



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2018-11-22
Diarienummer: 0830/16

Per Osvalds
Telefon: 031-368 18 51
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Nöjespark och hotell söder om Liseberg, kv. Immeln m.fl., inom stadsdelen Krokslätt m.fl. i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Stadsbyggnadskontoret har, på uppdrag av Byggnadsnämnden, genomfört samråd för detaljplaneförslaget med standard planförfarande. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 22 februari 2017 – 4 april 2017.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådskrets.

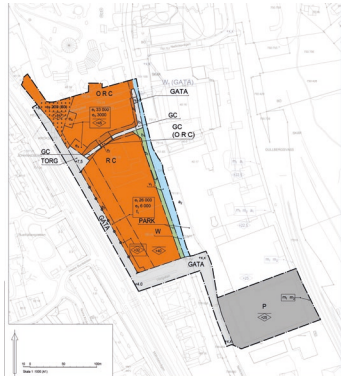
Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Ett kompletterande samråd för en plangränsförändring i norra delen av planområdet genomfördes 7 juni – 28 juni 2018. Förslaget var under denna tid tillgängligt på stadsbyggnadskontoret samt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

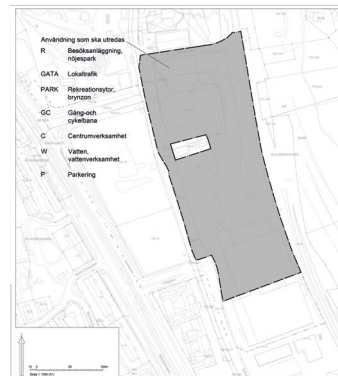
Under samrådet sträckte sig planområdet hela vägen från Mölndalsvägen till E6. Ytan öster om Mölndalsån väckte dock många frågor som kräver särskild utredning, vilket gjort att den östra sidan bröts ut och nu bedrivs som en egen plan.



Samrådsförslag 2017



Etapp 1: Granskningsförslag 2018



Etapp 2: Separat detaljplan 2018

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak synpunkter som rör miljö och hälsa. Allvarligaste invändningarna gäller påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten och föroreningshalter i mark, påverkan på riksintresse för kommunikation E6/E20, påverkan på och allmänhetens tillgänglighet till Mölndalsån, brister i den genomförda riskutredningen, brister i stabiliteten samt de föreslagna stabilitetsåtgärderna, brister i säkerställandet av hantering av dagvatten samt osäkerheten kring samordning med andra byggprojektet, t.ex. Västlänkens arbete vid Korsvägen.

Länsstyrelsen anser att betydande miljöpåverkan inte går att utesluta och att en miljökonsekvensbeskrivning bör tas fram.

Kontoret har låtit uppdatera flertalet utredningar, tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning och justerat planförslaget utifrån inkomna synpunkter och bedömer nu att det är lämpligt att låta granska förslaget.

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

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden ställer sig positiv till planförslaget. Fastighetskontoret ser dock svårigheter med att projektets genomförande tidsmässigt sammanfaller med Västlänkens genomförande. Logistiken måste studeras vidare fram till detaljplanens granskningskede.

Fastighetskontoret vill också uppmärksamma stadsbyggnadskontoret på att texten i planbeskrivningen i alla delar inte överensstämmer med vad som anges på plankartan. Det är plankartan som redovisar det nu aktuella planförslaget. Planbeskrivningen behöver justeras i enlighet med plankartan.

Kommentar:

Planarbetets genomförande ska samordnas med byggnation av Västlänken. Planhandlingarna har justerats till att vara överensstämmande i text och karta.

2. Göteborgs Energi

Elnät

Äger många anläggningar inom området för detaljplanen och i anslutning till detaljplanen, kablar, styrkablar, kabelskåp och transformatorstationer. Exploateringen kommer att innebära att många av de befintliga anläggningarna måste flyttas till nya lägen eller rivas. Detaljplanen kommer också att innebära att flera ledningar och transformatorstationer måste byggas om samt ett nytt ledningsnät och nya transformatorstationer måste byggas till. Planen måste innehålla E-områden, 6x8 m stora, för flera nya transformatorstationer.

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

Verksamheter runt nätstationerna i en radie av drygt 5m (gäller också våningen ovan) kommer att begränsas av förhöjt magnetfält vilket skall framgå av detaljplanen och plankartan. Det blir förhöjda magnetfält värden även efter magnetfältreducerande åtgärder som låga transformatoranslutningar och inplåtning av väggar och tak (golvet skall ej inplåtas).

Stationerna ska inte kunna översvämmas vid ett betydande skyfall.

Man framför också att ledningsrätt ska upplåtas för både befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark.

Fjärrvärme

Informerar att Göteborg Energi har befintliga fjärrvärmeledningar i Nellickevägen och i Vörtgatan. Ett flertal av byggnaderna öster om Mölndalsån är anslutna till fjärrvärmenätet och skall dessa byggnader rivras för att ge plats åt tillfällig markparkering och tillfälligt p-hus så måste fjärrvärmeabonnemanget sägas upp i god tid så att fjärrvärmecentralerna och dess servisledning kan tas ur drift innan rivningsarbetena påbörjas.

Fjärrkyla

Informerar om att Fjärrkyla nyligen har förlagt en matarledning inom planområdet längs Kungsbackaleden, från vilken en anslutning till hotell och vattenpark kan erbjudas.

Gas

GEGAB har driftsatt gasledning i planområdet. I yttrandet bifogas de driftsatta gasledningarnas läge i kartblad. Man framhåller vikten av att beakta driftsatta gasledningar i fortsatt planarbete samt den möjlighet en potentiell gasanslutning ger till kommande stadsmiljöutveckling.

Opto

Framhåller att Göteborg Energi GothNet AB har befintliga ledningar och kanalisation inom planområdet som måste beaktas och hanteras inom projektet. Det finns ledningar i Getebergsleden vilka troligen måste växlas och hittas nytt läge på då de kommer under byggnad samt ledningar i GB/GC-bana längs Mölndalsvägen och i körbana och åkanten längs Nellickevägen. Kanalisationen är redovisad på en samlingskarta. GothNet förutsätter att byggherren initierar och bekostar flytt av befintliga anläggningar i samband med byggnationen, samt är intresserade av att delta i kommande projektering för att tillgodose behovet av fibertjänster inom planen.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Göteborgs Energi Nät AB vill uppmärksamma att den markerade ytan utanför u-området innehåller fyra stycken högspänningsledningar och en lågspänningsledning som ägs av GENAB.

Göteborg Energi Gasnät AB har inga invändningar mot ändringen så länge befintlig ledning och dess lägre säkras i planerat u-område.

Göteborg Energi GothNet AB upplyser att de har befintliga ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras i planen.

Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla har inget att erinra.

Kommentar:

Samordning har skett under det vidare planarbetet. Transformatorstation möjliggörs inom kvartersmark i norra delen av området.

1. Göteborgs Stads Parkering AB

Göteborg Stads Parkering AB framhåller främst synpunkter på parkeringsutredningen som genomförts inom arbetet för detaljplanen. Man har även synpunkter på bristen av hänsyn till andra pågående förändringar i området som kan komma att påverka parkeringsbehovet samt att detaljplanen bör ta hänsyn till annan parkeringsutredning.

Man menar att Lisebergs utökade verksamhet tillsammans med de bostäder och verksamheter som tillkommer längs med Mölndalsåns dalgång troligen innebär ett större behov av parkering än vad parkeringsutredningen beskriver. Underlaget för bedömning av behovet av parkering bedöms som bristfälligt då det inte tar hänsyn till att två parkeringsanläggningar med sammanlagt 657 platser förväntas försvinna i samband med att Västlänken byggs. De anläggningar som avses är Sofierogatan och Kanoldhuset. Vidare att Focushusets parkeringsplatser redovisas i utredningen som en väsentlig andel av de knappt 2900 allmänt tillgängliga platserna nära Liseberg. Göteborg Stads Parkerings bedömning är att Focushuset redan har en mycket hög beläggningsgrad idag och den förväntas bli högre i samband med att både Sofierogatan och Kanolds parkeringsplatser försvinner. De befintliga platserna i Focushuset anses inte kunna ses som ersättning för identifierat behov. Man ifrågasätter även att de idag 220 förhyrda parkeringsplatserna utmed Södra vägen tas upp som potentiellt tillgängliga då ingen information redovisas om en förändring från förhyrda platser till tillståndsparkering är genomförbar.

Man framhåller att det behövs flexibla lösningar för parkeringsbehov som följd av både aktuell detaljplan och andra pågående projekt i området.

Aktuell detaljplan bör också ta hänsyn till den utredning om parkering och infrastruktur som Göteborg stad och trafiknämnden ska göra i samverkan med Liseberg och övriga berörda aktörer. Uppdraget härrör från beslut i kommunfullmäktige (handling 2017 nr 27).

Parkeringsbolagets bifogar också generella ståndpunkter när det gäller parkering i sitt yttrande.

Kommentar:

Inför granskningsskedet har en grön resplan och en avsiktsförklaring mellan inblandade parter tagits fram med syfte att minska behovet av biltransporter till området. Diskussioner har förts med den utredning som pågår för ett större område. Vidare samarbete kommer att ske i fortsatt detaljplanearbete norr om området.

2. Higab AB

Higab har inga fastigheter i närheten som berörs av den tilltänkta bebyggelsen och har därför inget att erinra mot den föreslagna byggnationen.

Kommentar:

Noteras.

3. Idrotts- och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

4. Kretslopp och vatten

Avfall

Kretslopp och vatten har inga synpunkter på planhandlingarna gällande avfall, men lämnar rekommendationer för utförandeskedet.

Allmänna VA-ledningar

Kretslopp och vatten framhåller att den dagvattenledning som finns i Getebergsled, som föreslås tas bort, istället ska ersättas med en ny dagvattenledning i Mölndalsvägen. Denna ledning blir ca 100 m och leder vattnet till Mölndalsån via Vörtgatan. Detta kräver uppdimensionering av ca 10 m vattenledning i Vörtgatan. Eventuellt kommer ledningsrätt krävas för Kretslopp och vattens befintliga dagvattenledning precis vid hopkopplingspunkt enligt bifogad ledningskarta.

Dagvatten- och skyfallshantering

Ytan för planen är idag klassad som hårt belastad när det gäller dagvatten. Text om detta behöver ändras i planbeskrivningen i enlighet med dagvattenutredning. Anmälan av dagvattenhanteringen till Miljöförvaltningen kommer krävas eftersom Mölndalsån är en känslig recipient och ytan klassas som hårt belastad.

Under Upplysningar på plankartan bör följande kompletteras: Dagvatten ska fördröjas och renas på tomtmark innan avledning till allmän dagvattenledning eller Mölndalsån.

Påverkan på markavvattningsföretag samt eventuella åtgärder bör beskrivas i planbeskrivningen.

Ytterligare förslag till ändringar i text angående dagvatten i planbeskrivningen föreslås.

Klimatanpassning

Planen bör beskriva hur Nellickevägen och parkeringen ska anpassas till framtida höga flöden, samt ta ställning till om det är acceptabelt att dessa ytor översvämmas vid höga flöden i Mölndalsån.

Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på minst 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärar ska utföras. I de fall det är möjligt ska ledning och trädets rothals placeras på ett avstånd av 7 m från varandra.

Förutsättningar för anslutning

För att kunna göra en kapacitetsutredning behöver Kretslopp och vatten få besked huruvida exploatören önskar nya anslutningspunkter för de nya byggnaderna.

Gällande vatten behövs då information om vilket flöde som krävs, eventuellt sprinklerbehov samt om byggnaden blir så hög att internt stigarrör krävs.

Gällande spillvatten behövs dessutom uppgifter om hur stort spillvattenflödet från vattenlandet är och om det kan bli större flöden vid t.ex. tömning av bassänger.

Möjliga anslutningspunkter till det allmänna ledningsnätet finns mot Mölndalsvägen.

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 51 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Kretslopp och vatten anser att plankartan bör kompletteras med följande allmänna bestämmelse: För att anslutning med självfall ska tillåtas, ska färdigt golv vara minst 0,3

meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdamning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Ekonomi

Planen medför ledningsflytt och uppdimensionering av dagvattenledningar till en kostnad av totalt 1,5 miljoner samt eventuellt en uppdimensionering av en vattenledning till en kostnad av ca 160 000 kr. Anslutningskostnader är inte beräknade i detta läge då mer uppgifter behövs från exploatören innan anslutningspunkt kan anges.

Kostnaderna för flytt och uppdimensionering av dagvattenledningarna ska inte belasta VA-kollektivet utan bekostas av exploatören.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Kretslopp och vatten har inga synpunkter på planen gällande avfall.

Kretslopp och vatten ser positivt till att den tillagda delen planläggs som u-område då de har befintliga ledningar inom den vilka idag omfattas av ledningsrätt.

De ser positivt att dagvattenhanteringen redan är beaktad gällande den tillkommande parkeringen.

Kretslopp och vatten vill mana för beaktning för befintliga allmänna VA-ledningar under denna yta då de ligger relativt grunt.

Kommentar:

Planhandlingarna justeras utifrån textförslag och övriga önskemål.

Markavvattningsföretaget bedöms inte påverkas, vilket förtydligas i planbeskrivningen.

Att idag höja mark- och gatunivåerna i området som en åtgärd mot högvatten bedöms inte som rimligt. Det skulle innebära omfattande åtgärder och stora svårigheter att anpassa till äldre bebyggelse och befintliga gator. Vid kraftiga regn som orsakar översvämning anses det därför acceptabelt att parkeringshuset och Nellickevägen inte kan användas. För parkeringshuset gäller att skydda konstruktionen under nivån +3,6 mot vatten.

Särskild kontakt har tagits kring förutsättningar och önskemål för anslutning till ledningsnätet.

5. Lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen har inga synpunkter på rubricerade detaljplan.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Lokalförvaltningen har inga synpunkter på den rubricerade detaljplanen.

Kommentar:

Noteras.

6. Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att nedan nämnda synpunkter beaktas.

Luftkvalitet

En fördjupande utredning av luftsituationen i hela planområdet, som inkluderar mätningar och beräkningar som tar hänsyn till byggnadernas inverkan i gaturummet för Mölndalsvägen, behöver göras.

Ljudmiljö

E6/E20 och Väst kustbanan är en stor bullerkälla i området. När byggnaderna i östra delen av planområdet rivs riskerar störningen att öka.

Miljöförvaltningen önskar en utredning kring tänkbara åtgärder vid källan som kan minska bullerbelastningen i området, för att medverka till stadens miljömål om god ljudmiljö ute och inne.

Naturmiljö

Anser att det tydligt behöver framgå av planhandlingarna varför allén inte omfattas av biotopskydd.

I Mölndalsån finns Knölnate som är en art som har ett starkt skyddsvärde. Det är viktigt att i det fortsatta planarbetet säkerställa att denna population inte riskerar att påverkas negativt av den nya exploateringen.

En lavinventering på träden i planområdet behöver genomföras, eftersom det finns lokaler med bland annat Getlav (fridlyst) i området. Om träd med fridlysta lavar berörs behövs dispens från artskyddsförordningen.

Markmiljö

Kompletterande provtagning behöver utföras för att kunna bedöma omfattningen av de föroreningar som tidigare påträffats och vilket behov av åtgärder som finns på djup över 1 m samt en kompletterande provtagning i fyllnadsmassorna för att kunna klassa massorna som ska fraktas bort.

I den södra delen av planområdet där parkeringshuset planeras finns idag byggnader som kommer att rivas. En miljöteknisk markundersökning behöver utföras i denna del av fastigheten när byggnaderna är borta.

Miljöförvaltningen anser att föroreningar över MKM ska saneras och det kan behövas kompletterande miljötekniska markundersökningar för avgränsning av föroreningar och bedömning av saneringsomfattning.

Markundersökningar, riskbedömningar och åtgärdsförslag för förorenad mark ska tas fram av sakkunnig miljökonsult i samråd med miljöförvaltningen.

En rivningsinventering ska utföras för samtliga byggnader som ska rivas.

Dagvatten

Eftersom det är en stor parkering som planeras på den östra sidan i direkt anslutning till Mölndalsån bedöms dagvattenhanteringen behöva kompletteras med förslag på skyddsanordning för eventuella oljeläckage/incidenter så att det finns möjlighet att stoppa eventuellt utsläpp innan det når ån.

Mobilitet och parkering

Anser att hänsyn bör tas till nyttjande av gång-, cykel- och kollektivtrafik samt ytterligare åtgärder som kan vidtas för att minska biltrafiken till och från området, för att minska behovet av parkeringsplatser. För att minska trafikflöden och därmed också buller och luftföroreningar bör man studera alternativa mobilitetslösningar och arbeta med till exempel gröna resplaner samt tillämpa så låga p-tal som möjligt, med tanke på den goda tillgängligheten till kollektivtrafiken som finns i området. Man ifrågasätter behovet av den stora mängden parkeringar, med tanke på Västlänkens station Korsvägen, som kommer innebära ytterligare förbättringar i kollektivtrafiken för området.

Sedan parkeringspolicyn antogs 2009 har ytterligare styrning kommit genom den politiska inriktningen att biltrafiken ska minska till förmån för att färdas kollektivt, gående

eller med cykel. För att nå målet om minskad biltrafik är parkering ett viktigt instrument.

Miljömål

Någon beskrivning av planens påverkan på de lokala miljömålen har inte gjorts. Man anser att en beskrivning av hur planen påverkar de lokala miljömålen och de målkonflikter som kan finnas samt vilka avvägningar som gjorts behöver göras.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Miljöförvaltningen anser att den del som berörs kännetecknar Liseberg och uppger att de lövträd, troligen ekar, som finns på och i anslutning till berget har höga värden för rekreation och biologisk mångfald.

Förvaltningen hänvisar till en inventering som omfattade ett tiotal ekar inom Lisebergsområdet som anses mycket skyddsvärda på grund av deras ålder och grovhet. De uppger att dessa träd utgör viktiga livsmiljöer för flera hotade arter så som fladdermöss, fåglar, svampar med flera. De anger att yngre ekar runt om fungerar som en buffertzona samt kan agera nästa generation av gamla träd.

Miljöförvaltningen tillägger att de missat nämna den ek som är skyddsvärd som står strax utanför området för det kompletterande samrådet, precis utanför det sydöstra hörnet av planförslaget och berörs därför av förslaget för Nöjespark och hotell söder om Liseberg. De vill uppmärksamma denna ek eftersom det finns en risk att den berörs av planförslaget så väl som det kompletterande planförslaget.

Kommentar:

Synpunkter gällande området öster om Mölndalsån norr om föreslaget p-hus hanteras i ett separat detaljplaneärende, då detta område utgått ur aktuellt planområde.

En luftutredning har tagits fram för området. Denna visar att halterna för kvävedioxid ligger under MKN i större delen av planområdet för alla scenarion. I ett hörn längst ner i söder utmed vägen riskeras MKN för dygn att överskridas i nuläggsscenarioerna. Däremot uppfylls inte miljö kvalitetsmålet. Miljö kvalitetsmålet för årsmedelvärdet av NO₂ klaras inte någonstans i utredningsområdet, i något av scenarierna.

Halterna av partiklar, PM10, ligger under MKN såväl i planområdet som i resten av beräkningsområdet i alla beräknade scenarier – förutom intill Kungsbackaleden.

Miljö kvalitetsmålet för årsmedelvärdet av partiklar klaras inte i något av scenarierna, vilket beror på att den uppskattade bakgrunds nivån av PM10 och miljö kvalitetsmålet ligger mycket nära varandra.

En trafikbullenutredning har tagits fram. Bullerberäkningarna visar att ekvivalenta ljudnivåer vid fasad mot Mölndalsvägen ligger mellan 61-64 dBA i nuläget. Då byggnaderna utmed E6:an rivs beräknas bullernivåerna öka med ca 1 dBA.

Planbeskrivningen har förtydligats gällande biotopskydd och övriga naturvärden i området.

En fördjupad markmiljöundersökning med provtagning har utförts.

Inför gransknings skedet har en grön resplan och en avsiktsförklaring mellan inblandade parter tagits fram med syfte att möjliggöra hållbara transporter till exploateringen. Diskussioner har förts med den utredning som pågår för ett större område.

Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning av påverkan på miljömålen.

Skyddsbestämmelser har förts in gällande två ekar vid Lisebergs södra entré. Naturvärden som försvinner i nordväst kommer att kompenseras för.

7. Park- och naturnämnden

Förvaltningens främsta synpunkt handlar om att det inom planområdet och dess närområde råder stor brist på gröna miljöer, både i form av bostadsnära parker och stadsdelsparker. Om bristen inte åtgärdas i denna plan behöver staden aktivt arbeta med frågan i andra närbelägna planer för att tillgodose behoven utifrån en socialt och ekologiskt hållbar stad. Förvaltningen föreslår därför att en utredning görs med syftet att klargöra var framtida bostadsnära parker kan ligga i området mellan vägarna E6 och Mölndalsvägen.

Förvaltningens övriga synpunkter på planförslaget:

Utöka allmän plats på båda sidor om Mölndalsån

Inom planområdet finns en stor rekreativ tillgång i Mölndalsån, som idag inte utnyttjas som rekreativ och biologiskt rik struktur. Åstråket är ett strategiskt viktigt stråk som kan länka samman staden från Mölndal ända till Gullbergsvass, och bidra med en rekreativ miljö i några av Göteborgs allra tätaste bebyggelseområden. För att åstråket ska kunna bli verklighet krävs tillräckligt med utrymme för att få plats med minst en gångstig samt vegetation. Planförslaget medger enbart ett fåtal meter allmän plats park på båda sidor om ån, vilket i realiteten inte är tillräckligt utrymme för att kunna skapa gångstråk eller parkmark.

Komplettera planhandlingarna med en dagvattenutredning

Planförslaget innehåller i dagsläget ingen dagvattenutredning, trots mycket stora byggnadsvolymer som går ända ut till tomtgräns. Ambitiösa dagvattenlösningar kommer att krävas för att möta målen om att omhänderta dagvatten inom kvartersmark, både vad gäller byggnader samt den stora markparkeringen på östra sidan om Mölndalsån.

Flytta föreslagen bro så att den hänger samman med stråken

Den norra bron som föreslås i förlängningen av gc-vägen mellan Mölndalsvägen och Nellickevägen bör förskjutas söderut för att koppla samman stränderna på ett naturligt sätt. Förskjutningen av bron gör att cyklister och fotgängare får en omotiverat lång väg om man vill korsa ån.

Omvandla prickmark längs med gc-vägen till allmän plats gata

Längs den föreslagna gc-vägen finns i planförslaget prickmark på kvartersmark för att säkra en siktlinje mellan Mölndalsvägen och Mölndalsån. Det är viktigt att gc-vägen upplevs som allmän och inte tillhörande hotell eller vattenpark, varför prickmark på kvartersmark bör övergå till allmän plats gata. Inom allmän plats gata ska anläggningar såsom belysning, cykelställ, sittplatser med mera rymmas, vilket ställer krav på tillräcklig bredd för att skapa en trafiksäker miljö.

Tydliggör planen med avseende på framtida omvandling av gata till park

Planförslaget tar höjd för olika användning av markytor (exempelvis markparkering som även tillåter nöjespark) över tid, men planen för ändrad användning av Nellickevägen framgår inte ur planhandlingarna. Om ambitionen är att i framtiden omvandla Nellickevägen till parkmark, bör detta förtydligas i både planbeskrivning och plankarta.

Beakta befintliga träd längs med Mölndalsvägen

Längs Mölndalsvägen finns befintliga träd som rymmer flera skyddade arter av lavar. Enligt artskyddsförordningen får träden inte påverkas negativt utan att dispens har givits från Länsstyrelsen. Vid byggnation längs med Mölndalsvägen bör dessa träd skyddas och särskilt beaktas för att inte påverkas negativt.

Komplettera planhandlingarna med SKA och BKA

Social konsekvensanalys samt barnkonsekvensanalys har inte gjorts för planförslaget. Planhandlingarna bör kompletteras med detta för att ge en överblick över planförslagets konsekvenser i dessa perspektiv.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Park- och naturnämnden finner inga synpunkter att framföra på förslaget då det enbart innefattar kvartersmark och gata avsedd för parkering för verksamheten och inte utgör någon utökad byggrätt. De bedömer att den utökade delen inte påverkar allmänna ytor.

De ser dessutom positivt på den tillgängliga parkeringen ur jämställdhetsperspektiv. Detta då den möjliggör att fler personer med funktionsvarianter kan besöka den nya anläggningen och hotellet

Kommentar:

Mölnaldalsåns östra strand och Nellickevägen ingår inte längre i planarbetet utan hantearas i ett separat detaljplaneärende. Frågor rörande grönområden och stråk kommer att hanteras i detta separata arbetet.

I planarbetet har behovet av rekreativa grönområden eller stråk inte kunnat tillgodoses då exploateringsintressen och naturvärden prioriterats.

Bedömningen är att tillräcklig trafiksäkerhet uppnås i det föreslagna gc-stråket. Trafiksäkerheten har studerats ingående i planarbetet.

Dagvattenutredning finns nu inarbetad i planförslaget.

Bro över Mölnaldalsån är inte längre aktuellt.

Hantering av befintliga träd längs Mölnaldalsvägen förtydligas i planbeskrivningen.

SKA/BKA har nu genomförts och redovisas i planbeskrivningen.

8. Kulturnämnden

Ser positivt på förslagen och tillstyrker detaljplanen. Förvaltningen framför ett par synpunkter ur kulturmiljöperspektiv, fornlämningar och bebyggelse, som bör beaktas i det fortsatta planberedningsarbetet.

Av byggnadsnämndens samrådshandling framgår att några kända fornminnen eller byggnadsminnen inte finns inom planområdet. Förvaltningen vill dock göra följande medskick inför det fortsatta planberedningsarbetet:

Kattuns tryckeri finns nämnt öster om Mölnaldalsån på karta från 1809. Det finns en viss möjlighet att rester efter denna verksamhet finns bevarad under nuvarande bebyggelse. Detta bör utredas i samband med exploatering av området. Tillstånd för ingrepp i fornlämning hanteras av Länsstyrelsen. I övrigt finns det inga kända arkeologiska lämningar inom aktuellt område. Inga arkeologiska insatser är nödvändiga i övrigt.

Planområdet omfattar ingen sedan tidigare uppmärksammas kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Ur ett stadsmiljöperspektiv är det värdefullt att de planerade verksamheterna samverkar med, och vänder sig ut mot omgivande stadsmiljö.

Kommentar:

Noteras.

9. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har ett antal synpunkter på granskad riskutredning som man anser behöver hanteras tills nästa del av planprocessen. Det bör även i ett så tidigt skede som möjligt klargöras huruvida hotellets byggnadshöjd kommer överstiga 40 meter, och att

vattenservisen i området klarar kraven på säkert vattentillopp för trycksatta stigarledningar.

Total risknivå

Räddningstjänsten anser att risknivåerna ska presenteras som total risknivå, alltså summerade för både individrisk och samhällsrisk, såvida uppdelningen inte ska användas för diskussion kring de olika riskkällornas separata påverkan på den totala risknivån.

Riskkriterier

Riskkriterierna från FÖP:en har skalats om på ett felaktigt sätt från figur 9 och framåt i riskutredningen. Detta leder troligtvis till att acceptanskriterierna kommer höjas och att större del av risknivån hamnar på godtagbar nivå enligt FÖP.

Konsekvensavstånd

Samhällsrisk för p-huset är beräknad på en sträcka av 79 meter, till vilken även acceptanskriterierna skalats om. Ett problem som kan uppstå då beräkningar utförs på en så pass kort sträcka är att scenarier som sker utanför sträckan men vars konsekvensavstånd är tillräckligt stort för att påverka analyserat område inte inkluderas och får större effekt på risknivån än då en längre sträcka analyseras.

Befintliga byggnader

I de beräkningar som är utförda för risknivån längs sträckan som passerar ytparkeringen behöver hänsyn tas till befintliga byggnader som ligger mellan hotellet och leden. Detta då de omskalade riskkriterierna ska gälla för hela ytan väster om leden/järnvägen och därför måste inkludera samtliga personer som kan tänkas vistas där. Alternativt får kriterierna anpassas.

P-hus och industri

Ytan som i illustrationsritningen är angiven som tillfälligt p-hus är inte inkluderat i riskutredningen. Är denna yta tillsammans med ytan som tillåter tillfällig markparkering tänkt att användas för industriändamål på sikt behöver riskerna för detta hanteras och då kommer riskreducerande åtgärder krävas på de byggnader som planen tillåter. Skyddsåtgärden med brandtekniskt klassad fasad är definierad för p-huset i söder, oklart om denna åtgärd ger tillräcklig effekt för framtida användning i form av industri.

Funktionskrav till skyddsåtgärder

Det bör definieras funktionskrav till de skyddsåtgärder som anges. För vilka scenarier ska åtgärderna skydda och vilken skyddsgrad har antagits i beräkningarna.

Motivering till överskidande av risknivåer

Risknivåerna är generellt höga, främst för södra delen av detaljplaneområdet. Överskrider den *summerade* samhällsrisk FÖP:ens kriterium efter en korrekt omskalning bör det anges i planbeskrivningen tillsammans med motivering till varför staden väljer att inte efterleva detta. Räddningstjänsten anser för övrigt att det är förslaget framtaget av Riksdagen som ska tillämpas, då detta utgör en politisk viljeinriktning till vilka risknivåer som accepteras.

ALARP-område

Då samhällsrisk hamnar inom ALARP-området ska alla åtgärder som är rimliga utifrån kostnad-nytta vidtas. Det saknas resonemang kring eventuellt ytterligare åtgärder så som strålningskydd mot ytparkeringen eller ventilationsåtgärder för p-hus (förutsatt att det inte utförs som öppet p-hus).

Missvisande riskkurvor

I figur 11 i planbeskrivningen presenteras samhällsriskerna för hotellet och vattenparken. På motsvarande sätt som i kommentar för Befintliga byggnader ovan är acceptanskriterierna i figuren omskalade för att täcka in samtliga personer väster om leden/järnvägen längs den analyserade sträckan. Det blir då missvisande när riskkurvorna endast beräknas för en del (hotell och vattenpark) och bortser från en annan (ytparkering samt befintlig byggnation mellan hotell och leden).

Synpunkter i kompletterande samråd:

Har ingen erinran mot utökat planområde.

Kommentar:

Riskutredningen är uppdaterad utifrån synpunkterna.

Texter gällande individrisk har förtydligats. Där total individrisknivå inte redovisas görs detta för att båda ingående risknivåer ligger mycket långt under kriteriet för acceptabla risker.

Omskalningen har skett genom att anpassa kriterierna avseende konsekvenser efter aktuell sträcka. FÖP:ens kriterier gäller för dubbelsidig 2 km sträcka dvs sammanlagt 4 km transportled. Metoden har använts vid ett flertal tidigare rapporter.

Synpunkter angående konsekvensavstånd tar använd beräkningsmetod hänsyn till. Se bilaga 1 och 2 i riskutredning där konsekvensområdena för olika scenarier beskrivs.

Funktionskrav till skyddsåtgärder förtydligas i den uppdaterade riskutredningen

Synpunkter gällande befintliga byggnader, markparkering och industri hanteras i ett separat detaljplaneärende, då dessa områden utgått ur aktuellt planområde.

10. SDN Centrum

Stadsdelsnämnden lämnar synpunkter på detaljplanens förfarande, avsaknaden av SKA / BKA, barriäreffekter och markparkering. Man framhåller även vikten av framkomlighet för cykel samt rekreation och tillgänglighet längs Mölndalsån då det råder en brist på gröna och allmänna platser i området.

Utökat planförfarande

Stadsdelsnämnden anser att planen ska upprättas med utökat förfarande enligt Plan och bygglagens 5 kapitel 7 § 2:a och 3:dje styckena eftersom planen är av betydande intresse för allmänheten samt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (Lag 2014:900). Man menar att planen har betydande intresse för allmänheten då den anläggning som möjliggörs har en betydande volym och kan antas ha få entréer mot gaturummen. På så sätt kan anläggningen bidra till ett anonymiserat och otryggt gaturum. Otryggheten i samhället som helhet ökar och därför är det av stor vikt att trygghetsfrågor hanteras tydligare i en detaljplan av denna storlek i centrala Göteborg. Den nya anläggningen kommer att ha en stor effekt på närområdet.

SKA / BKA

Stadsdelsnämnden anser att det är anmärkningsvärt att ingen social konsekvensanalys eller barnkonsekvensanalys har genomförts inom planarbetet. Enligt *Handledning SKA och BKA i detaljplaneprocessen* ska arbetet med sociala aspekter och barnperspektiv löpa genom hela planprocessen. Man menar att planhandlingen saknar en fullgod analys av det sociala perspektivet av planförslaget vilket försvårar bedömning av planförslaget. Barn utgör en primär målgrupp för platsens tilltänka verksamhet och det är viktigt att barn och barngrupper kan ta sig till och från platsen på ett säkert och tryggt sätt samt att platsen upplevs som trygg även under kvällstid.

Planen belyser inte trygghetsaspekter i planförslaget vilka hade kunnat behandlas i en SKA/BKA.

Sammanhållen stad

E6/E20 utgör en skarp fysisk och mental barriär mellan Centrum och Örgryte-Härlanda. Förvaltningen ifrågasätter huruvida planförslaget bidrar till att motverka barriären och skapa en sammanhållen stad. Planen innebär att en allmän gata försvinner och ersätts av en allmän gång- och cykelväg som delvis ska överbyggas. Ur trygghetssynpunkt kan överbyggda gång- och cykelvägar bli problematiska.

Rekreation och framkomlighet längs Mölndalsån och Mölndalsvägen

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång framgår att cykel och gångstråket längs ån behöver utvecklas. Med stadens uttalade viljeinriktning beträffande utveckling av cykeltrafiken kommer Korsvägen att i framtiden belastas hårt. Stadsdelsnämnden menar att aktuell detaljplan försvårar alternativa vägar förbi Korsvägen. Stråket längs med Mölndalsån är ett viktigt stråk, både ut rekreations- och framkomlighetsperspektiv. Planen ska syfta till att skapa attraktiva miljöer längs med Mölndalsån och Mölndalsvägen. Huruvida planförslaget lever upp till syftet anses ovisst, då miljöerna kring ån blir smala, dolda och avskilda. Stadsdelsnämnden menar att dessa aspekter hade kunnat belysas i en social konsekvensanalys.

Markanvändning

Stadsdelsnämnden menar att den tillfälliga markparkeringen tillåts på en avsevärt stor del av planområdet och innebär ineffektivt nyttjande av centralt belägen mark. I fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång anges att markparkering ska undvikas till förmån för bebyggelse och grönytor. Ur ett socialt perspektiv innebär lösningen en stor tom yta under de tider på dygnet och året som parkens besöksantal är lågt. Ytan ligger också avskild och dold mellan Liseberg och E6/E20 och kan riskera att bli ett tillhåll för olika typer av kriminalitet.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Har ingen erinran mot utökat planområde.

Kommentar:

Planförfarandet har efter samrådet ändrats till utökat förfarande.

SKA/BKA har nu genomförts och redovisas i planbeskrivningen.

Bedömningen är att tryggheten på den nya GC-vägen kommer öka i jämförelse med situationen på Getebergsled idag pga att hotellet som planeras där har bemanning och besökare dygnet runt och året runt.

Gällande rekreation och framkomlighet längs Mölndalsån och Mölndalsvägen har konsekvensbeskrivningen av det förtydligats i planbeskrivningen. Gällande rekreation utmed Mölndalsån har exploateringsintressena och naturvärdena prioriterats i detta fall. Mölndalsåns vattenkvalitet och behov av ekologisk brynzon har ersatt den allmänt tillgängliga gångväg som fanns utmed åns västra strand. I kommande detaljplanearbete för östra sidan Nellickevägen ska behovet av allmänt tillgängligt stråk utmed Mölndalsån bearbetas.

Synpunkter gällande området öster om Mölndalsån norr om föreslaget p-hus hanteras i ett separat detaljplaneärende, då detta område utgått ur aktuellt planområde.

11. Trafiknämnden

Trafikkontoret har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till utbyggnad av rubricerat ärende, med följande synpunkter.

Trafikförslag

Det är ännu inte genomfört något trafikförslag i detaljplanearbetet. Arbetet med ett trafikförslag pågår och kommer att vara klart till granskningskedet.

Mölnalsvägen

Trafikkontoret har beslutat att minska antalet körfält på Mölnalsvägen från två till ett körfält. Detta för att få plats för gångbana, trädallé och cykelbana samt för att det existerande körfältets funktion minskar i betydelse i och med exploateringen.

Angöring hotell

I planbeskrivningen presenteras angöringen till hotellet som en vändplan framför hotellets entré. Arbetet som nu pågår tyder på att det inte kommer att vara fallet och att angöring vid hotellet istället kommer att ske vid Mölnalsvägen. Detta för att minska antalet konfliktpunkter med pendelcykelstråket.

Samordning med Västlänken - station Korsvägen

Samtidigt som exploateringarna vid Liseberg byggs ska även Västlänkens station vid Korsvägen byggas. Det bör redogöras i planhandlingarna hur dessa två projekt ska samordnas för att möjliggöra byggandet av projekten på ett smidigt sätt.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Har ingen erinran mot utökad plan. De ställer sig positiva till utbyggnad av rubricerat förslag med hänvisning till deras egen medverkan.

Kommentar:

Synpunkterna noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till ingripandegrunderna och nu kända förhållanden, att frågor som berör hälsa/säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion, riksintresse, strandskydd och miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Prövningsgrunder

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Länsstyrelsen anser att en gaturumsberäkning behöver utföras för att se hur miljö kvalitetsnormer för luft uppfylls för de bostäder som ligger på den västra sidan av Mölnalsvägen.

Ytvatten

Mölnalsån omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten. EU-domstolen har i Weserdomen (juli 2016) slagit fast att det försämringsförbud som gäller för miljö kvalitetsnormerna, ska gälla på kvalitetsfaktornivå. För Mölnalsån innebär detta att det morfologiska tillståndet inte får försämrats alls. Istället ska tillståndet för Mölnalsån förbättras för att god ekologisk status ska uppnås 2021. Detaljplanering får inte medföra att en

miljökvalitetsnorm inte följs. Därför kan inte byggnader och gång- och cykelbana placeras så nära Mölndalsån eftersom det leder till en försämring av tillståndet då de ekologiskt funktionella kantzonen med träd och annan vegetation inte får plats.

Det framgår inte heller av planbeskrivningen vilka eventuella åtgärder som kommer att behöva vidtas i strandzonen (t.ex. borttagande av träd m.m.).

Hälsa och säkerhet

Stabilitet.

Den geotekniska utredningen omfattar hittills enbart den västra sidan av ån. Länsstyrelsen kan därför i detta skede inte bedöma markens lämplighet inom planområdet eftersom det saknas en samlad bild av stabilitetsproblemen

Kajkonstruktionen i norra delen av området behöver besiktigas. Vidare behövs en översyn av dimensionerande värden och beräkningar göras samt grunden till valda värden för portryck förtydligas. Se vidare i yttrande från SGI.

Farligt gods.

Länsstyrelsen anser att de skydd mot olyckor på E6/E20 och järnvägen som regleras i skyddsbestämmelser på plankartan är rimliga.

Länsstyrelsen anser dock att ett byggnadsfritt avstånd på 30 meter alltid ska eftersträvas. Riskanalysens alternativ att lägga parkeringshuset på 30 meter från järnvägen bör därför övervägas.

Det saknas en beskrivning av risker för de byggnader för industriändamål som är möjliga att uppföra.

Planbestämmelserna om störningsskydd, m1 och m2, är tvingande. Som det ser ut på plankartan ska dessa skydd uppföras både på bebyggelsebar mark och på prickmark. Det behöver framgå tydligare vilken typ av skydd som ska placeras på respektive mark. Vilka skydd som är möjliga/nödvändiga avseende vägbanan/vägrenen behöver stämmas av med Trafikverket.

Det anges i planhandlingarna att det kortaste avståndet mellan järnvägen och planerat parkeringshus är ca 20 meter. Föreslagen byggnad ligger också på detta avstånd på illustrationsritningen. Länsstyrelsen uppfattar att det är ca 10 meter mellan bebyggelsebar mark och närmsta järnvägsspår i höjd med parkeringshuset på plankartan. En tänkt placering och vad som medges på plankartan skiljer sig därför åt. Prickmarken på plankartan behöver utökas för att stämma överens med bebyggelsens lämpliga placering i planområdet.

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att det inför granskningen bör genomföras fördjupande undersökningar av det södra området för att få en bättre bild av föroreningssituationen. Sedan bör en riskbedömning och en åtgärdsutredning tas fram som beskriver vilka åtgärder som krävs för att marken ska bli lämplig för planerat ändamål. Föroreningssituationen samt planerade åtgärder ska beskrivas i planhandlingarna.

Industriverksamhet.

Vad detta kan komma att vara för industrier framgår inte av planbeskrivningen. Det behöver översiktligt beskrivas vad för typ av industri som planeras och eventuella störningar från denna industri. Av plankartan framgår att området öster om Mölndalsån till största delen planläggs som industri, i enlighet med gällande detaljplan.

Buller

Det behöver beskrivas i planen hur bullernivåer för bostäder vid Mölndalsvägen påverkas samt eventuella åtgärder som vidtas.

Riksintresse kommunikation E6/E20 samt järnvägen

Det krävs en vidare utredning av hur av- och påfarter i Örgrytemotet och Kallebäcksmotet kommer att belastas till följd av aktuellt förslag till detaljplan. De antaganden som görs för trafikstringen och fördelningen av olika trafikslag behöver utvecklas och tydliggöras. Korsvägen kommer att byggas om och då liksom under Västlänkens byggtid kommer det råda andra förutsättningar för resande i området än idag. Dessa förutsättningar behöver beaktas i antaganden om vilket färdstätt besökarna kommer att färdas med och vilken väg de kommer att ta.

Vilken trafikstring som industrimarken kan medföra behöver också beaktas i detta sammanhang.

Utöver detta behöver det tydliggöras om Trafikverkets anläggningar påverkas av ett 200-årsflöde med anledning av detaljplanen. Om så är fallet behöver detta hanteras i planen. Se vidare i yttrande från Trafikverket 2017-03-30.

Råd

Planbestämmelse

Länsstyrelsen anser att området för W1(PARK) kan minskas ner och att en mindre utrymmeskrävande bro bör föreslås istället, för att minimera ingreppen på Mölndalsån.

Risk för översvämning

Det hade varit en fördel om planbestämmelsen förtydligades så att det framgår att det är just översvämningsskydd inom ramen för dessa handlingsplaner för översvämningssrisker som avses med ”annat översvämningsskydd”. Eftersom översvämningssrisken för Mölndalsån är stor är det viktigt att planen inte medför förträngnings- eller dämningseffekter i ån och instängningseffekter för dagvatten (t.ex. orsakade av förstärkningsåtgärder eller erosionsskydd).

Dagvatten

Dagvatten från parkeringsytor är förorenat och behöver extra rening före avledning till recipient.

Byggskede

Vi förutsätter att projektet kommunicerar med gruppen KomFram Göteborg (för samordning av trafikflöden såsom byggtransporter, kollektivtrafik, gång och cykel).

Vibrationer

Med anledning av risk för vibrationer från järnväg bör reglering av vibrationer (0,4 mm/s vägt RMS-värde) ske för hotellet.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen förutsätter att Mölndals kommun inte har några invändningar emot projektet.

Koppling till miljömålen

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer och planinnehållets förhållande till detta saknas, vilket bör kompletteras.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Gällande översiktsplan för Göteborg (ÖP 2009) anger, vilket också står i planbeskrivningen, Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Vi anser, liksom Göteborgs Stad att planen överensstämmer med denna.

Överensstämmelse finns även med Översiktsplan för Göteborg och Mölndal – fördjupad för Mölndalsåns dalgång, som är under planering.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Det behöver framgå av planbeskrivningen om biotopskyddade träd berörs. Placering av kompensationsplanteringen ska framgå av dispensansökan.

Vattenverksamhet

Arbeten i vattenområde är anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas av vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Strandskydd

Det behöver framgå av planhandlingen vilket eller vilka särskilda skäl kommunen anser föreligger.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen bedömer, efter att ha tagit del av planhandlingarna, att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Länsstyrelsen anser att vattenfrågan är av central betydelse för miljökonsekvensbeskrivningen och att trafikfrågan även är viktig att hantera.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Länsstyrelsen har ingen erinra med anledning av just utvidgningen av planområdet.

Länsstyrelsen anser att om syftet är att inte utöka byggrättens utbredning bör all tillkommande yta vara prickmarkerad.

Kommentar:

Synpunkter gällande området öster om Mölndalsån norr om föreslaget p-hus hanteras i ett separat detaljplaneärende, då detta område utgått ur aktuellt planområde.

MKN

En luftutredning har tagits fram för området. Denna visar att halterna för kvävedioxid ligger under MKN i större delen av planområdet för alla scenarion. I ett hörn längst ner i söder utmed vägen riskeras MKN för dygn att överskridas i nuläges scenarierna. Däremot uppfylls inte miljö kvalitetsmålet. Miljö kvalitetsmålet för årsmedelvärdet av NO₂ klaras inte någonstans i utredningsområdet, i något av scenarierna.

Halterna av partiklar, PM₁₀, ligger under MKN såväl i planområdet som i resten av beräkningsområdet i alla beräknade scenarier – förutom intill Kungsbackaleden.

Miljö kvalitetsmålet för årsmedelvärdet av partiklar klaras inte i något av scenarierna, vilket beror på att den uppskattade bakgrundsnivån av PM₁₀ och miljö kvalitetsmålet ligger mycket nära varandra.

En särskild studie har gjorts av strandzonen med syfte att bidra till MKN för ytvatten. Utmed Mölndalsåns västra strand anläggs en ekologiskt funktionell brynzon om 6 m från befintlig strandlinje. Befintlig strandslänt flackas ut till en lutning om max 1:2 med

syftet att öka kopplingen mellan vatten och land ("konnektiviteten") så att vegetation och djur ska trivas bättre.

Hälsa och säkerhet

Geoteknisk utredning har kompletterats.

Riskutredningen har kompletterats och prickmark vid parkeringshuset har utökats.

En fördjupad markmiljöundersökning med provtagning har utförts.

En trafikbullenutredning har tagits fram. Bullerberäkningarna visar att ekvivalenta ljudnivåer vid fasad mot Mölndalsvägen ligger mellan 61-64 dBA i nuläget. Då byggnaderna utmed E6:an rivs beräknas bullernivåerna öka med ca 1 dBA.

Riksintresse kommunikation.

Kommunen har haft särskilt dialog med Trafikverket efter samrådet. En trafikanalys har tagits fram som visar att ökningen av trafiken i maxtimmen är marginell.

Råd

Bestämmelse för bro över vattnet har justerats. Nu tillåts ett område i förlängningen av det nya gång- och cykelstråket tvärs kvarteret.

Inget övergripande översvämningsskydd planeras inom ramen för detaljplanen. I projektet med hotell och bad kommer golvnivån och omkringliggande mark att ligga över +3,6. Att idag höja mark- och gatunivåerna i området som en åtgärd mot högvatten bedöms inte som rimligt. Det skulle innebära omfattande åtgärder och stora svårigheter att anpassa till äldre bebyggelse och befintliga gator. Vid kraftiga regn som orsakar översvämning anses det därför acceptabelt att parkeringshuset och Nellickevägen inte kan användas. För parkeringshuset gäller att skydda konstruktionen under nivån +3,6 mot vatten.

Rening ska ske av dagvatten.

Samordning under byggskedet sker i gruppen Kom-Fram

En bestämmelse om högsta tillåtna vibrationsnivå i hotellrum är tillagd på plankartan.

Koppling till miljömålen

Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning av påverkan på miljömålen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Planbeskrivningen har förtydligats gällande biotopskydd och övriga naturvärden i området. Dispens från biotopskydd kommer att sökas.

Skäl för strandskyddsdispens har förtydligats i planbeskrivningen.

Behovsbedömning

Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning att planens genomförande kan innebära betydande miljöpåverkan. En MKB har därför tagit fram till detaljplanen. Samråd har hållits med Länsstyrelsen om detta.

Tillkommande yta i kompletterande samråd i nordväst avses inte innehålla byggrätt och punktprickas därmed.

13. Statens geotekniska institut (SGI)

SGI har ej haft tillgång till rapporten "Kv Immeln, Göteborg. Geoteknisk undersökning: Fält- och laboratorieresultat (Rgeo)" och den har därför inte ingått i granskningen. SGI ser fram emot att få ta del av denna handling i granskningskedet.

En geoteknisk utredning har tagits fram för västra delen av området där hotell och vattenpark planeras. Kommunen anger att utredningen kommer att kompletteras även med områdets östra delar inför granskningen. SGI har inget att erinra mot valt tillvägagångssätt så länge stabiliteten för jord och berg klarläggs och säkerställs i detaljplanen.

Den geotekniska utredningen anger att stabiliteten mot Mölndalsån inte är tillfredsställande för sektion 1 (norra delen, västra sidan av Mölndalsån) för befintliga förhållanden. För södra delen av området (västra sidan av Mölndalsån) är stabiliteten tillfredsställande för befintliga förhållanden men inte för planerade förhållanden. Enligt geoteknisk PM krävs förstärkningsåtgärder för befintliga förhållanden i områdets norra del och för planerade förhållanden för området som helhet för att tillfredsställande stabilitet ska erhållas. SGI delar uppfattningen om att stabilitetshöjande åtgärder krävs för att uppnå tillfredsställande stabilitet, men anser även att belastningsrestriktioner samt nivåställning behöver styras i planen till de förutsättningar som stabilitetsberäkningarna anger för att området ska erhålla tillfredsställande stabilitet. SIG anser inte att åtgärder och belastningsrestriktioner är säkerställda i planen och anser att planen behöver kompletteras med detta. Samtliga åtgärder och restriktioner ska säkerställas i planen på ett plantekniskt godtagbart sätt.

I sektion 2 anges att marken ska fyllas upp till nivå + 16,5 med hänsyn till nivåställning av vattenparken. Konsulten anger att höjdsättningen bör ses över för att avgöra om uppfyllnaden är nödvändig. SGI delar konsultens uppfattning. Då det krävs omfattande förstärkningsåtgärder för att möjliggöra denna uppfyllnad både med hänsyn till sättningar och områdets totalstabilitet så är det fördelaktigt om uppfyllnaden och därmed förstärkningsåtgärderna kan minskas.

I norra delen av området finns en kajkonstruktion i anslutning till ån. Konsulten anger att den behöver besiktigas av sakkunnig för att säkerställa dess funktion samt bekräfta de antaganden som gjorts i stabilitetsberäkningarna. SGI delar denna bedömning och anser att detta bör göras i arbetet med detaljplanen då kajen har betydelse för stabiliteten närmast ån.

SGI ställer sig frågande till framräknade omräkningsfaktorer, η . I sammanställningen av skjuvhållfasthet redovisas två oberoende undersökningspunkter i sektion 1 och fem oberoende undersökningspunkter i sektion 2. Vid framräkning av η har tre respektive nio undersökningspunkter nyttjats. Leran anges vara normalsvensk medan det i utredningen anges att det under fyllningen fins gytig lera till betydande djup. Utvärderingen bör även kompletteras med empiri om sådan finns att tillgå. I stabilitetsberäkningen för sektion 2 har 9,5 kPa nyttjats som dimensionerande värde medan rapporttexten anger 10 kPa. En översyn av dimensionerande värden och beräkningar bör göras.

SGI önskar ett förtydligande avseende hur valda värden för portryck relaterar till uppmätta värden. Kan höga portryck i underlagrande friktionsjord påverka stabiliteten negativt i anslutning till höjdpartiet med berg i dagen?

Synpunkter i kompletterande samråd:

Statens geotekniska institut (SGI) noterar att tillagda område omfattar en brant bergsslänt som delvis är bevuxen. De uppmärksammar att det i övrigt saknas branta bergsslänter i planen och är därför angelägna att förutsättningar för bergras/blocknedfall klarläggs i det fortsatta planarbetet. SGI menar att detta är för att säkerställa huruvida planförslaget påverkar rådande förhållanden samt klargöra om det krävs kontroller eller åtgärder för att uppnå fullgod säkerhet.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har kompletterats utifrån inkomna synpunkter.

14. Skanova

Skanova har ett kabel-/kanalisationsstråk med tillhörande kabelbrunnar i Getebergsled. Detta stråk består av 20 rör och innehåller flertalet viktigare koppar- och optokablar. Byggnation av föreslaget hotell kommer i direkt konflikt med denna anläggning och av planbeskrivningen framgår att stråket måste flyttas. Att flytta detta är mycket kostsamt samt tidskrävande.

Kommentar:

Exploateringen ansvarar för och bekostar flytt av ledningar.

15. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag och har inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område.

Anser detta ärende avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförförandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

16. Trafikverket

Trafik

En vidare utredning krävs för de olika av- och påfarter i Örgrytemotet, Kallebäcksmotet och Ullevimotet som kommer att belastas som resultat av föreslagen exploatering. Hänsyn ska även tas till att parkeringshuset ligger längre söderut än dagens parkeringsyta samt vilka vägval som kommer finnas tillgängliga till och från parkeringshuset och hotellet.

Trafikverket anser att de antaganden som görs för trafikallsträngen och fördelningen av resornas färdmedel behöver utvecklas och tydliggöras för att säkerställa att riksintresset E6/E20 inte kommer påverkas negativt till följd av föreslagen exploatering. Trafikverket anser vidare att antagandet om att den alstrade trafiken kommer att fördelas på samma sätt som dagens Lisebergsbesökare behöver utvecklas då besökarna till vattenparken och hotellet kommer ha förändrade förutsättningar för sina resvägar under bygg-tid och med färdig utformning av Korsvägen jämfört med dagsläget.

Trafikalstring

Trafikverket anser att kommunens bedömning av alstringsberäkningen för gäster per dag till hotell och konferens/restaurang är något låg. Trafikverket saknar en förklaring eller motivering till hur man kommit fram till denna slutsats. Trafikverket undrar när den beräknade trafikallsträngen förväntas ske under dygnet och vilka veckodagar. Trafikverket undrar även hur situationen förväntas bli då den tillfälliga parkeringen omvandlas till industriverksamhet.

Färdmedel

Trafikverket framhåller att kommunens bedömning att 25 % av besökarna kommer att anlända med bil troligtvis är lågt räknar då verksamhetens karaktär lockar långväga besökare. De 25 % som beskrivs i Trafikstrategin är som Trafikverket tolkar det ett snitt av alla resor som görs i staden. I Parkeringsutredningen tillhörande planhandlingarna beräknas istället 55 % av besökarna ankomma med bil men med 3,5 besökare per bil.

Trafikverket ställer sig positivt till de låga parkeringstal som används i parkeringsutredningen men vill samtidigt uppmana kommunen att säkra ett absolut minimum av parkeringsplatser i området.

Samordning

Trafikverket framhåller vikten av samordning och koordinering med andra pågående och planerade åtgärder i området som kan påverka aktuellt projekt. Projektet bör kommuniceras med KomFram Göteborg, som är en grupp som ska bidra till optimerad framkomlighet för transporter. Detta blir viktigt, inte minst då Västlänkens byggstart för station Korsvägen sammanfaller med planens byggstart.

Risk

Trafikverket saknar en beskrivning av hur riskåtgärder är planerade att utformas och genomföras. Trafikverket undrar om Staden tagit hänsyn till befintliga brunnar, ledningssystem samt lutningar på E6/E20 i riskutredningen och för de åtgärder som föreslås. En vidare utredning krävs för huruvida åtgärden vätskespär är nödvändig utifrån befintliga förutsättningar gällande lutningar, befintliga brunnar och ledningssystem för vägen. Trafikverket vill göra Staden uppmärksam på att verket inte kan tillåta några inskränkningar i vägbanan eller vägaren för de föreslagna riskreducerande åtgärderna. Varken körfälten eller vägaren kan smalnas av för att anordna någon av åtgärderna.

Det krävs ett fördjupat samråd mellan Staden och Trafikverket för de föreslagna åtgärderna och en tydligare redovisning av hur dessa är tänkta att genomföras. För genomförande och finansiering krävs även avtal mellan Staden och Trafikverket. Trafikverket vill framhålla att verket inte har några möjligheter att finansiera åtgärder som påkallas av kommunal planering. Det åligger staden att ta kontakt med Trafikverket för ett fördjupat samråd samt upprättande av avtal.

Trafikverket vill fråga Staden vilka planer som finns för ytan i framtiden efter det att markparkering ersätts med parkeringshuset.

Trafikverket ser ett behov av att definiera vilken typ av verksamhet som i framtiden kan bli aktuell för att säkerställa att de riskreducerande åtgärderna på E6/E20 är anpassade både utifrån markanvändningen parkering och framtida industriverksamheter. Eftersom markanvändningen bestäms till industri i plankartan ser Trafikverket att det i framtiden troligt kommer byggas byggnader med människor som vistas under stora delar av dygnets timmar. Av denna anledning bör även framtida situation med tänkbara verksamheter inkluderas i valet av riskreducerande åtgärder.

Avstånd till järnväg

Trafikverket förordar att det planerade parkeringshuset flyttas och förläggs på ett minsta avstånd om 30 meter från närmaste spårmitt samt att plankartan kompletteras med prickmark så att en säkerhetszon om 30 meter upprätthålls mot järnvägen. Trafikverket vill även uppmärksamma att riskutredningen då ska uppdateras utifrån nya förutsättningar.

Vibrationer och buller

Trafikverket vill råda Staden till att föra in bestämmelser för vibrationer i plankartan för hotellet för att undvika negativ påverkan för hotellgästerna från järnvägen.

Det planerade hotellet är även utsatt för buller från E6/20 och Trafikverket anser att hänsyn bör tas till att läget för hotellet är bullerutsatt i det fortsatta arbetet.

Dagvattenhantering

I kapitel 5.2 i Dagvattenutredningen beskrivs konsekvenserna av ett 200-års flöde i de nya förhållandena. Så som Trafikverket tolkar beskrivningen och figur 7 i dokumentet finns det en risk att både E6/E20 och järnvägen påverkas av 200-års flödet. Ett förtydligande för hur Trafikverkets anläggningar påverkas av ett 200-års flöde i de nya förhållandena behövs för att säkerställa att exploateringen inte medför negativ påverkan på riksintressena.

Utifall den nya utformningen av området resulterar i att järnvägen på något sätt påverkas negativt anser Trafikverket att Staden ska lösa denna fråga med lämpliga åtgärder.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Har inget att erinra mot kompletteringen av planförslaget.

Kommentar:

Synpunkter gällande området öster om Mölndalsån norr om föreslaget p-hus hanteras i ett separat detaljplaneärende, då detta område utgått ur aktuellt planområde.

Kommunen har haft särskilt dialog med Trafikverket efter samrådet. En trafikanalys har tagits fram som visar att ökningen av trafiken i maxtimmen är marginell.

Inför granskningsskedet har en grön resplan och en avsiktsförklaring mellan inblandade parter tagits fram med syfte att möjliggöra hållbara transporter till exploateringen. Diskussioner har förts med den utredning som pågår för ett större område.

Samordning under byggskedet sker i gruppen Kom-Fram

Riskutredningen är uppdaterad utifrån synpunkterna. Plankartan kompletteras med prickmark på marken närmast järnvägen

En bestämmelse om högsta tillåtna vibrationsnivå i hotellrum är tillagd på plankartan.

17. Vattenfall eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inte några anläggningar i området och har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

18. Västtrafik

Västtrafik har inget att erinra mot planen. Området är väl försett med kollektivtrafik.

Västtrafik vill också påminna om vikten av att skapa trygga och säkra gångvägar till hållplatserna.

Västtrafik ser gärna att man i samband med genomförandet av planen ser över utformningen av gaturummet i anslutning till hållplatsen för att ytterligare förbättra miljön för oskyddade trafikanter.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

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

19. Fastighetsägare, Skår 40-2, Nellickevägen 10

Fastighetsägaren driver Rundqvists Boktryckeri AB som ligger på Nellickevägen och uttrycker oro för de framtida planerna.

Oro uttrycks för minskad framkomlighet till fastigheten, både för anställda och för kunder. Den planerade markparkeringen bedöms föra med sig en ökad mängd trafik. Detta i kombination med att den tilltänkta gångbron ska angöras nära verksamhetens in- och ut-fart bedöms medföra ökad olycksrisk. Nödvändiga åtgärder bör vidtas.

I planen står ”Nellickevägens sektion behöver breddas till 7 m körbana, 4 m trottoar, 0,5 m buffert.” Fastighetsägaren säger sig förmoda att detta inte kommer att ske framför fastigheten Skår 40:2, då det utrymmet inte finns.

Sättningssskador

Sättningssskador befaras på Skår 40:2 med anledning av markförhållandena och det planerade markarbetet. En besiktning av Skår 40:2 bör därför göras innan arbetet påbörjas och självklart efter att nybyggnationen är avslutad.

Miljö

Fastigheten Skår 40:2 kommer efter rivningen av ”Saab-fastigheten” att ligga helt oskyddad mot det ständiga och höga trafikbullret samt trafikutsläppet från E6:an. Något som inte bara kommer att kraftigt försämra utomhusmiljön utan troligen även öka bullernivån inomhus. I handlingarna nämns inget om eventuell framtida ersättningsbyggnation på området mellan Skår 40:2 och E6:an. Fastighetsägare anser att det finns behov av att göra en bullerutredning för fastigheten Skår 40:2 innan och efter rivningen av ”Saab-fastigheten”. Därtill bör man vidta åtgärder för att förhindra att Skår 40:2 utsätts för ökat trafikutsläpp.

Risk

Fastighetsägare ställer sig frågande till hur man planerar att skydda fastigheten Skår 40:2, vars östra del befinner sig mindre än 100 meter från E6, med hänsyn till risk med olyckor och farligt gods.

Sammanfattningsvis ställer fastighetsägaren följande frågor:

- Vad har fastighetsägaren för garantier för att kunna bedriva sin verksamhet som normalt med tanke på den minskade tillgängligheten?
- Kommer det att utföras en besiktning av fastigheten Skår 40:2 innan byggprojektet påbörjas?
- Fastighetsägaren vill även begära att det görs en bullerutredning.
- Hur kommer fastighetsägaren att kompenseras för eventuellt uppstådda sättningssskador samt försämrad miljö på grund av ökat buller och trafikutsläpp?

Kommentar:

Synpunkter gällande området öster om Mölndalsån norr om föreslaget p-hus hanteras i ett separat detaljplaneärende, då detta område utgått ur aktuellt planområde. Rivning av byggnader och markparkering hanteras endast i bygglov.

Kommunen välkomnar fastighetsägaren att delta i planärendet öster om Nellickevägen. Om inte det är aktuellt kommer fler tillfällen att lämna synpunkter i den planprocessen.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

20. Boende på Mölndalsvägen 33

Anser att detta är en underbar plan för Göteborgs stad. I nuläget har många vattenparker och moderna nöjesparker utvecklats och uppförts i Kinas stora städer. En bra nöjespark bidrar ofta till att staden blir mer attraktiv. Anser att denna plan är fantastisk och efterfrågad.

Kommentar:

Noteras.

Övriga

21. Boende på Flötevägen 6

Anser att pendelcykelstråket utanför Lisebergs södra entré bör inte stensättas så att det påminner om parkens övriga entréyta. I och med att det är ett viktigt cykelstråk, bör cykelbanan asfalteras och markeras ut tydligt. Risker är annars stora för personer som står på cykelbanan, till exempel för att invänta andra personer i sällskapet.

Synpunkter i kompletterande samråd:

Framhåller att cykelbanan längs Mölndalsvägen och Södra vägen är ett av de viktigaste och största stråken för cykelpendling i Göteborg. Anser att den nya entrébyggnaden ligger för nära cykelbanan och föreslår att den flyttas öster ut närmre parken. Detta med motiveringen att entrén kan bli en samlingsplats och den boende menar att folksamlingar kan spridas ut på cykelbanan och på så vis orsaka konflikt och irritation mellan cyklister, fotgängare och Lisebergsbesökare.

Utöver detta uppmärksammar den boende att stenläggningen ramar in hela entréområdet vilket gör att det inte finns någon tydlig gångbana för förbipasserande. Det kan även en gång tvinga gångare ut i cykelbanan enligt den boende. Samtidigt vill den boende framhäva att kontrasten mellan stensättningen och cykelbanan är bra och tydlig och uttrycker förhoppningar om att detta även verkställs.

Den boende är i övrigt positiv till tillbyggnaden av Liseberg i allmänhet och hotellet och dess arkitektur i synnerhet.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Pendelcykelstråket föreslås breddas förbi planområdet.

22. Boende på Mellankullevägen 47

Har ofta undrat vad den tråkiga ytan har fyllt för uppgift, mer än att parkera på. Tycker det är ett steg i rätt riktning att använda den ytan till nöjespark. Eftersom Liseberg är Sveriges mest besökta park så måste man satsa på nya attraktioner och andra faciliteter för att behålla det. Om kommunen ska ha sina fina intäkter som Liseberg genererar såsom hotellnätter, shopping på stan, restaurangbesök. Det är många näringar som har gott av detta, så det är en lovvärd satsning. Ser fram emot ett förslag/ritning hur det ska bli.

Kommentar:

Noteras.

23. Boende på Smörgatan 4

Anser att Vattenparken bör samlokaliseras med ett nytt Valhalla dvs en 50 meters basäng.

Kommentar:

Frågan om samlokalisering har varit uppe i ett tidigt skede av planarbetet men slutsatsen är att dessa två verksamheter inte är förenliga då de vänder sig till olika målgrupper med väldigt olika behov vilket gör det svårt att samutnyttja ytor så att båda verksamheter får den yta de behöver.

24. Göteborg & CO

Göteborg & Co har tidigare ställt sig bakom Lisebergs förslag till jubileumssatsning. Bolaget delar Lisebergs uppfattning avseende behovet av att expandera och utveckla verksamheten för att även i framtiden vara attraktiva för både göteborgare och andra besökare. Liseberg har i framtagandet av detaljplanen haft en nära dialog med stadsbyggnadskontoret.

Göteborg & Co har inget i övrigt att yttra sig om avseende innehållet i detaljplanen.

Kommentar:

Noteras.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Planförfarandet är ändrat till utökat förfarande
- Planområdet är justerat. Större delen av området öster om Nellickevägen är borttaget och behandlas i ett separat planärende.
- Utmed Mölndalsåns västra strand anläggs en ekologiskt funktionell brynzon om 6 m från befintlig strandlinje. Platsen iordningsställs inte längre för att vara tillgänglig för allmänheten.
- Byggrätterna för planerat hotell och vattenland tillåts till högre totalhöjder
- Utstickande delar i fasad mot Mölndalsvägen tillåts
- Besöksverksamhet och centrumverksamhet tillåts inom byggrätten för parkeringshuset
- Ytterligare krav på skyddsåtgärder med tanke på risker med farligt gods ställs
- Transformatorstation tillåts inom den norra byggrätten
- Justeringar i texter i planbeskrivning

Fredric Norrå
Planchef

Per Osvalds
Konsultsamordnare

Bilagor

- *Lista över samrådskrets*
- *Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor*

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetskontorets tillgänglighetsavd
Fastighetsnämnden/kontoret
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Idrotts- och föreningsnämnden/förvaltningen
Kretslopp och Vatten
Kulturnämnden/förvaltningen
Lokalnämnden/förvaltningen
Lokalsekretariatet
Miljö- och klimatanämnden/Miljöförvaltningen
Namnberedningen
Park- och naturnämnden/förvaltningen
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden/förvaltning i Centrum
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden/kontoret
Utbildningsnämnden/förvaltningen

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Statens geotekniska institut
Swedavia AB
Svenska Kraftnät
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västfastigheter Ledningsstab, Flygplatschefen
Västtrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

De som tidigare yttrat sig i ärendet, samt

Got Event AB
GREFAB
Göteborg & Co
Göteborgs spårvägar
Handikappfören. Samarbetsorgan
Higab
Jernhusen AB, Region Väst
Naturskyddsfören.i Gbg
Swedegas
Svensk Handel
Västsvenska handelskammaren
Älvstranden Utveckling AB



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Hendén
Planarkitekt
010-224 43 65
anna.henden@lansstyrelsen.se

Yttrande
2017-04-03

Diarienummer
402 6023-2017

Sida
1(8)

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för Nöjespark och hotell söder om Liseberg, kv Immeln mfl i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade februari 2017 för samråd enligt 5 kap. 11 plan- och bygglagen (PBL 2010:900), standard förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Detaljplanen avser att pröva möjligheten att utvidga Lisebergs nöjespark söderut med hotell och en vattenpark. Projektet inkluderar tillskapande gångstråk längs Mölndalsåns stränder, gatan Getebergsled försvinner och ersätts med en allmän gång- och cykelförbindelse genom det nya kvarteret. Området närmast E6 avses utnyttjas för verksamheter och p-hus.

Föreslagen exploatering alldeles intill Mölndalsåns västra sida påverkar den ekologiska statusen negativt och medför att miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten sannolikt inte kan följas. Även förstärkningsåtgärder skulle kunna påverka MKN, men en heltäckande beskrivning av stabilitetsproblemen för området saknas. Länsstyrelsen anser att det är mycket viktigt att den kompletterande stabilitetsutredningen omfattar hela planområdet och preciserar vilken typ av åtgärder som behövs och var, både ur ett MKN-perspektiv och stabilitetsperspektiv. MKN för vatten kommer att ha inverka på hur och var bebyggelse kan anläggas.

Vidare behöver påverkan på luft och buller beräknas respektive beskrivas. Riskanalysen behöver omfatta industriverksamheten och riskfrågan behöver hanteras ytterligare med avseende på farligt gods. Industriverksamheten behöver också beskrivas närmare så att eventuella störningar från denna hanteras i planen. Avseende förorenad mark behövs fördjupade undersökningar, riskbedömning och åtgärdsutredning. Riksintresse kommunikation E6/E20 behöver också hanteras ytterligare.

Avslutningsvis anser vi att betydande miljöpåverkan inte går att utesluta och att en miljökonsekvensbeskrivning bör tas fram.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

Motiv för bedömningen

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

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

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

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Luftkvalitet

Av detaljplanen framgår att exploateringen bedöms generera 1450 fordonsrörelser per dygn på Mölndalsvägen. Hotellbyggnaden tillåts vara cirka 14 våningar hög och vattenparken tillåts vara cirka 9 våningar hög mot Mölndalsvägen. Detta innebär att gaturummet runt Mölndalsvägen förtätas. Länsstyrelsen anser därför att en gaturumsberäkning behöver utföras för att se hur miljökvalitetsnormer för luft uppfylls för de bostäder som ligger på den västra sidan av Mölndalsvägen.

Ytvatten

Föreslagen plan medger byggnader samt gång- och cykelbana alldeles invid Mölndalsåns västra sida och avsätter enbart en mycket smal remsa (ca 3 m) vid åkanten i den sydvästra delen som park med gångstråk. Detta skulle medföra att befintlig kantzonen med träd och annan vegetation inte får plats.

Mölndalsån omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn ”Morfologiskt tillstånd i vattendrag” (som ingår i Ekologisk status) är klassad som dålig eftersom djur och växter saknar naturliga livsmiljöer i strandzonen och eftersom mycket stora delar av strandzonen har försvunnit. Även parametern ”Vattendragets närområde” har klassats som dålig. EU-domstolen har i Weserdomen (juli 2016) slagit fast att det försämringsförbud som gäller för miljökvalitetsnormerna, ska gälla på kvalitetsfaktornivå. För Mölndalsån innebär detta att det morfologiska tillståndet inte får försämrats alls. Istället ska tillståndet för Mölndalsån förbättras för att god ekologisk status ska uppnås 2021.

Detaljplanering får inte medföra att en miljö kvalitetsnorm inte följs. Därför kan inte byggnader och gång- och cykelbana placeras så nära Mölndalsån eftersom det leder till en försämring av tillståndet då de ekologiskt funktionella kantzonerna med träd och annan vegetation inte får plats. För att dessa kantzoner med träd och annan växtlighet längs med Mölndalsån ska få plats behöver byggnadernas fasader samt gång- och cykelbanan flyttas en bit västerut. Detta är viktigt för fisken i ån (bl.a. ål, havsvandrande lax och öring) och för att miljö kvalitetsnormerna ska kunna följas. Ekologiskt funktionella kantzoner på båda sidor om ån behöver dessutom säkerställas med en planbestämmelse.

Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att planområdet inte kommer att påverka Mölndalsån. Det framgår inte heller av planbeskrivningen vilka eventuella åtgärder som kommer att behöva vidtas i strandzonen (t.ex. borttagande av träd m.m.).

Hälsa och säkerhet

Stabilitet

Av den geotekniska utredningen och planbeskrivningen framgår att stabiliteten i den sydvästra delen området är låg och att materialet längs med Mölndalsåns västra sida behöver bytas ut mot lättfyllnad (preliminärt en 3 m bred remsa med 1 m mäktighet). Den låga stabiliteten är ytterligare ett skäl till att Länsstyrelsen anser att byggnaden (som dessutom planeras bli mycket hög) behöver flyttas västerut och därmed minska risken för påverkan på Mölndalsån (t.ex. genom ras). Uppfyllnader i planområdet ska inte ske i onödan med tanke på den inverkan som stabilitetshöjande åtgärder kan få på Mölndalsån.

Den geotekniska utredningen omfattar hittills enbart den västra sidan av ån. Länsstyrelsen kan därför i detta skede inte bedöma markens lämplighet inom planområdet eftersom det saknas en samlad bild av stabilitetsproblemen, behovet av olika stabilitetsförbättrande åtgärder och eventuella erosionsskydd, samt vilken påverkan dessa kan få för Mölndalsån. I kompletteringen av geotekniska utredningar som planeras för granskningsskedet behöver dessa aspekter hanteras. De förutsättningar avseende, stabilitetshöjande åtgärder, belastningsrestriktioner och nivåställning som stabilitetsberäkningarna anger behöver styras i planen. Kajkonstruktionen i norra delen av området behöver besiktigas. Vidare behövs en översyn av dimensionerande värden och beräkningar göras samt grunden till valda värden för portryck förtydligas. Se vidare i yttrande från SGI 2017-03-23.

Farligt gods

Planområdet ligger invid transportleder för farligt gods, E6/E20 samt Väst-kustbanan/Kust till kustbanan. Det planerade hotellet och byggnaden för vattenpark ligger på ca 170 meters avstånd från väg och järnväg för farligt gods. Markparkering och parkeringshus kommer att ligga på ett betydligt kortare avstånd från lederna. Vid markparkering är det kortare avståndet ca

20 meter. Detsamma gäller det planerade parkeringshuset. På de delar av planen som tillåter markparkering är även industri tillåten.

En riskanalys har tagits fram som bedömer riskerna för olyckor i området vid ett genomförande av detaljplanen. Länsstyrelsen anser att de skydd mot olyckor på E6/E20 och järnvägen som regleras i skyddsbestämmelser på plankartan är rimliga. Länsstyrelsen anser dock att ett byggnadsfritt avstånd på 30 meter alltid ska eftersträvas. Riskanalysens alternativ att lägga parkeringshuset på 30 meter från järnvägen bör därför övervägas. Med tanke på att det är en ny detaljplan måste riskers påverkan på all tillåten markanvändning enligt plankartan beaktas, oavsett om viss typ av markanvändning finns på området idag. Planbeskrivningen uppger att byggnaderna utmed E6/E20 öster om Nellickevägen ska rivras vid planens genomförande men uppger också att byggnader för industriändamål tillåts i likhet med gällande detaljplan. Länsstyrelsen har noterat att riskanalysen behandlar hotell och vattenpark, markparkering och parkeringshus. Det saknas en beskrivning av risker för de byggnader för industriändamål som är möjliga att uppföra. Riskanalysen behöver också behandla detta alternativ. Om det uppförs byggnader för industriändamål kan ytterligare riskreducerande åtgärder bli aktuella än de som nu regleras på plankartan.

Planbestämmelserna om störningsskydd, m1 och m2, är tvingande. Som det ser ut på plankartan ska dessa skydd uppföras både på bebyggelsebar mark och på prickmark. Det behöver framgå tydligare vilken typ av skydd som ska placeras på respektive mark. Vilka skydd som är möjliga/nödvändiga avseende vägbanan/vägrenen behöver stämmas av med Trafikverket.

Det anges i planhandlingarna att det kortaste avståndet mellan järnvägen och planerat parkeringshus är ca 20 meter. Föreslagen byggnad ligger också på detta avstånd på illustrationsritningen. Länsstyrelsen uppfattar att det är ca 10 meter mellan bebyggelsebar mark och närmsta järnvägsspår i höjd med parkeringshuset på plankartan. En tänkt placering och vad som medges på plankartan skiljer sig därför åt. Prickmarken på plankartan behöver utökas för att stämma överens med bebyggelsens lämpliga placering i planområdet.

Förorenade områden

Av planhandlingarna framgår att det för planområdets västra del tagits fram en historisk inventering samt en översiktlig provtagning (Melica 2004). Inom framför allt södra delen påträffades PAH och metaller samt oidentifierat starkt luktande jordmaterial. Vidare beskrivs att planområdets östra delar inte provtagits men att det kommer att göras inför granskningen.

Länsstyrelsen anser att det inför granskningen bör genomföras fördjupande undersökningar av det södra området för att få en bättre bild av föroreningsituationen. Sedan bör en riskbedömning och en åtgärdsutredning tas fram som beskriver vilka åtgärder som krävs för att marken ska bli lämplig för planerat ändamål. Föroreningsituationen samt planerade åtgärder ska beskrivas i planhandlingarna.

Inför planerad utredning av planområdets östra delar bör en historisk inventering av verksamheterna tas fram som underlag till val av provtagningspunkter och analysparametrar.

Behov av fördjupande och kompletterande undersökningar bör utredas i samråd med tillsynsmyndigheten, miljöförvaltningen.

Industriverksamhet

Av plankartan framgår att området öster om Mölndalsån till största delen planläggs som industri, i enlighet med gällande detaljplan. De befintliga industrilokalerna kommer dock att rivras, så att marken under byggtiden kan användas för parkering. Vad detta kan komma att vara för industrier framgår inte av planbeskrivningen. Det behöver översiktligt beskrivas vad för typ av industri som planeras och eventuella störningar från denna industri.

Buller

Som beskrivits under luftkvalitet ovan kommer trafiken på Mölndalsvägen öka med anledning av detaljplanen. Det behöver därför beskrivas i planen hur bullernivåer för bostäder vid Mölndalsvägen påverkas samt eventuella åtgärder som vidtas.

Riksintresse kommunikation E6/E20 samt järnvägen

Väg E6/E20 är hårt belastad. Det krävs en vidare utredning av hur av- och påfarter i Örgrytemotet, Kallebäcksmotet och Örgrytemotet kommer att belastas till följd av aktuellt förslag till detaljplan. De antaganden som görs för trafikallsträngen och fördelningen på olika trafikslag behöver utvecklas och tydliggöras. Korsvägen kommer att byggas om och då liksom under Västlänkens byggtid kommer det råda andra förutsättningar för resande i området än idag. Dessa förutsättningar behöver ni beakta när ni gör antaganden om vilket färdstätt besökarna kommer att färdas med och vilken väg de kommer att ta. Vilken trafikallstring som industrimarken kan medföra behöver också beaktas i detta sammanhang. Utöver detta behöver det tydliggöras om Trafikverkets anläggningar påverkas av ett 200-årsflöde med anledning av detaljplanen. Om så är fallet behöver detta hanteras i planen. Se vidare i yttrande från Trafikverket 2017-03-30.

Råd enligt PBL och MB

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

Planbestämmelse

Planbestämmelsen W₁ (PARK) upptar ett brett område på plankartan och på illustrationsritningen har en y-formad diagonalt placerad bro ritats ut. Länsstyrelsen anser att detta område kan minskas ner och att en mindre utrym-

meskrävande bro bör föreslås istället, för att minimera ingreppen på Mölndalsån.

Risk för översvämning

Det finns risk-för översvämning från Mölndalsån. Enligt planen ska nivå på färdigt golv och öppningar i byggnader ligga på minst 3,6 m över stadens nollpunkt om något annat skydd inte kan anordnas till denna nivå i enlighet med stadens pågående arbete med handlingsplaner för översvämningsskydd. Det hade varit en fördel om planbestämmelsen förtydligades så att det framgår att det är just översvämningsskydd inom ramen för dessa handlingsplaner för översvämningsskydd som avses med ”annat översvämningsskydd”. Eftersom översvämningsskyddet för Mölndalsån är stort är det viktigt att planen inte medför förträngnings- eller dämningseffekter i ån och instängningseffekter för dagvatten (t.ex. orsakade av förstärkningsåtgärder eller erosionsskydd).

Dagvatten

Dagvatten från parkeringsytor är förorenat och behöver extra rening före avledning till recipient.

Byggskede

Under de kommande åren kommer det byggas mycket i Göteborg. För samordning av trafikflöden såsom byggtransporter, kollektivtrafik, gång och cykel finns gruppen KomFram Göteborg. Vi förutsätter att projektet kommunicerar med denna grupp.

Vibrationer

I planområdet finns risk för vibrationer från befintlig järnväg i Gårdatunneln samt från den planerade Västlänken. Av denna anledning bör reglering av vibrationer (0,4 mm/s vägt RMS-värde) ske för hotellet.

Mellankommunala frågor

Översiktsplan för Göteborg och Mölndal – fördjupad för Mölndalsåns dalgång, som bla redovisar en utbyggnad av Liseberg söderut, är ännu inte antagen men vi förutsätter att Mölndals kommun inte har några invändningar emot projektet.

Koppling till miljömålen

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer och planinnehållets förhållande till detta saknas, vilket bör kompletteras.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Gällande översiktsplan för Göteborg (ÖP 2009) anger, vilket också står i planbeskrivningen, Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Vi anser, liksom Göteborgs Stad att planen överensstämmer med denna.

Överensstämmelse finns även med *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal – fördjupad för Mölndalsåns dalgång*, som är under planering.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Om biotopskyddade träd längs Mölndalsvägen behöver tas ner eller om grävningsarbeten som kan skada trädens rötter behöver utföras ska dispens sökas i god tid. Det behöver framgå av planbeskrivningen om biotopskyddade träd berörs. Placering av kompensationsplanteringen ska framgå av dispensansökan.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen upplyser om att arbeten i vattenområde är anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas av vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

Strandskydd

Området omfattas inte av strandskydd i dagsläget. När en gällande plan från före 1 juli 1975 upphävs så inträder generellt strandskydd. Kommunen kan upphäva strandskydd inom planområdet i samband med planens antagande, men endast om särskilda skäl för upphävande finns. Det behöver framgå av planhandlingen vilket eller vilka särskilda skäl kommunen anser föreligger. Länsstyrelsen påminner om att det är punkterna 1-6 i 7 kap 18c § miljöbalken som kan beaktas vid bedömning om det finns särskilda skäl för upphävande.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock, efter att ha tagit del av planhandlingarna, att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Länsstyrelsen anser att vattenfrågan är av central betydelse för miljökonsekvensbeskrivningen och att trafikfrågan även är viktig att hantera. Motiv till Länsstyrelsens bedömning i frågan om betydande miljöpåverkan finns nedan:

Planen medger en verksamhet som kommer att generera mycket besökare ca 1000 gäster per dag till Hotellet och 1900 gäster/dag till vattenparken året om, annan industriverksamhet tillåts också, vilken i dagsläget inte är beskriven i planhandlingarna. *Platsen* är känslig (sårbar). Mölndalsån omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten och dess ekologiska status får inte försämrats. *Platsen* är dessutom förorenad, har dålig stabilitet, är utsatt för risker från väg E6 och för översvämningsrisker. *Påverkan* omfattar flera aspekter. Den publikintensiva verksamheten medför en ökad andel trafik och kollektivtrafikresande till området och konsekvenserna av detta kan påverka både det statliga vägnätet och boendemiljön för de boende i området. Påverkan

kan alltså få konsekvenser långt utanför planområdet. Den dåliga stabiliteten medför att stabilitetshöjande åtgärder behöver göras som kan påverka Mölndalsåns miljökvalitetsnormer. Dessutom påverkar exploateringen av Mölndalsåns kantzoner den ekologiska statusen negativt och möjligheten att nå miljökvalitetsnormerna för ytvatten. Bestående konsekvenser kan inte uteslutas. Vid planering av verksamheter och parkeringsgarage på platsen behöver därutöver stor hänsyn tas till risker från E6/E20 och järnvägen. Den industriverksamhet som föreslås kan i sig också innebära omgivningspåverkan i form av störningar/trafik.

Detta ärende har arkitekt Nirmala Blom-Adapa beslutat och planhandläggare Anna Hendén föredragit. I den slutliga handläggningen har även Bodil Samuelsson, Enheten för samhällsskydd och beredskap samt Delilah Lithner, Susann Lundman, Helena Irenesson från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg medverkat.

Nirmala Blom-Adapa

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2017-03-23

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2017-03-30

Kopia till:

Göteborgs Stads stadsbyggnadskontor (*Johan Altenius, Per Osvalds*) samt miljöförvaltning
SGI, Maria Kristensson

Trafikverket Barbro Gabrielsson

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Helena Irenesson

Miljöskyddsavdelningen, Susann Lundman

Samhällsavdelningen, Bodil Samuelsson

Vattenavdelningen, Delilah Lithner