planbestämmelse finns om placering av lokaler och entréer i bottenvåningar. För att inte få för stor skuggverkan och behålla öppenheten i de offentliga rummen finns även reglering av antal och storlekar på gångbryggor mellan byggnader. Kopp-lingar tillåts även till byggnader inom detaljplan för Station Centralen.

Bevarande, rivning

Vid planens genomförande kommer den befintliga byggnaden inom planområdet att rivas och funktionerna som finns i denna byggnad flyttas till kvarteret närmast säckbangården. Ingen befintlig byggnation sparas inom planområdet.

Trafik och parkering

Göteborgs Stads trafikstrategi fastställer målsättningarna för framtidens trafik. Några grundläggande principer i strategin är att till år 2035 (jämfört med år 2011) ska antalet bilresor i staden som helhet minska med 25 % medan antalet gång- och cykelresor ska ökas och resorna med kollektivtrafiken fördubblas.

Som vidareutveckling av stadens trafikstrategi tar Göteborgs Stads trafikkontor för närvarande fram ett cykelprogram. Målsättningen är att andelen cykelresor ska tredubblas till år 2025, jämfört med år 2011. För Centralenområdet innebär det en ännu högre andel cykelresor, ett fyrdubbelt resande eller kanske ännu mer. Det är därför viktigt att det finns ytor för att ta hand om ett ökat cykelresande, inkluderat tillgång till cykelparkering för stationsfunktionen.

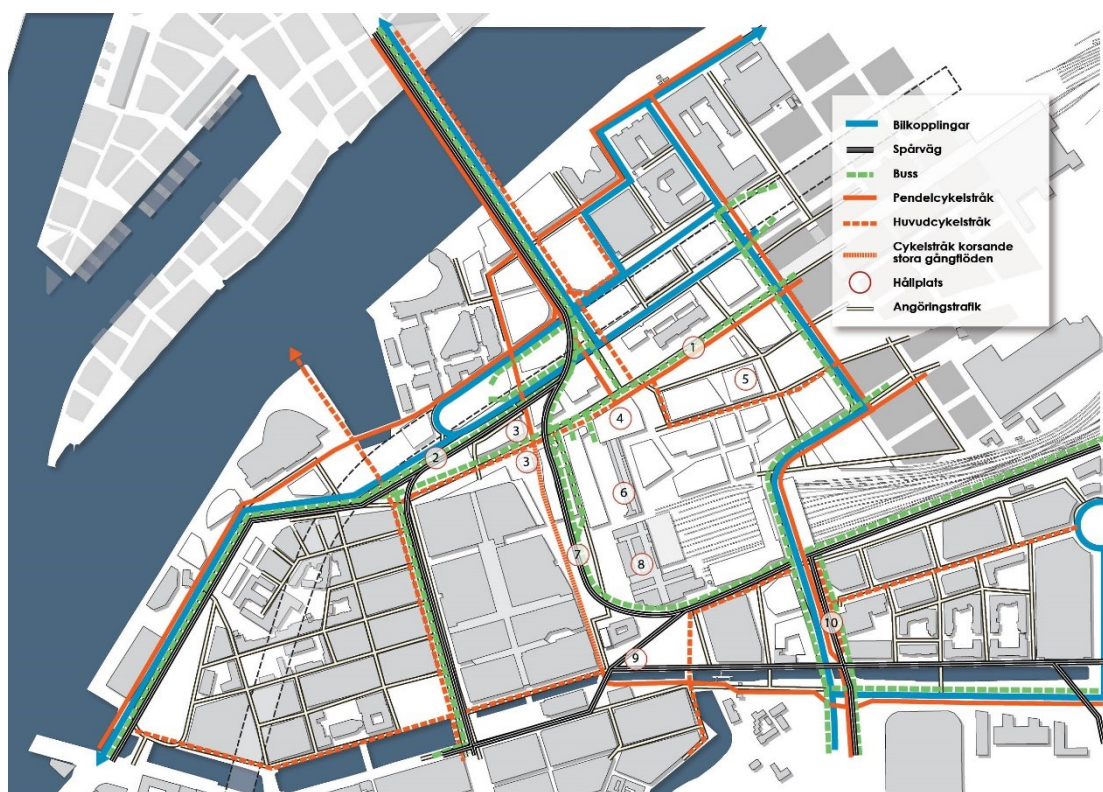
Trafikstrategins målsättningar har bäring på planförslaget:

- Resor: Ett lättillgängligt regioncentrum, där det är lätt att nå viktiga platser och funktioner, oavsett färdmedel och förutsättningar. Göteborg skall upplevas som lättillgängligt.
- Stadsrum: Attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv, där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.

Området kring Centralstationen är mycket viktig som startpunkt för resor, som bytespunkt mellan olika trafikslag och som slutdestination då det innehåller målpunkter i form av arbetsplatser, service och handel.

Inom arbetet med stadsutvecklingsprogrammet har den kommunövergripande trafikstrategin legat till grund för en egen trafikstrategi som lyfter tre huvudfrågor, ”Unik tillgänglighet”, ”Fotgängaren i fokus” samt ”Mötesplats och resenärsmiljö”, vilka ska vara vägledande för utvecklingen av Centralenområdet. I denna strategi ingår även att arbeta med åtgärder för att sänka parkeringstalen.

Den trafikutredning som tagits fram som underlag för stadsutvecklingsprogrammet konstaterar att Centralenområdet idag huvudsakligen används av fordonstrafik, bortsett från områdena söder och väster om Centralstationen som har stora flöden av fotgängare och cyklister. Med stadsutvecklingen inom Centralenområdet och därefter inom Gullbergsvass kommer inte minst RegionCity att få stora strömmar av gångtrafik som behöver kunna passera genom området norr om Centralstationen. Kollektivtrafikens framkomlighet ska fortsatt vara prioriterad. Den ökande cykeltrafiken kommer att kräva en bättre infrastruktur. Markbehoven för att ge plats för utvecklingen av gång- och cykeltrafiken liksom kollektivtrafiken ska frigöras genom att merparten av biltrafiken flyttas till den framtida Bangårdsförbindelsen. En förbindelse som via Kämpegatan kopplas till E45/Götaleden. För övrigt ska inte biltrafikens framkomlighet vara prioriterad, utan biltrafiken får ske på de andra trafikslagens villkor.



Framtida trafikstruktur i Centralenområdet, från stadsutvecklingsprogram 2.0

De funktioner och parkeringsytor som behövs för stationens funktionalitet är idag nästan alla förlagda till planområdet: korttidsparkering, långtidsparkering, cykelparkering, taxi, hämta/lämna-funktion, parkering för funktionshindrade och färdtjänst samt biluthyrning med parkering. Dessa funktioner och parkeringsytor är en del av kollektivtrafiken och om denna ska utvecklas och utvidgas är det viktigt att dagens goda standard upprätthålls tillsammans med att området utvecklas.

Gator, GC-vägar

En temporär gata byggs utmed planområdets östra gräns, för fordonsangöringen till bebyggelsen i etapp 1. Norr om planområdet anläggs en lokalgata inom genomförandet av detaljplan för Station Centralen. Även denna gata ska användas för fordonsangöring till planområdet. För att inte exponera garagenedfarter i stadsbilden har utfartsförbud införts på sträckor där garageportar påtagligt skulle påverka visuellt. Varuleveranser samt sophantering ska även hanteras under mark.

Infart till stationsparkering under mark, liksom till befintligt garage under Nils Ericson Terminalen, kan ske över/under mark utmed planområdets södra sida, vilket detaljplanen säkerställer som en lösning, men där även andra lösningar i Kruthusgatans förlängning, via garagevåningar under kvarteren har studerats och kan bli aktuella.

Med planläggningen av RegionCity etapp 2 får ställningstagandet göras om den provisoriska gatan ska permanentas för biltrafik eller om fordonsangöringen kan flyttas österut. Med det förstörade RegionCity samt Bangårdsförbindelsen öppnas för andra möjligheter till angöring och gatudragningar längre österut.

Cykelvägarna leds runt planområdet, då genomgående stråk för cykling inte är lämpligt genom stationsområdet. Planområdet kommer dock att vara en stor målpunkt för cyklister, både till de verksamheter som kommer att finnas i byggnaderna och för att nå parkeringarna för cykel som anläggs för stationens behov. Vid planens genomförande kan stråken inom planområdet utformas som gånggator upplåtna även för cykel. Med framtidens större gångflöden genom exploateringen av Gullbergsvass kan stråken genom planområdet enligt utförda simuleringar dock få så stora gångflöden att cykeltrafik inte är lämpligt.

De viktiga gångstråk, som är reglerade som gånggator, är tänkta att utöver cykeltrafik även kunna användas för viss leveranstrafik, vilket får regleras av trafikkontoret utifrån behov och lämplighet. Det är av vikt att gatan inte öppnas för allmän trafik då det bedöms leda till en allt för omfattande biltrafik för att hämta och lämna tågresenärer. Kruthusgatans förlängning norr om planområdet kan komma att få omfattande angöringstrafik till stationsområdet med risk för köbildning, vilket måste bevakas med genomförandet av detaljplanen för Station Centralen.



Viktiga framtida stråk för gående kopplas samman via planområdet, från stadsutvecklingsprogram 2.0

Vid planens genomförande blir byggnationen en integrerad del av stationsområdet och gångflödena till planområdet från väster och söder kan passera via befintlig passager genom Nils Ericson Terminalen och Centralstationen. Ökande gångflöden med anledning av byggnation i omgivande delar av Centralområdet och Gullbergsvass gör att befintliga passager genom stationsbyggnaden och vid Nils Ericson Terminalen på sikt kan bli otillräckliga. Lösningar behöver då tillkomma för att öppna upp bredare gångpassager från planområdet, framför allt till Nils Ericsonsplatsen, men även till Kanaltorgsgatan respektive Drottningtorget. Reglering av bredare och offentligt tillgängliga passager genom befintliga byggnader är inte medtagna i denna detaljplan, då genomförandet ligger längre fram i tiden.

Med Bangårdsförbindelsen öppnas det upp för nya gångstråk i nord-sydlig riktning. Detaljplanen säkerställer att man ska kunna nå den framtida Bangårdsförbindelsen, utmed den södra och den östra plangränsen, för gående som kommer i Stadstjänaregatan förlängning liksom i passagen genom Nils Ericson Terminalen. Anslutningar till bronivån har dock inte studerats i detta skede, ej heller om det ska vara allmän plats eller kvartersmark, vilket istället får göras i samband med planläggningen för Bangårdsförbindelsen och RegionCity etapp 2. Ändring av planreglering kan då krävas för planområdet.

För att i efterhand kunna få till attraktiva och trygga gångkopplingar till Bangårdsförbindelsen, bör man redan nu ha med detta i tanken vid utformningen, både för mark- och bronivån, för nord-sydliga kopplingar och för koppling söder om byggnader.

Stråken genom RegionCity planläggs som allmän plats, med tanke på deras viktiga framtida funktion som sammanbindande stråk i den växande staden. Resenärsstråket som kopplar samman Centralstationen med Station Centralen i nord-sydlig riktning utgörs dock av kvartersmark för järnvägsändamål, med huvudsakligt syfte att utformas för resenärens behov.

Parkering / cykelparkering

Utifrån parkeringsutredning som är framtagen för Centralområdet är inriktningen för fortsatt planering att kravet på bilparkering ska minskas jämfört med kommunens generella parkeringstal. Åtgärdsförslag finns framtagna som bl.a. omfattar flexibla parkeringstal, erbjudanden om mobilitetstjänster, samnyttjande av besöksparkering (både för bil och cykel) samt tillkomsten av parkeringshus som ska fungera som mötesplatser/mobilitetshus för hela Centralområdet. Vilka åtgärdsförslag som slutligen genomförs för denna detaljplan är det Jernhusen, som byggherre och fastighetsägare, som avgör i genomförandeskedet.

Säkerställande av parkeringsbehov i detaljplaneskedet, utan åtgärdsförslagen enligt ovan, ska enligt parkeringsutredningen tillgodoses med maximalt 4 bilplatser + 0,5 besöksplats/1000 kvm BTA för kontorsändamål, maximalt 1,5 bilplats + 15 besöksplatser/1000 kvm BTA för handelsändamål, maximalt 0,5 bilplats + 2 besöksplatser/1000 kvm BTA för hotelländamål, för grundskola maximalt 1 bilplats + 1,5 besöksplats/1000 kvm BTA, för förskola maximalt 2,5 bilplatser + 3 besöksplatser/1000 kvm BTA samt för bostäder ett rekommenderat antal bilplatser om 3,4 bilplatser + 0,5 besöksplats/1000 kvm BTA. Bilparkering kan anordnas i källarplan, inom egen fastighet, vilket ska täcka detaljplanekravet.

Den största enskilda funktionen som påverkar antalet bilparkeringar är besöksparkering för handel. Det har gjorts ett antagande av parkeringsbehoven för handelsytorna genom att fördjupa resonemanget kring vilka typer av handel och vilka de huvudsakliga kundgrupperna kan bli inom planområdet (WSP, PM Stationsnära handel, bilparkering i planeringen av handelsetableringar i Centralenområdet i Göteborg). Kollektivtrafikknutpunkten i sig och placeringen av Västlänkens uppgångar gör att vissa stråk får stora flöden med gående som reser med kollektivtrafiken. Vid dessa stråk kommer förmodligen handelsytorna att till största delen vända sig till kollektivtrafikresenärer. Inom RegionCity planeras för ett betydande innehåll av kontor. Detta i sin tur ger behov till närservice av olika slag för arbetsplatserna, exempelvis lunchrestauranger.

Slutsatsen är att lokalytor som vänder sig direkt till kollektivtrafikresenärer respektive grupper som innefattas i andra delar av parkeringslösningen inte behöver ha särskilda besöksparkeringar kopplade till sig. För resenärsnära/resenärorienterad handel och service, s.k. ”resenärsservice”, vilket inkluderar livsmedelshandel i direkt anslutning till resenärsstråket (angiven till 2 000 kvm BTA) samt restauranger generellt är parkeringstalet för både verksamma och besökande satt till noll platser inom planområdet, vilket regleras med planbestämmelse. För övriga handelsytor anges ett parkeringsbehov om 1 bilplats + 10 besöksplatser/1000 kvm BTA, med krav på motprestation från byggherrarna med olika typer av mobilitetsåtgärde. Åtgärder angivna i parkeringsutredningen för Centralenområdet som syftar till att sänka bilanvändningen samt att genom parkeringsköp säkerställa att allmän parkering för besökande får en samlad lösning inom Centralenområdet.

För att tillgodose behovet av cykelparkering innebär det reducerade detaljplanekravet 5,3 cykelplatser + 2 besöksplatser/1000 kvm BTA för kontorsändamål, 3 cykelplatser + 9 besöksplatser/1000 kvm BTA för handelsändamål, 1 cykelplats + 2 besöksplatser/1000 kvm BTA för hotelländamål, för grundskola 20-45 cykelplatser/1000 kvm BTA, för förskola 20-30 cykelplatser/1000 kvm BTA samt för bostäder 28 cykelplatser + 1,8 besöksplatser/1000 kvm BTA. Angivet antalet cykelparkeringar är rekommenderat antal, där besöksparkeringen normalt tillgodoses utomhus och där de arbetandes och boendes cykelparkeringsbehov tillgodoses inomhus. Cykelparkering anordnas primärt i källarplanet. Möjligheten att anordna besöksparkering för cykel utomhus får vidare analyseras. Med största sannolikhet kommer cykelparkering som anordnas utomhus i stor utsträckning användas av resenärer och därmed begränsa tillgången till cykelparkering för besökande till verksamheterna inom planområdet.

För Centralenområdet som helhet är strategin att de sänkta parkeringstalen ska kompenseras med att det finns en gemensam parkeringsreserv att tillgå i området. Totalt för Centralenområdet innebär de områdesspecifika parkeringstalen att antalet parkeringar för nyexploaterings behov minskar från 4 000 till 3 000 bilplatser och från 14 000 till 8 800 cykelplatser. Till detta kommer parkeringsbehov för stationsfunktionen och för befintliga verksamheter i Centralenområdet.

Stationens behov av korttidsparkering ska lösas under mark med entré direkt till det sydvästra torget. Parkeringsytan behöver få en högre takhöjd än normalt för trygghetens skull, där ljussättningen också är viktig. Möjlighet finns till att anlägga butiker i källarplan. Närheten till plattformarna blir i stort sett detsamma som idag, liksom antalet parkeringsplatser; 100 stycken. Parkering för funktionshindrade och färdtjänst

anläggs i anslutning till korttidsparkeringen och ges de platser som är närmast entrén/hissarna till torget. Placeringen av korttidsparkeringen i anslutning till det sydvästra torget samt antalet parkeringsplatser är säkerställt med planbestämmelse, även om den exakta lösningen inte är klarlagd i detta skede.

Taxifunktionen norr om säckbangården ska flyttas ca 100 meter åt nordost till området mellan Västlänkens mellersta och östra uppgångar. Avståndet till plattformarna blir längre och det är viktigt att taxifunktionen söder om säckbangården finns kvar. Planeringen av stationsområdets taxifunktioner hanteras utanför detta planarbete.

För hyrbilar finns idag ca 165 parkeringsplatser. Dessa kommer att flyttas utanför planområdet samtidigt som det behöver ges möjlighet att nyttja en yta närmare säckstationen för avhämtning av hyrbilen.

Långtidsparkeringen för tågresenärerna är idag fördelad på tre platser norr om säckstationen och många av platserna finns inom planområdet. En ny placering krävs och arbete med en samlad planering för Centralenområdets behov av långtidsparkeringar pågår utanför detta planarbete.

Rättighet ska säkras för att via planområdet nå befintligt garage under Nils Ericson Terminalen, se vidare under avsnittet *Fastighetsrättsliga frågor*.

För stationens behov av cykelparkering finns idag 125 allmänna cykelplatser inom planområdet strax norr om spår 16. Genomförandet av detaljplanen ska medverka till att fler cykelparkeringar kan tillskapas för stationens behov. För att tillgodose framtidens behov av stationsparkering för cykel önskas totalt ca 5 000 platser, varav ca 500 ska placeras inom planområdet. Dessa förläggs på allmän platsmark samt på det övre planet under mark, där underbyggnad av torgyta är en möjlighet. Även ytan söder om byggnationen, mot säckbangården, har identifierats som en lämplig yta för cykelparkering. Placering, liksom andel inomhus respektive utomhus kommer fortsatt utredas.

Tillgänglighet och service

Platsen har en mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik, i staden och i regionen. Planområdet är helt integrerat i stationsområdet och kommer även att inrymma visa stationsfunktioner. Planområdet kommer dessutom att ha en mycket god tillgänglighet med gång och cykel, framför allt när den nya staden växer fram.

Planförslaget innehåller stora ytor för handel och för lokaler som kan användas för service, vård och utbildning. Planområdet kan bli en naturlig lokalisering av kommersiell och offentlig service för den nya stadsdel som växer fram inom Centralenområdet och Gullbergsvass, men även för staden och regionen som helhet. Den övergripande handelsutredning som tagits fram för hela staden pekar på att det innehåll av handel och service som projektet RegionCity omfattar svarar upp mot det behov av utökade ytor som finns fram till år 2025 för att stadskärnan fortsatt ska vara en attraktiv handelsplats. Tillkommande handelsytor i den centrala staden och vid de stora kollektivtrafikknutpunkterna är även av betydelse för att skapa en hållbar handelsstruktur. Den farhåga som handelsutredningen lyfter är att den stora mängd handelsyta som tillförs norr om Centralstationen ska påverka koncentrationen av handel mot denna del av centrala Göteborg och därmed försvårar handelns utveckling på Avenyn och vidare söderut mot Korsvägen (eftersom handeln har en stark ekonomisk drivkraft till att vilja samlas i kluster/stråk). Handelsinnehållet inom planområdet har be-

gränsats till maximalt 20 000 kvm BTA, vilket avser lokalytor för detaljhandel och sällanköpshandel, inkluderat ”resenärsorienterad handel”, men inte lokalytor för annan kommersiell eller offentlig service, restauranger, kaféer etc. Med genomförandet av projektet för RegionCity etapp 2 tillkommer ytterligare handelsytor av ungefär samma storlek som med detaljplanen för etapp 1.

Samtliga byggnader, liksom de offentliga ytorna, ska bli fullt ut tillgängliga för personer med funktionshinder. Parkering för personer med funktionshinder kan anordnas inom källarplanet i direkt anslutning till trapphusen.

Friytor

Stråken genom planområdet regleras som allmän plats då de kommer att utgöra viktiga stråk och platser i den framtida stad som växer fram i Centralenområdet och Gullbergsvass. Markplan blir skuggat av byggnaderna och med de stora gåendeströmmar som förväntas i framtiden blir inte marknivån lämplig för rekreation och avkoppling. Vistelsekvaliteten kommer att vara relativt låg i stråken, varför det har lagts stor vikt vid att skapa en kvalitativt bra plats för längre vistelse i områdets sydvästra del. En torgyta som blir solbelyst och skyddad från vind och som kan vara attraktiv både för resenärer och andra att använda.

Marken inom planområdet kommer till största del vara hårdgjorda ytor anpassade för rörelser inom och genom planområdet. Underbyggnad med källarplan samt ledningsdragningar ger små möjligheter till trädplanteringar i marknivå. Tankar finns om att genom gröna fasader skapa människovänliga upplevelser för både platser och stråk. För torgytan ska eventuell bjälklagskonstruktion medge att större träd kan planteras. Av vikt för att även få skuggade ytor på torget under varma sommark dagar.

Behov av friytor för de som vistas i området, som verksamma, som boende, som skolungdomar, som hotellgäster, eventuellt även som resenärer eller handlande, kommer istället att behöva tillgodoses genom planterade takterrasser. Terrasser som kan erbjuda bättre solbelysning, ett bättre lokalklimat och en mer grön och avkopplande miljö. Terrasser som också till viss del kan vara publikt tillgängliga platser och erbjuda en rörelse i vertikalt plan, även med koppling till den framtida Bangårdsförbindelsen. Planbestämmelse finns som förtydligar krav på kvalitativa och gröna utemiljöer på taken, där tekniska installationer inte får ge skugga eller medföra störande buller.

Den täta exploateringen inom RegionCity förutsätter att det inom omgivande stadsområden etableras gröna ytor för avkoppling och rekreation. De behövs även för värmeväxling med det tätbebyggda området, för ett bättre lokalklimat inom RegionCity. Mindre parkytor i omgivande område, som Bergslagsparken, i kombination med att en stadsdelspark anläggs inom Gullbergsvass ger en viktig kompletterande och stödjande grön funktion till planområdet. Även älven är en viktig rekreativ blå resurs i närområdet, som kan utvecklas som rekreativ miljö och dessutom bidrar med värmeväxling. I planområdet behöver det aktivt arbetas med ekosystemstjänster för att tillföra gröna värden till byggnationen och förbättra lokalklimatet inom den tätbebyggda miljön.

Lekmiljöer kommer inte att anordnas i den offentliga miljön, mer än att t.ex. konstverk och möblering i det offentliga rummet kan utformas lekbar, för barn som väntar på att resa eller följt med och handla. Enklare lekmöjligheter kan anordnas på takter-

rasser för bostads- eller skoländamål. Lekplatser behöver anordnas inom omgivande områden, bl.a. i en framtida stadsdelspark.



Visionsbild som illustrerar möjlig framtida stadsutveckling i Gullbergsvass: Stadsdelspark Kruthusparken. Kruthusparken är en samlande, grön rekreationsyta med plats för lek, vila, picknick och promenader och som stärker den visuella kopplingen mellan innerstaden och Skansen Lejonet. Kruthusparken kan bli en stadsdelspark, vilket innebär att den tillgodoser behovet av en större rekreationsyta i området. Bild från parallella idéstudier för stadsutvecklingsprogrammet, Team West 8, White och Spacescape.

Den vindstudie som är gjord visar att det för både marknivå och för takterrasser på sockelbyggnader finns goda förutsättningar för längre vistelse på de flesta platserna. Delar av torgytan liksom takterrassen öster om torget är dock mer vindutsatta och inte lämpliga för längre vistelse om inte åtgärder vidtas för att dämpa vinden. Då detta är de bäst solbelysta platserna inom planområdet och de även ligger strategiskt placerade för både resenärers och övrigas vistelse krävs vidare studier av åtgärder för att säkerställa en god vindkomfort även för dessa ytor.

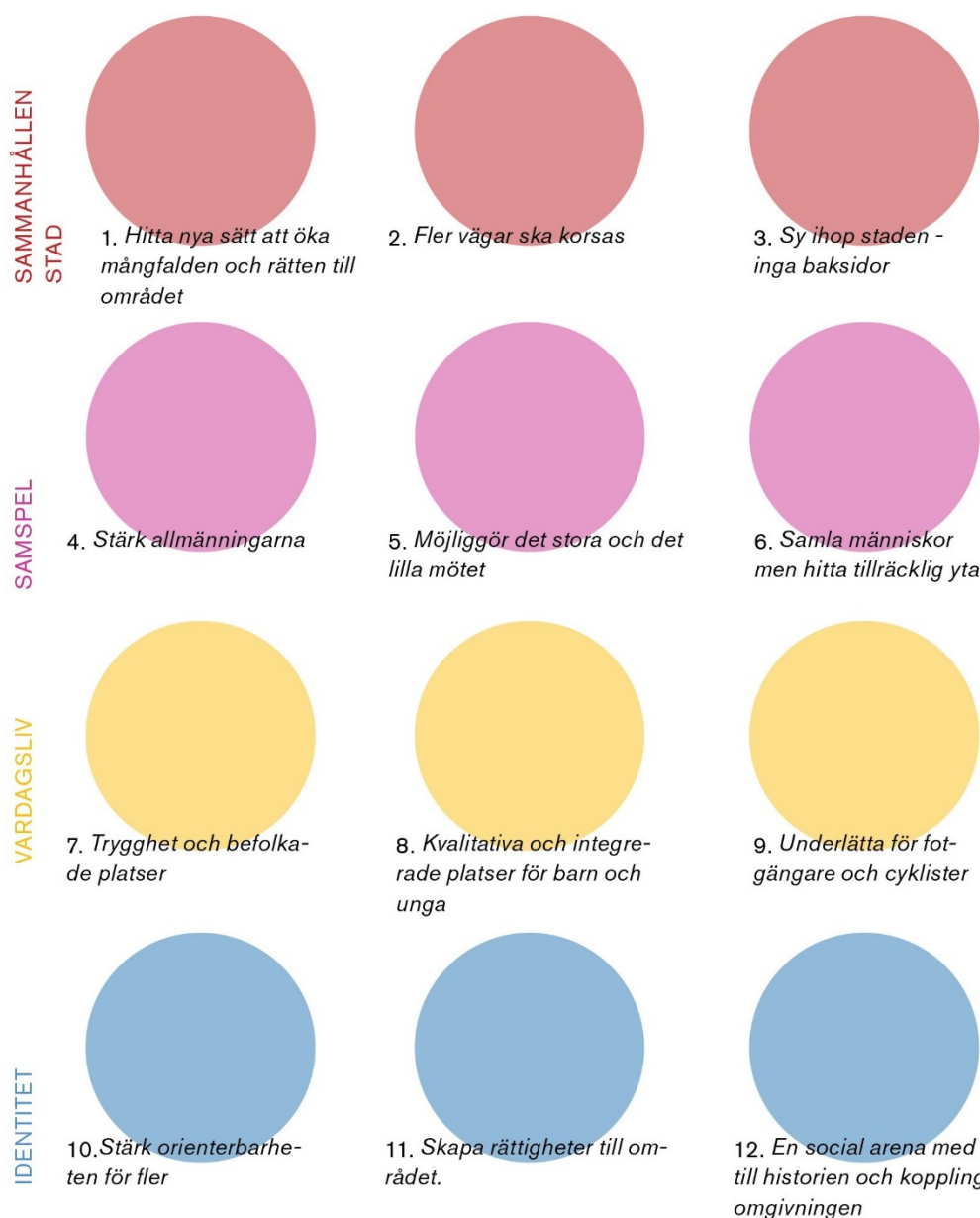
I nuläget medför de stora öppna ytorna en dålig vindmiljö i området norr om Centralstationen. Med en byggnation kommer vindkomforten att påtagligt förbättras.

Takterrasser på tornbyggnaderna blir även de lämpliga för längre vistelse, genom föreslagna utformning med de uppskjutande våningsplanen som erbjuder ett tillräckligt bra vindskydd. Generellt är det med föreslagna utformning minst blåsigt på takterrassernas nordöstra hörn.

De höga byggnaderna riskerar att skapa förstärkta vindar och turbulens som också påverkar omgivande stadsmiljöer. Vid planens genomförande måste noggrann vindsimulering utföras för att i detalj studera hur byggnader ska utformas så att inte oönskade vindeffekter uppstår, i offentliga miljöer eller på takterrasser avsedda för vistelse, både inom och utom planområdet.

Sociala aspekter

De sociala aspekterna analyseras utifrån de fyra teman som kommunen tagit fram för social konsekvensbeskrivning (Sammanhållen stad/Samspel/Vardagsliv och identitet/Hälsa och säkerhet) samt barnkonsekvensbeskrivning. Analysen görs i den till detaljplanen hörande *Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys*. Ett dokument som utöver en inventering av området sociala värden idag även anger målsättningar och ”sociala nycklar” för områdets framtida utveckling. De förbättringsåtgärder som redan vidtagits inför samrådet redovisas liksom frågeställningar för samrådet att besvara. En viktig del i arbetet med social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys är de svar som inkommer under samrådet av detaljplanen, för utvärdering av detaljplanens konsekvenser inför granskningsskedet.



Sociala nycklar definierade för att ta hand om sociala aspekter och barnperspektivet, White arkitekter

Teknisk försörjning

I området runt Centralstationen förekommer omfattande ledningsstråk. Inom ramen för projekt Västlänken sker omläggningar av delar av dessa ledningsstråk. Planerad bebyggelse inom planområdet förutsätts anslutas till dessa nya ledningar, till stora delar förlagda norr om planområdet i Kruthusgatans förlängning. Anslutning till dessa ledningar kan ske först när Västlänkens arbeten har kommit så långt att ledningsarbetena har genomförts. Jernhusen har en ambition att kunna påbörja byggnationen innan dess. Det får utredas vidare i planarbetet om det eventuellt är möjligt att provisoriskt, eller permanent, ansluta de första kvarteren till befintliga ledningar som inte påverkas av Västlänkens arbeten. Förutsättningarna för detta har ännu inte klargjorts ur vare sig teknisk, ekonomisk eller juridisk synvinkel.

Detaljplanen ska medge en underbyggnadsrätt under allmän plats inom planområdet. Detta medför att ledningsdjupet som inryms inom allmän plats är begränsat. Utgångspunkten är att anslutning till allmänna ledningsnät i första hand sker via anslutningspunkter i planområdets norra och östra gräns, alternativt förläggs inom kvartersmark, i källarvåning. Ledningar för gatuavvattning planeras dock inom allmän plats. Förutsättningarna för detta kommer att utredas vidare inom planarbetet. Förutsättningar som till granskningsskedet kommer att fastlägga hur användningsgränsen i höjdläge regleras mellan allmän plats och underbyggande kvartersmark. I samrådshandlingen regleras minsta möjliga tjocklek för gatumarkens överbyggnad om 0,5 m, något som till granskningsskedet kan komma att behöva justeras för att inrymma nödvändiga ledningar och dagvattenmagasin.

Dagvatten

Dagvattnet från kvartersmark ska fördröjas genom gröna tak och fasader, alternativt med magasin innan det avleds till allmänt ledningsnät. Om stora vattenvolymer behöver magasineras inom byggnadskonstruktioner bör alternativa lösningar studeras, där dagvatten från de tätexploaterade delarna av Centralområdet kan ledas till ett öppet dagvattensystem som anläggs inom Gullbergsvass. Detta är dock en dagvattenlösning som kan vara svårt att lösa på kort sikt för det lilla område som detaljplanen omfattar.

Dagvattensystemet inom planområdet och avledningen till allmänt ledningsnät alternativt till ett dagvattensystem i omgivande områden måste beakta framtida klimatförändringar med större nederbörds mängder som belastar systemet under kortare tidsintervall. Utgångspunkten är att säkra området för ett 100-årsregn år 2100, d.v.s. 60-100 millimeter nederbörd på två timmar.

Föreslagen hantering av dagvatten inom planområdet redovisas i en till planen hörande dagvattenutredning. Planbestämmelse tydliggör att fördörjningsmagasin för gatudagvatten ska anläggas under torget samt under mark mot östra plangränsen.

Vatten och avlopp

Behov av utbyggnad av allmänna vatten- och avloppsledningar studeras för planområdet inom ett helhetstänk för Centralområdets VA-försörjning, för att dimensionera ledningssystemen och för att lokalisera lägen för ledningsplaceringar. Där ledningar kan behöva förläggas inom kvartersmark tydliggör planbestämmelse om placering av allmänna ledningar denna rättighet. För övrigt kommer ledningar att placeras under allmänna ytor, vilket kräver att det studeras i förhållande till underbyggnadsrätt.

Värme

Uppvärmningen kan ske med fjärrvärme. Försörjningsbehoven och ledningsutbyggnaden för planområdet studeras inom ett helhetstänk för Centralenområdet. Byggnader kan även försörjas med fjärrkyla.

El och tele

Elförsörjningen behöver byggas ut och för planområdets behov kommer flera transformatorstationer att behöva integreras i bebyggelsen under mark. Även ledningar till stationerna behöver förläggas inom källarvåningar. Jernhusen har beslutat att bli högspänningskund, vilket betyder att de själva kommer att äga transformatorstationerna i planområdet. Se även avsnitt *Anläggningar inom kvartersmark*. Möjlighet att bilda särskilda fastigheter för tekniska anläggningar finns med detaljplanen. Rättighet att förlägga elledningar inom källarvåning (kvartersmark) kan behöva regleras i detaljplanen, vilket ska förtydligas till granskningsskedet.

Avfall

Avfallshanteringen inom planområdet kommer att analyseras under planprocessen.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Den geotekniska utredningen redovisar rekommendationer för hur belastningar och sättningar i området ska hanteras permanent och under byggtid. Inga geotekniska åtgärder behöver vidtas inför planens antagande eller genomförande, då stabiliteten är tillfredsställande under rådande geotekniska förhållanden och förutsättningar. Inga planbestämmelser anses behövas med hänsyn till de geotekniska aspekterna.

Vid detaljprojektering av de planerade byggnaderna ska en byggnadsteknisk beskrivning upprättas där de geotekniska frågeställningarna noggrant beaktas. Dessutom ska ett kontrollprogram upprättas som behandlar omgivningspåverkan i form av krav och uppföljning av grundvattennivåförändringar och rörelser i intilliggande fastigheter, anläggningar och gatumark. Kontrollprogrammet ska även omfatta kontroll av schaktbotten och temporära stödkonstruktioner vid byggandet.

Grundläggning rekommenderas med en icke massundanträngande pålmetod, till exempel borrarade stålplåtar. Om slagna pålar väljs som pålmetod bör lerproppar dras innan pålningen utförs med hänsyn till massundanträngning och därmed risk för skador på omkringliggande bebyggelse.

Schakter inom planområdet bör generellt utföras inom temporära stödkonstruktioner för att minimera omgivningspåverkan. Vid fyllnads- och schaktarbeten ska stabilitetsbrott och markrörelser beaktas. Säkerhet mot stabilitetsbrott ska kontrolleras. Schakter ska utformas så att inte grundvattenförändringar kan uppstå som kan medföra att omkringliggande byggnader skadas.

Markmiljö

Resultaten av genomförd miljöteknisk markundersökning visar på att marken inom undersökningsområdet är utfylld med 2-3 meters fyllnadsmassor som generellt är lågt till måttligt förorenade av tungmetaller och måttligt till tydligt förorenade av PAH.

Föroreningarna bedöms i huvudsak härröra från fyllningen i sig men de högsta PAH-halterna härrör sannolikt från spill av kreosot eller liknade vid den f.d. ångcentralen och från slipers vid f.d. spårområden. I markytan finns vanlig asfalt och i regel ett tunt rent bärlager. Under fyllningen finns gytta och lera, som i regel inte är förorenade.

Undersökningsområdet är i nuläget asfalterat och fungerar som parkeringsplats och busshållplats. Människor exponeras således inte för förorenad jord. Eventuell påverkan av föroreningar på marklevande organismer är också av underordnad betydelse för fyllnadsmassor under en högt frekventerad parkeringsplats. Spridningen av föroreningar med grundvatten bedöms också vara obetydlig då infiltrationen av nederbörd är minimal och lösligheten av aktuella föroreningar i praktiken är försumbar. Sammantaget bedöms påträffade föroreningar inte utgöra några beaktansvärda risker för människors hälsa och miljön vid nuvarande markanvändning.

Med genomförandet av planen kommer stora mängder fyllning och stora mängder lera att schaktas ur för att grundlägga kommande byggnader. Frågan om hur schaktmassorna ska sorteras bör utredas närmare i projekteringsskedet. I det skedet bör även en formell anmälan lämnas in till miljöförvaltningen eftersom skyddsåtgärder måste vidtas, bl.a. måste länsvatten behandlas innan utsläpp.

Eftersom planområdet schaktas ur kommer riskerna med den förorenade jorden att elimineras nästan helt. I de små områden som inte berörs av teknisk schakt räcker det med att skapa en barriär till förorenad jord på minst 0,7 meter. Vidare bör ingen förorenad jord ligga kvar i ledningsgravar. De markarbeten som genomförs inom området sker inom ramen för särskilda anmälningar där kontrollprogram och skyddsåtgärder reducerar risker till ett minimum.

Fastighetsägaren ansvarar för saneringskostnader och för att saneringen hanteras på ett korrekt sätt utifrån gällande lagar och regler.

Arkeologi

Planområdet berörs av fast fornlämning, Göteborg 216:1, där lämningar kan finnas från stormaktstidens Göteborg och dess befästningar. Det kan även finnas lämningar från staden, eller kasserade vrak, som tjänat som fyllnadsmaterial. Länsstyrelsen har meddelat att förundersökning om eventuell förekomst av fornlämning inom planområdet inte behöver göras i planskedet.

Fastighetsägaren ansvarar för de kostnader som uppkommer för arkeologisk utredning och eventuella efterföljande krav på undersökningar eller utgrävningar.

Kompensationsåtgärd

Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploitören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

Planförslaget ianspråktar inte mark med värdefulla natur- eller rekreativa värden som ska kompenseras. Däremot behöver compensationstänkandet ändå tillämpas vid utformningen av omgivande stadsområden i Gullbergsvass, så att den tätbebyggda och

högexploaterade stadsmiljön vid stationen kan kompenseras med stödjande gröna och blå ytor i närområdet, av rekreativa skäl men även för värmeutjämning etc. Även älven är i detta sammanhang en viktig kompenserande resurs.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Allmän plats i form av gatumark och torgyta finns inom planområdet. Den allmänna platsen kommer helt eller delvis att underbyggas av anläggningar inom kvartersmark. Inom allmän plats för torg ska träd samt fördröjningsmagasin för gatudagvatten inrymmas. Dessa anläggningar medför en begränsning av utnyttjandet av möjlig underbyggnadsrätt, vilket ska tydliggöras i granskningsskedet.

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Kommunen ansvarar som huvudregel för utbyggnaden av allmän plats. Förutsättningarna inom detaljplaneområdet är dock sådana att det av tekniska skäl kan vara motiverat att utbyggnaden av hela, eller delar av, anläggningarna inom allmän plats genomförs av Jernhusen. Anläggningarna finansieras genom exploateringsbidrag från Jernhusen.

Jernhusen ansvarar härutöver för att genomföra erforderlig rivning av byggnad och övriga anordningar, som påverkar utbyggnad av allmän plats inom planområdet, inför byggnation.

Anläggningar inom kvartersmark

Jernhusen och Västtrafik ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark. Den horisontella gränsdragningen mellan kvartersmark och allmän plats, där kvartersmarken underbygger allmän plats, kommer att studeras vidare i planarbetet och ska tydliggöras i granskningsskedet. I samrådshandlingen redovisas gränsen så att kvartersmarken omfattar bjälklag samt ovanliggande tätskikt, med enbart 3 decimeters tjocklek för gatumarkens och torgytans överbyggnad (som allmän plats).

Trafikverket ansvarar för utbyggnad av teknisk anläggning som eventuellt erfordras för Västlänken, reglerad som rättighet ventilationsanläggning för järnvägstunnel.

Inom kvartersmark kommer ett antal transformatorstationer att anläggas. Jernhusen har beslutat att bli högspänningskund och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av transformatorstationer inom kvartersmark. Göteborg Energi AB ansvarar endast för utbyggnad och framtida drift och underhåll av ledningar till och från transformatorstationerna inklusive manövreringsrelä/regleranläggning.

Jernhusen har som ambition att påbörja byggnationen inom detaljplanen parallellt med Trafikverkets pågående byggnation av Västlänken. Jernhusen behöver samordna byggnationen med Trafikverket i de delar som den berör Trafikverkets arbetsområde och med projektet i stort. Detta skulle även innebära att de första byggnaderna behöver försörjas från befintligt ledningsnät eftersom planerade ledningar i Kruthusgatan, som är tänkta att försörja detaljplaneområdet, då ännu inte har anlagts.

Jernhusen ansvarar härutöver för att genomföra erforderlig rivning av byggnad och övriga anordningar inför byggnation.

Anläggningar utanför planområdet

Kommunen ansvarar för utbyggnad av anläggningar utanför planområdet. Anläggningarna omfattar bl.a. huvudgator, som är nödvändiga för att säkerställa tillgänglighet till planområdet, parkområden och andra anläggningar i närområdet vilka är till nytta för detaljplanen. Jernhusen ska bidra till finansieringen av delar av anläggningar utanför planområdet, vilket kommer att regleras i genomförandavtal, se nedan under rubriken *Avtal* samt *Ekonomiska konsekvenser för Exploatören*.

Drift och förvaltning

Kommunen, genom trafiknämnden, ansvarar för drift och förvaltning av allmän plats gågata och eventuellt även allmän plats torg samt anläggning för cykelparkering inom planområdet.

Kommunen, genom park- och naturnämnden, ansvarar eventuellt för drift av allmän plats torg inom planområdet.

Jernhusen och Västtrafik ansvarar för drift och förvaltning av anläggningar inom respektive kvartersmark. Detta inkluderar i Jernhusens fall även transformatorstationer.

Trafikverket ansvarar för drift och förvaltning av teknisk anläggning som eventuellt erfordras för järnvägstunnel.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför både en rättighet och en skyldighet för kommunen att lösa in mark för allmän plats. Berörda fastigheter framgår av rubriken *Fastighetsrättsliga konsekvenser*.

Mark som är utlagd som allmän plats ska överföras till angränsande kommunal fastighet inom allmän plats och förutsätts ske utan ersättning.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen. Detaljplanen möjliggör bildandet av en eller flera tredimensionella fastigheter och/eller tredimensionella fastighetsutrymmen.

Allmän platsmark inom planområdet kommer, i mindre eller större omfattning, att urholkas av tredimensionell fastighet/tredimensionellt fastighetsutrymme, eftersom den planeras underbyggas av kvartersmark. Fastigheten/utrymmet är preliminärt tänkt att omfatta källarvåning inklusive ovanliggande bjälklag och tätskikt. Mark som utgör allmän plats ska fastighetsregleras till angränsande kommunal fastighet inom allmän plats.

Mark som omfattas av kvartersmark kan komma att indelas i flera fastigheter, både horisontellt och vertikalt, för att åstadkomma lämpliga förvaltningsenheter.

Före beviljande av bygglov skall erforderlig fastighetsbildning vara genomförd.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggningar kan komma att behöva bildas för exempelvis parkering, utfart, ledningar och byggnadskonstruktioner som ska vara gemensamma för flera fastigheter. Genom att bilda en gemensamhetsanläggning blir berörda fastighetsägare gemensamt ansvariga för anläggningens utförande och framtida drift. Ingen kommunal fastighet kommer att delta i någon gemensamhetsanläggning. Samfällighetsföreningar kan bildas för framtida förvaltning.

Den befintliga gemensamhetsanläggningen Gullbergsvass ga:26 behöver omprövas med anledning av detaljplanen. Gemensamhetsanläggningen avser utfart genom källare inom Gullbergsvass 17:1 via ramp och parkeringsområde till Kruthusgatan, jämte anordningar för dagvattenavledning med erforderliga tillbehör. Deläggande fastigheter i anläggningen är Gullbergsvass 17:1, 17:2, 17:3, 17:7, 17:8 och 703:6. Utfart bör anordnas genom planerad garageanläggning och gemensamhetsanläggningen bör omprövas för att gälla ny lokalisering eller på annat vis säkerställas rätt till utfart.

Servitut

Servitut ska bildas för att säkerställa tillgänglighet för gång- och cykeltrafik inom område betecknat med x inom kvartersmark.

Servitut, alternativt gemensamhetsanläggning, ska bildas för att säkerställa tillgänglighet för fastighetstillfart inom område betecknat med y inom kvartersmark.

Inom områden som på plankartan markerats med t kan tekniska anläggningar som eventuellt erfordras för järnvägstunnel placeras. Dessa kan säkerställas med servitut.

Servitut behöver bildas för att säkerställa rätt till grundläggning för garageanläggning inom kvartersmark under allmän plats.

Härutöver kan ytterligare servitut komma att behöva bildas inom kvartersmark, beroende av hur fastighetsbildning inom planen genomförs.

Befintligt servitut (1480K-2015F291.1), till förmån för Gullbergsvass 17:8, avseende rätt att använda område inom Gullbergsvass 17:7 för utfart till allmän väg kommer att påverkas av detaljplanen. Angöring till fastigheter inom planområdet planeras ske via framtida garageanläggning. Servitutet bör omlokaliseras till att gälla det framtida läget för angöring alternativt ersättas genom andelstal i eventuell gemensamhetsanläggning.

Befintligt servitut (1480K-2004F14.2) till förmån för Gullbergsvass 17:2 som bl.a. belastar Gullbergsvass 17:5 och Gullbergsvass 17:7, påverkas av detaljplanen. Servitutet avser rätt att bibehålla, underhålla, använda och förnya fasad. Servitutet bör förordnas att fortsatt gälla i eventuell ny fastighet inom kvartersmark vid kommande lantmäteriförrättning.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Allmännyttiga ledningar, inom områden markerade med u på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan markerats med E kan tekniska anläggningar placeras. Dessa ska säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Jernhusen ansvarar för att ansöka om och bekosta fastighetsbildning samt inrättande och omprövning av gemensamhetsanläggningar och eventuella servitut m.m. inom kvartersmark.

Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder med anledning av detaljplanen regleras i det exploateringsavtal/genomförandeavtal med tillhörande överenskommelse om fastighetsbildning m.m. som kommer att tecknas mellan kommunen och Jernhusen.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastigheterna Gullbergsvass 17:7 och Gullbergsvass 17:8 avstår ca 1 100 kvm respektive ca 1 700 kvm avseende utrymme för allmän plats. Möjlig underbyggnadsrätt innebär att delar av markområdena kan komma att urholkas av tredimensionellt utrymme/tredimensionell fastighet tillhörande Jernhusen.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Kommunen äger ingen mark och har därmed har inga befintliga nyttjanderättsavtal inom detaljplaneområdet.

Avtal mellan kommun och exploatör

Enligt Plan- och bygglagen ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanens genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt m.m. Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtgärden m.m. ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och Jernhusen angående genomförandet av detaljplanen. Genom exploateringsavtalet regleras bl.a. utbyggnaden av kommunaltekniska anläggningar inom avtalsområdet. Jernhusen förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan Jernhusen och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För Jernhusen innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tyd-

liggörs och att Jernhusen känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats m.m.

Avtal mellan exploatör och övriga fastighetsägare

Jernhusen och Västtrafik har för avsikt att teckna avsiktsförklaring avseende bl.a. utformning och användning av resenärsstråket längs Nils Ericson Terminalen.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/Jernhusen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och Jernhusen för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

Länsstyrelsen har meddelat att arkeologisk förundersökning inte kommer att genomföras under planeringsskedet. Åtkomsten till marken är för svår med dagens användning för stationsangöring/stationsparkering. I vilken omfattning det kan bli aktuellt att senare genomföra arkeologiska undersökningar med anledning av detaljplanen i genomförandeskedet är ännu inte klarlagt.

Tidplan

Preliminär tidplan för planprocessen:

Samråd: 3 kvartalet 2016

Granskning: 2 kvartalet 2017

Antagande: 4 kvartalet 2017

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2018

Färdigställande: 2026

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är tio år, från det datum då planen vunnit laga kraft. Genomförandet av allmän platsmark kan först ske efter det att byggnationen inom kvartersmark är genomförd, alternativt så får genomförandet av allmän platsmark ingå i utbyggnaden av kvartersmark, se vidare under rubriken *Huvudmannaskap och ansvarsfördelning*.

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan olika intressen:

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att Västlänken genomförs och Station Centralen etableras norr om Nils Ericson Terminalen, men ett mellanliggande område inte nyttjas för exploatering utan behålls som idag utifrån gällande detaljplan, för markparkering, bilangöring och servicebyggnad.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Till granskningskedet av planförslaget kommer en konsekvensbeskrivning att upprättas för de sociala aspekterna, liksom för barnperspektivet. En viktig del i konsekvensbeskrivningen är de yttranden som inkommer under samrådet av detaljplanen.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Riksintressen eller andra områden med särskilda kulturvärden berörs. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har för detaljplanen gjort en behovsbedömning enligt Plan- och bygglagen 4 kap. 34 § och Miljöbalken 6 kap. 11 §. I behovsbedömningen konstateras att planförslaget berör riksintresse för kulturmiljövården och att den har påverkan på stadsbild, skuggning och lokalklimat. Riksintresset för Göteborgs stadskärna avser både fast fornlämning, som direkt berörs av planområdet och kulturhistoriskt värdefulla stadsmiljöer, som visuellt och kontextuellt berörs av byggnationen. Höga byggnader inom planområdet kommer bl.a. att påverka hur stadsrummen inom riksintresset upplevs och hur byggnadsminnet Göteborgs Centralstation framträder i stadsbilden.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan komma att medföra en betydande miljöpåverkan, med avseende på frågorna kring kulturmiljö och stadsbild, påverkan på lokalklimatet i området, trafikallstringens effekter lokalt, samt de kumulativa effekterna av planeringen i Centralenområdet. Även hälsoaspekterna vid en bostadsanvändning inom planområdet behöver belysas. Med länsstyrelsen diskuterades behovsbedömningen på möte 2015-05-22. En fördjupande avstämning kring kulturmiljöfrågan hölls med länsstyrelsen 2015-08-21. Slutlig avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen gjordes sedan med länsstyrelsen på möte 2015-12-11.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas för miljöbedömning av planförslaget utifrån ovan nämnda aspekter. För bedömningen av kulturmiljöaspekterna har en sär-

skild MKB-bilaga arbetats fram. SKA/BKA kommer även att upprättas som behandlar konsekvenserna för den sociala miljön och barnperspektivet. Miljökonsekvensbeskrivning gör följande sammanfattande bedömning av planförslaget:

Den viktigaste miljöpåverkan av planförslaget bedöms vara direkta och indirekta konsekvenser för trafik och hållbart resande samt påverkan på lokalklimat, stadsbild och kulturmiljö. Planförslagets sociala konsekvenser hänger ihop med miljökonsekvenserna av planförslaget, i första hand genom aspekter kopplade till att gynna hållbart resande.

Trafik och hållbart resande

Planförslaget innebär en mycket hög exploatering i en strategisk lokalisering invid stadens knutpunkt för resande med tåg, buss och spårvagn. Det potentiella flödet av resenärer och andra människor genom planområdet bedöms bli mycket stort. Detta ställer krav både på den sociala miljön samt på förutsättningarna för att tillvarata potentialen att gynna hållbara transportsätt till och från planområdet samt att öka attraktiviteten i resandet från knutpunkten (även för resande som tar sig till eller ifrån centralen med bil).

Lokalklimat

Planförslaget kommer ha stor påverkan på vind-, ljus- och temperaturförhållanden, både inom planområdet och i omgivande områden. Med en tät och hög bebyggelse skapas dåliga ljusförhållanden i marknivå och i lägre våningsnivåer. Hög bebyggelse kommer även att skugga omgivande områden, framför allt den stations- och parkmiljö som planeras norr om planområdet.

De höga hushöjderna medför påtaglig påverkan på vindförhållanden och därmed lokalklimatet inom både planområdet och omgivande områden. Även i nollalternativet finns svåra vindförhållanden. Genom åtgärdsförslag kan lokalklimatet förbättras och viktiga platser kan placeras där förhållandena är mer gynnsamma.

Stadsbild och kulturmiljö

Påverkan på kulturmiljön har bedömts i en kulturmiljöutredning som återfinns som bilaga 1. Kulturmiljöutredningen visar sammantaget att planförslaget innebär en mycket stor negativ påverkan på en central del av riksintresset Göteborgs innerstad, Staden inom vallgraven. Planförslaget innebär en samlad negativ påverkan på riskintressegrundens upplevelse- och läsbarhet som accentueras ytterligare vid beaktandet av de kumulativa effekterna vid Drottningtorget. Kulturmiljöbilagan föreslår bl.a. långtgående åtgärdsförslag avseende exploateringsnivå och fördelning av höga hus i planområdet. Bedömningen i kulturmiljöbilagan om att planförslaget medför en påtagligt negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövården kan tolkas vara i strid med planeringens inriktning om att det s.k. RegionCity kan uppföras utan skada på riksintresset om en "paus" i stadsbilden skapar distans mellan den nya bebyggelse och den historiska stadskärnan. Huruvida en stor visuell påverkan även medför en påtaglig skada på riksintresset blir en viktig frågeställning för samrådet att belysa och klarlägga.

Övriga miljöaspekter

Övriga miljöaspekter av planförslaget är luftkvalitet, dagvatten, markmiljö, risker, buller samt naturvärden.

Planförslaget har anpassats för att skapa ett acceptabelt lokalklimat trots hög exploatering. Planförslaget medför inte att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.

Dagvattnet från fastigheten bedöms bli mindre förorenat efter exploatering jämfört med nuläget. Planområdet påverkas inte direkt av framtida högvattenhändelse. Det pågår ett planeringsarbete inom staden för att upprätta ett högvattenskydd i form av ett älvkantsskydd vilket kan förbättra förutsättningarna för framkomlighet till och från planområdet i händelse av högt vatten.

I området finns markföroreningar. Undersökningsområdet ska utvecklas till handel och kontor, dvs. fortsatt mindre känslig markanvändning. De nya byggnaderna kommer dock förses med flera plan för handel, parkering med mera under nuvarande markyta varför i stort sett all fyllning och stora mängder lera schaktas ur. Riskerna med den förorenade jorden kommer således att elimineras nästan helt på grund av teknisk schakt.

De risker som bedöms kunna påverka området är förknippade med hantering av farligt gods inom Kruthusgatans terminal, påkörning/urspårningar av tåg inom bangården tillhörande Centralstationen, bränder och urspårningar inom Västlänken Station Centralen och antagonistiska hot (sabotage och terrorism). Genom riskreducerande åtgärder bedöms risknivån inom planområdet kunna sänkas till acceptabla nivåer.

Bullerberäkningar visar att området är bullerstört från väg och järnväg. Fasader på planerade byggnader får ekvivalenta och maximala ljudnivåer som överstiger gällande riktvärden för bostäder. Fasader som vetter in mot området och övre våningar mot järnvägen får ljudnivåer under riktvärdena och det blir därför lämpligt att placera bostäder mot dessa fasader.

Området saknar idag skyddade naturvärden och innehåller även i övrigt få naturmiljöer. I planförslaget bedöms naturvärden kunna förbättras t.ex. genom att tillföra mer vegetation dels i markplan och dels på fasader och tak.

Miljömål

Planförslaget ligger i linje med nationella miljömål och ger goda förutsättningar för att bidra till en god livsmiljö och hållbart resande samt resursutnyttjande i övrigt. Vidare arbete i kommande skeden krävs för att potentialen skall förverkligas. Luftmiljön beräknas klara miljö kvalitetsnormer för luft i planförslaget, men bedöms inte uppfylla nivåer för de nationella miljö kvalitetsmålen.

Miljömål

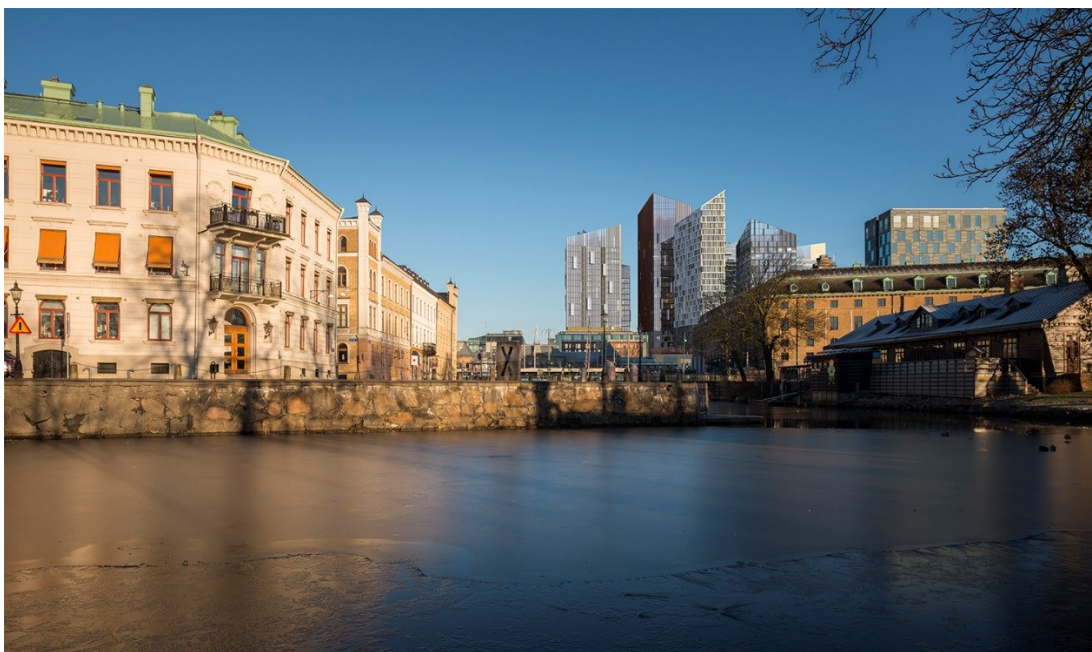
För jämförande beskrivning av planförslaget mot de nationella, respektive de lokala miljömålen för Göteborg, hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Naturmiljö

Naturmiljö tas inte i anspråk genom exploateringen, utan planförslaget med en hög exploateringsgrad vid regionens största kollektivtrafiknod medverkar istället till en resurseffektiv planering, både vad gäller markanvändning och resor/transporter. Planförslaget leder till att naturmiljöer i staden och i regionen kan värnas till förmån för en tätare och bättre integrerad bebyggelsestruktur i regionen, som kan kollektivtrafikförsörjas.

Kulturmiljö

Påverkan på kulturmiljön behandlas i den kulturmiljöbilaga som tagits fram som en del av den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas för detaljplanen. Kulturmiljöbilagan beskriver en mycket stor negativ påverkan på en central del av riksintresset för Göteborgs innerstad O2:1-5, Staden inom vallgraven med parkbältet. Planförslaget bedöms innebära en samlad negativ påverkan på riksintressegrundens upplevelse och läsbarhet som accentueras ytterligare vid beaktandet av de kumulativa effekterna vid framför allt Drottningtorget. Kulturmiljöbilagan föreslår att omarbetning av planförslaget ska se, i form av en lägre, mer sammanhållen bebyggelse som i sin grammatik, arkitektur och detaljutformning tydligare ansluter till befintlig äldre bebyggelse vid Drottningtorget. En bebyggelse som inte tar bort det ”fria himlavalv” som dagens solitära byggnader tecknar sig mot.



Förändring och upplevelse av stadsrummen vid Drottningtorget och vallgraven, Tomorrow/Jernhusen

Kulturmiljöbilagans resonemang grundar sig på att den föreslagna bebyggelsen på ett allt för avvikande och dominant sätt tar över upplevelsen av de kulturhistoriskt viktiga stadsrummen vid Drottningtorget, vid Vallgraven och vid Stora Hamnkanalen, vilka utgör centrala delar i riksintresseområdet. Den föreslagna bebyggelsen ger en skalförskjutning som bryter de horisontella linjerna och frångår den för staden karaktäristiska "likställdheten" där ingen byggnad tillåts behärska stadsrummen. Bebyggelsen norr om Centralstationen anses i bedömningen växa fram på bekostnad av den befintliga stadens kvaliteter och försvåra läsbarheten av tidigare epokers ideal och bidrag till stadsmiljöns helhet.

Planarbetet och det bebyggelseförslag som ligger till grund för detaljplanen tar sin utgångspunkt i den stadsutveckling som planeras i Centralenområdet och som i sin helhet har studerats inom arbete med stadsutvecklingsprogrammet. Påverkan på riksintresset har inte djupare beskrivits i detta övergripande arbete med planstruktur och byggnadsskala. Det finns dock en uttalad strategi som rör kulturmiljöfrågan och som tar sin utgångspunkt i ett resonemang om att stadsrummet vid Nils Ericsonplatsen (stadsrummet väster om Nils Ericson Terminalen) ska ge en "paus" i stadsbilden, där inga högre byggnader tillåts. För området öster om Nils Ericson Terminalen finns ett tydligt ställningstagande om att denna mark ska exploateras med en tät bebyggelse, i enlighet med planförslaget.

Den förändring av de centrala delarna av staden som utvecklingen av Centralenområdet medför är omfattande och utgör en tydlig markör för dagens planering med fokus på täthet, regionförstoring och det hållbara resandet. Det har under många år arbete med olika planeringsdokument funnits en inriktning om en hög exploatering vid Centralstationen, exempelvis i *Vision Älvstaden*. Man kan uttrycka det som att i en avvägning mellan det allmänna intresset av att exploatera högt, tätt och identitetsskapande vid stationen och den visuella påverkan på kulturmiljön som detta ger så har föreslagen exploatering ansetts ha det största värdet i bedömningen utifrån PBL om av vad som prövats vara den mest lämpliga markanvändningen i planområdet. Kulturmiljöbilagan ger en grundlig analys av denna visuella påverkan, som en konsekvensbeskrivning av planförslaget och som ett underlag för ställningstagande om påtaglig skada på riksintresset kan befaras. Den visuella påverkan på kulturmiljön, liksom ställningstagande om påtaglig skada på riksintresset blir en fråga för samrådet.

Det aktuella planområdet norr om Centralstationen är inte en del av den historiska bebyggelsemiljön. Syftet med planförslaget, som tar sin utgångspunkt i *Vision Älvstaden* och stadsutvecklingsprogrammet, är att tillskapa en bebyggelse med stor visuell verkan, men där det tydligt går att avläsa i stadsstrukturen att detta är en helt ny del av staden som är placerad utanför den historiska stadsstrukturen. En tydlighet som förstärks av att byggnaderna inom projektet RegionCity både i höjd och typologi så påtagligt kommer att skilja sig från bebyggelsen "innanför vallgraven". Den historiska stadens avgränsning blir därigenom tydligt läsbar. Den visuella påverkan på stadsmiljön kan uppfattas som negativ men även beroende på person som en positiv utveckling av regionkärnan och av stadsrummen i den centrala staden. Kulturmiljöbilagen beskriver hur tidigare epoker har gjort sina tillägg till stadsmiljön utifrån sin tids ideal och ambitioner och hur detta manifesterats i stadsrummen. Den föreslagna höga bebyggelsen och den nya byggnadstypologin för området kommer att ha stor visuell påverkan på upplevelsen av stadsmiljöerna och kan ses som att ett tydligt avtryck av vår tids samhällsideal läggs till tidigare epokers. En ny period med stora om-

vandlingar för denna del av staden, likvärdigt med epoken då försvarsanläggningarna togs bort och ersattas med platser, byggnader och funktioner för resande och transporter. Gruppen av höga byggnader (vilket inbegriper byggnader i kommande etapper av projektet RegionCity) skapar en sammanhållen fond till upplevelsen av Centralstationens huvudbyggnad och till Drottningtorget, vilket får ses som en fortsättning på traditionen som beskrivs om att ingen enskild byggnad tillåts behärska stadsrummen.

Bedömningen i kulturmiljöbilagan om att planförslaget medför en påtagligt negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövården kan tolkas vara i strid med planeringens inriktning om att projektet RegionCity kan uppföras utan skada på riksintresset om en ”paus” i stadsbilden skapar distans mellan den nya bebyggelse och den historiska stadskärnan. Huruvida en stor visuell påverkan även medför en påtaglig skada på riksintresset blir en viktig frågeställning för samrådet att belysa och klarlägga.

Påverkan på luft

Påverkan på luftkvaliteten behandlas i den MKB som upprättas för detaljplanen.

En exploatering med kontor, handel och service vid regionens största kollektivtrafikknod stödjer en övergång till ett mindre bilberoende samhälle och är en viktig del i att realisera målsättningen om ett tredubblat tågresande i regionen och en dubblerad trafikandel för det kollektiva resandet totalt. En målsättning som kommer att medverka till att luftföroreningarna från bilismen utmed stadens större trafikleder och gator kan begränsas och på sikt även förbättras.

Påverkan på vatten

En dagvattenstrategi upprättas för Centralenområdet och en dagvattenutredning upprättas för planområdet. Negativ påverkan på miljökvalitetsnormer på vattenkvaliteten eller på Natura 2000-område bedöms inte uppkomma.

Påverkan på vattenkvaliteten behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas för detaljplanen.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Detaljplanen medför inga nettoutgifter för fastighetsnämnden. De utgifter fastighetsnämnden får för utbyggnad av allmän plats gångata och torg samt för markförvärv och eventuell lantmäteriförrättning finansieras genom inkomster från exploateringsbidrag vilka motsvarar utgifterna.

Trafiknämnden bedöms få utgifter för anläggandet av cykelparkering för Centralstationens behov.

Park- och naturnämnden bedöms inte få några utgifter med anledning av detaljplanen.

Kretslopp- och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter för ny byggnation. Kretslopp- och vattennämnden bedöms få utgifter för anläggande av ledningar inom och i anslutning till planområdet.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Trafiknämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av gågata samt eventuellt för torgyta och cykelparkering. Ansvar för drift av torgytan beror av dess utformning.

Park- och naturnämnden får eventuellt kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar och för skötsel och underhåll av torgyta. Ansvar för drift av torgytan beror av dess utformning.

Kretslopp- och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av ledningar i anslutning till planområdet.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Jernhusen ska lämna exploateringsbidrag till kommunen för finansiering av samtliga kostnader för utbyggnad av allmän plats inom planområdet. Jernhusen ska dessutom delfinansiera utbyggnad av allmänna anläggningar utanför detaljplaneområdet som beskrivs under avsnittet *Anläggningar utanför planområdet*.

Jernhusen och Västtrafik bekostar samtliga åtgärder inom respektive kvartersmark. Detta innebär t.ex. utredningar inför byggnation, lantmäteriförrättning, markberedning, rivning, ledningsomläggning, husbyggnad, markförvärv och exploateringsbidrag till kommunen för utbyggnad av allmän plats.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i överensstämmelse med översiktsplanen, liksom med kommunens strategiska dokument för utvecklingen av Älvstaden och Centralenområdet.

Medverkande

Detaljplanen är upprättad av Stadsbyggnadskontoret med hjälp av White arkitekter, där Gunnar Stomrud varit ansvarig planeringsarkitekt. För Stadsbyggnadskontoret har Erik Florberger som projektledare samt Simon Wallqvist och Anna-Karin Jeppsson som planarkitekter medverkat i framtagandet av detaljplanen. För Fastighetskontoret har Emma Holm medverkat i framtagandet av detaljplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Birgitta Lööf
Planchef

Erik Florberger
Projektledare

För Fastighetskontoret

Per-Anders Käll
Projektledare

Emma Holm
Exploateringsingenjör