



**Detaljplan för
NORGE-/VÄNERNBANAN, DELEN MARIEHOLM-OLSKROKEN
inom stadsdelarna Gamlestaden och Olskroken i Göteborg**

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

Byggnadsnämnden beslöt den 12 oktober 2004 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samråds-krets under tiden 10 november till 21 december 2004.

Förslaget har under samma tid varit utställt på stadsbyggnadskontoret samt på Gamlestadens medborgarhus. Flygblad har delats ut i angränsande områden.

SAMMANFATTNING

Detaljplanens syfte är att genomföra järnvägsprojektet *Dubbelspår Marieholm-Olskroken*. Planen berör huvudsakligen dagens järnvägsområde. Samrådet har inte föranlett några större ändringar av planförslaget. Plankarta med bestämmelser har justerats med anledning av synpunkter från bl a länsstyrelsen samt pågående process med stationsmiljön. Planområdet har utökats för att medge placering av 130 kV elkablar utmed Waterloogatan samt för att ansluta till äldre plangränser och till nästa detaljplan för dubbelspårs utbyggnad norrut. Planhandlingarna har kompletterats för att bli mer fullödiga och illustrativa. Framförda synpunkter har därmed i stort kunnat tillgodoses.

Efter byggnadsnämndens beslut om utställning den 16 maj 2006 har planhandlingarna ytterligare kompletterats och reviderats, framför allt med anledning av pågående process med stationsområdet. Centrumändamål tillåts att överbrygga järnvägen. Byggnadsnämnden föreslås därför ta ett nytt beslut om utställning av detaljplanen då reviderad samrådsredogörelse även behandlas.

Kopior av yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, samt till Banverket och deras konsult för kännedom och ev beaktande vid planens genomförande.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

Fastighetsnämnden tillstyrker planförslaget. Fastighetskontoret skriver i tjänsteskrivelsen att dubbelspårsutbyggnaden kommer att bidra till att förbättra järnvägs-transporterna i Göteborg och i regionen. Det kommer även att vara till stor nytta för Göteborgs hamn, vilket även gynnar näringslivet. Dubbelspåret är en viktig

förutsättning för att skapa en integrerad arbets- och bostadsmarknad i regionen. Fastighetskontoret har inget att erinra mot att planeringen fullföljs så som planförslaget redovisar. De vill dock framföra att förutsättningarna för genomförandet av den nya pendeltågsstationen samt fördelningen av ansvar och kostnader behöver klarläggas i ett så tidigt skede som möjligt. Frågor kvarstår att lösa mellan kommunen och Banverket avseende planens genomförande och godkännandet av genomförandebeskrivningen avvaktas till utställningsskedet. Fastighetskontoret redovisar genomförandefrågorna och konstaterar att Banverket till fullo svarar för utbyggnaden av dubbelspåret samt dess påverkan på kommunaltekniska anläggningar. Kommunen kommer dock att bli ansvarig för vissa investeringar i gator och gång- och cykelstråk som nyanläggs eller förbättras. Ett genomförandevalt behöver upprättas för att reglera förutsättningarna för utbyggnad samt skötsel och drift. Avtalet ska vara klart samt godkänt av fastighetsnämnden innan planen kan antas.

Kommentar: Ambitionen att tillskapa en knutpunkt av hög kvalitet vid Gamlestadstorget kräver en längre process än vad denna detaljplan kan invänta. Ambitionen är dock att hela knutpunkten, inkl byggnader, ska vara färdigställda till trafikstarten i december 2012. Planförslaget ger stöd för och beskriver planeringen för stationsutformningen inom planområdet.

Göteborg Energi AB har inget att erinra mot detaljplanen. De påpekar dock att det finns markförlagda ledningar för stadsgas och naturgas inom planområdet.

Göteborg Energi Nät AB har inget att erinra mot detaljplanen, men vill påpeka att de i området har ledningar med linjekoncession som det eventuellt måste sökas ny koncession för. Denna process kan ta upp till ett år.

Göteborgs Hamn AB skriver att tillväxten av gods via Göteborgs hamn prognostiseras till 7-8 % per år, under de närmaste 10-20 åren. Det innebär en fördubbling av godsvolymer på ca 10 år. Utbyggnaden av Norge-/Vänernbanan är en åtgärd som bidrar till nödvändiga förbättringar av järnvägs kommunikationerna till ytterhamnsområdet. De anser att dubbelspårutbyggnaden är mycket angelägen och har inget att erinra mot planförslaget. Remissvaret är inte styrelsebehandlat.

Kulturnämnden, svarar via stadsmuseet, att de i programskedet särskilt påpekade vikten av att projektets eventuella bidrag till barriäreffekter borde uppmärksammas mer. Det gäller för olika djurarter, för kulturmiljövården samt för friluftslivet. En belysning av dessa problem och eventuella förslag till åtgärder och kompensation saknades i programmet och finns inte heller i samrådsförslaget. Kulturförvaltningen anser att problemen med ökade barriäreffekter måste belysas bättre. De hänvisar i övrigt till sitt yttrande i programskedet.

Kommentar: Järnvägsområdet är en barriär i staden, både för djur och för människor. Stadsbyggnadskontorets ambition i arbetet med järnvägsprojektet är att förbättra möjligheterna att mildra barriärens effekter. Planhandlingarna förbättras inför utställningen för att generellt bli tydligare. Banverkets järnvägsplan ger utförligare beskrivningar av järnvägsprojektet.

Lokalsekretariatet har inga synpunkter.

Miljönämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas. Miljöförvaltningen skriver att en framtida pendeltågsstation i Gamlestaden kommer vara en del av ett förbättrat kollektivtrafiknät i Göteborg. Det är därför angeläget att förberedelserna för stationen intensifieras. Vidare skriver de att Sävån är ett Natura 2000-område och att särskild hänsyn måste tas till dess värde i samband med bygget av järnvägen. Sävån är även ett viktigt rekreations- och strövområde. I den belastade miljön blir varje åtgärd som stärker naturmiljön positiv och viktig att prioritera. Dessutom medverkar det till att öka den biologiska mångfalden. De stora infrastrukturprojekten i området skapar barriärer och möjligheten att skapa attraktiva och trygga gång- och cykelstråk bör ägnas stor omsorg. Dagvattenbassänger planeras inom Marieholmsmotet för att hantera dagvatten från vägytor. Dammarna har även kapacitet för att hantera dagvatten från omgivande områden. Flera stora infrastrukturprojekt planeras i närområdet och det är viktigt att ordna en helhetslösning och minimera risker. Risken för att föroreningar når Sävån vid t ex en olycka med farligt gods minskar då avsevärt.

Kommentar: Arbetet för att tillskapa en stationsmiljö av hög kvalitet fortsätter inom planarbeten för Gamlestadstorget och Gamlestadens Fabriker. Stadsbyggnadskontoret arbetar för att infrastrukturens barriäreffekter ska överbryggas samt att Sävåns värde som rekreations- och naturmiljö ska utvecklas. Tillståndsprövning sker avseende Natura 2000-området. Järnvägsplanen redovisar avledning av vatten via befintliga dagvattensystem, vilket bedömts som tillräckligt med hänsyn till markytor med god infiltration inom järnvägsområdet. Projekteringen måste dock tillse att föroreningar, vid t ex olycka med farligt gods inte når Sävån, vilket planbestämmelse förtydligar.

Park- och naturnämnden tillstyrker byggnadsnämndens förslag samt översänder park- och naturförvaltningens tjänsteutlåtande. Förvaltningen är positiv till den förbättrade tillgängligheten till Sävån, upprustningen av gång- och cykelstråken samt bevarandet av föreningsverksamheten. De noterar att förvaltningen erhåller ökade driftskostnader för området utmed Sävån. De ekonomiska konsekvenserna bör beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Kommentar: De ekonomiska konsekvenserna för park- och naturförvaltningen bedöms som rimliga med tanke på det värde Sävån har som rekreations – och naturmiljö.

Räddningstjänsten Storgöteborg noterar att en riskanalys upprättats i ärendet som påvisar att fortsatt verksamhet vid bl a båtuppställningsplatsen är möjlig. De har inget att erinra i ärendet, men vill betona att analysen visar på rådande situation med aktuella verksamheter. Vid eventuella förändringar eller vid diskussioner kring nya etableringar kan ett nytt analysbehov uppstå.

Kommentar: Detaljplanen anger järnvägsändamål (samt fornminne) som användning av kvartersmark, inom stationsområdet kompletterat för centrumändamål. Kompletterande riskanalys krävs inför antagande av detaljplanen som påvisar att säkerheten för denna markanvändning är säkerställd. Avstämning kommer att ske med räddningstjänsten.

Stadsdelsnämnd Kortedala översänder stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande i ärendet. Förvaltningen skriver att de i tidigare yttrande över järnvägsutredningen uttalat sig positivt om utbyggnaden av Norge-/Vänernbanan och de miljöeffekter som kan uppnås genom överföring av transporter från väg till järnväg. Särskilt påtalades vikten av att den planerade pendeltågstrafiken görs attraktiv med hållplatser placerade och utformade så att de stimulerar till kollektivt åkande. I anslutning till den nu aktuella detaljplanen är det angeläget att den lokala kollektivtrafiken planeras så att en effektiv samordning kan ske med pendeltågstrafiken. Möjligheterna till minskade barriäreffekter och förbättrade gång- och cykelstråk måste tas tillvara i den fortsatta planeringen. Även skyddet av Säveån och utvecklingen av dess potential som rekreativsområde med god tillgänglighet är viktiga aspekter. Under byggtiden måste åtgärder vidtas för att begränsa störningar och miljöpåverkan, bl a krävs samordning med övriga planerade trafikprojekt i området.

Kommentar: Arbetet för att tillskapa en effektiv och attraktiv knutpunkt kommer att fortsätta inom planarbete för Gamlestadstorget. Stadsbyggnadskontoret arbetar för att minska barriäreffekter och förbättra gång- och cykelstråk. En utveckling av Säveån som rekreativ resurs ingår i ambitionen. Järnvägsprojektets gestaltungs- och miljöfrågor är mer utförligt beskrivna i Banverkets järnvägsplan. Påverkan under byggtiden behandlas i dess miljökonsekvensbeskrivning.

Va-verket skriver att detaljplanen med genomförandebeskrivningen tar hänsyn till va-verkets tidigare yttrande med avseende på fördröjning av dagvatten samt flyttning av ledningar på Banverkets bekostnad. Va-verket har inget ytterligare att tillägga. De vill dock att plankartan kompletteras med ett u-område.

Kommentar: Önskad komplettering med u-område berör den sträcka som ledningen passerar allmän mark. Eftersom kommunen är ägare till allmän mark finns inte skäl att reglera u-områden för allmänna ledningar.

STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

Banverket kommenterar den nya gång- och cykelväg som förbinder den södra sidan av Säveån med Gamlestadens Fabriker. Passagen har inte tagits med i järnvägsplanen och dess läge under järnvägsspåren kan inte bestämmas med den detaljeringsgrad som detaljplanen visar. Banverket föreslår att marken redovisas som kvartersmark för spårtrafik och att möjligheten till passage under järnvägen redovisas med illustrationslinjer och en bestämmelse som innebär att passage får anordnas. Banverket kommenterar även detaljplanens krav på att gång- och cykelportar ska ha en fri höjd om minst 3 meter. Banverket har i sitt järnvägsplanearbete förutsatt en fri mitthöjd om 2.9 meter. Planens höjdangivelse bör tas bort, eftersom det är osäkert om bestämmelsen kan uppfyllas med hänsyn till markbeskaffenhet, höjdförhållanden m m. I övrigt har Banverket inget att erinra mot aktuell samrådshandling.

Kommentar: Kommunal gång- och cykelväg flyttas från norra sidan av Säveån till nytt läge söder om ån. Läget för gång- och cykelporten är studerad för anslutning till planeringen av omgivande områden och anses därför möjlig att precisera. Ge-

nomförandet måste dock även behandlas inom planarbete för Gamlestadens Fabriker. Stadsbyggnadskontoret utgår från att en sådan detaljplan är framtagen till pendeltågsstationens färdigställande år 2012. Även järnvägsplanen borde precisera läget för gång- och cykelporten.

Stadens övergripande gång- och cykelstråk ska vara allmän mark, varför plankartan redovisar tredimensionell fastighetsbildning. Fri höjd på gång- och cykelportar ändras till minst 2,8 meter, men kan behöva vara högre för en god utformning. För ett bra resultat krävs framför allt en väl tilltagen bredd på gång- och cykelportar.

Lantmäterimyndigheten propagerar för att den nya möjligheten med tredimensionell fastighetsbildning används där allmän mark korsar järnvägsområdet, vilket de anser fördelaktigt både för kommunen och för Banverket. Lantmäteriet önskar en förklarande text till att det på plankartan anges *båt* inom kvartersmark för spårtrafik. Av beskrivningen framgår att båtklubben måste använda gång- och cykelvägen för tillfart. En tre meter bred tillfart redovisas separat, men ett samutnyttjande av porten borde redovisas med någon extra bestämmelse på plankartan. Lantmäteriet undrar varför beskrivningen anger att porten under järnvägen ska förbättras, medan plankartan redovisar en helt ny port bredvid den gamla. I övrigt har de inget att erinra mot detaljplanen.

Kommentar: Tredimensionell fastighetsbildning föreslås för gång- och cykelporten söder om Säveån, då byggnad planeras som överbryggar spårområdet samt gång- och cykelporten. Båtverksamheten har sedan tidigare funnits inom järnvägsmarken och detaljplanen tydliggör enbart att denna verksamhet kan fortgå enligt framtagen riskanalys. Samtliga portar under järnvägen ersätts med nya, samtidigt som standarden på passagerna förbättras.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa och säkerhet måste redovisas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med länsstyrelsens yttrande för att ett antagande inte skall prövas av länsstyrelsen. Vidare måste hänsyn till berört Natura 2000-område (Säveån) iakttas enligt länsstyrelsens yttrande. Motivet för bedömningen avseende hälsa och säkerhet rör transporter av farligt gods samt geotekniken. Följande behöver beaktas i det fortsatta planarbetet.

I planbeskrivningen finns på flera ställen en hänvisning till det pågående arbetet med järnvägsplanen för den aktuella sträckan. I samband med arbetet med MKB för järnvägsplanen har riskanalyser tagits fram. Sammanfattningar återfinns i planhandlingarna. Av detaljplanen och dess beskrivningar måste klart framgå att människors hälsa och säkerhet kan garanteras. Länsstyrelsens uppfattning är att detaljplanen måste kunna läsas i huvudsak fristående från järnvägsplanen. De åtgärder som enligt riskanalysen behöver vidtas ska därför klart redovisas i planen. I de fall där ytterligare utredningar krävs och åtgärder föreslås i järnvägsplanen, behöver tydliga hänvisningar göras i detaljplanens bestämmelser. Det gäller t ex de säkerhetshöjande åtgärder som enligt planbeskrivningen behöver vidtas för att skydda verksamhetsområdena utmed S:t Pedersgatan och Gamlestadsvägen.

Detaljplanen har remitterats till SGI som i ett utförligt svar hänvisar till tidigare remissyttranden angående järnvägsutredningen samt vägprojektet för Marieholms-

förbindelsen och järnvägsprojektet för Triangelspåret. För aktuell detaljplan görs sammanfattningsvis bedömningen att totalstabiliteten för området är tillfredsställande, men att lokalstabiliteten vid vägkorsningar och speciellt vid korsningen med Sävån behöver kommenteras ytterligare och klargöras i planskedet. Grundläggningsförhållandena bedöms vara svåra, men dessa kommer att hanteras i detaljprojekteringsskedet.

Omhändertagandet av förorenad mark, vilket kan erfordras i samband med anläggningsarbetet har kommenterats i planhandlingarna. En tydlig hänvisning till de åtgärdsförslag som kommer att redovisas i järnvägsplanen bör dock finnas i detaljplanen.

Angående Natura 2000 och Sävån bedöms planerade arbeten vara tillståndspliktiga. Länsstyrelsens bedömning är att planerade utbyggnader av väg och järnväg över Sävån borde vara möjligt att genomföra utan att Natura 2000-områdets bevarandevärden skadas. En förutsättning är att tillräckliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas för att förebygga och förhindra negativa effekter på naturmiljön. Förslag på skyddsåtgärder samt eventuella kompensationsåtgärder bör tydligt framgå av den särskilda MKB som ska bifogas ansökan om tillstånd. Länsstyrelsen vill i sammanhanget erinra om att den markanvändning som föreslås inte kan tillåtas innan tillståndsprövning har skett.

För aktuell detaljplan innebär det att all natur i anslutning till ån som inte utgör broar och befintlig exploatering bör säkerställas som natur samt öppet vattenområde, som inte får exploateras. Naturmark i anslutning till ån bör i första hand få utvecklas fritt med lövträd hängande ut över ån. Utsträckningen av bestämmelsen där bryggor tillåts måste begränsas till åns norra sida. Den orörda södra sidan med lövträdsdungen bibehålls då orörd.

I övrigt framför länsstyrelsen Banverkets yttrande om att läget för en gång- och cykelpassage vid Gamlestadens Fabriker bör redovisas mer översiktligt och som kvartersmark, till dess att det exakta läget har preciserats i järnvägsplanen. Banverket anser vidare att höjdbestämmelsen för gång- och cykelportar bör tas bort. Länsstyrelsen anser att Banverkets synpunkter, med hänsyn till riksintresset, ska beaktas i planarbetet. Länsstyrelsen delar i övrigt kommunens uppfattning beträffande hushållning med mark- och vattenområden. Länsstyrelsen befarar inte att mellankommunal samordning blir olämplig eller att miljö kvalitetsnormer inte iakttas.

Vägverket har i sitt yttrande uppmärksammat att en upprustning av Slakthusgatan under järnvägen försvårar verkets ambition att anlägga ett nytt mot i ett nordligare läge. Kommunen har i planen tydligt uttryckt en vilja i frågan, som inte länsstyrelsen har några ytterligare synpunkter på.

Av till järnvägsplanen tillhörande MKB framgår att utbyggnaden delvis sker inom hamnområdet för det forna Nya Lödöse. Utbyggnaden medför med avseende på kulturmiljöintressena att arkeologiska undersökningar kommer att göras i anslutning till planerade anläggningar. Vidare framgår att schaktningen för nya broar bör övervakas av arkeologisk expertis med tanke på eventuella marinarkeologiska intressen. Genomförande beskrivningen kan med fördel kompletteras med detta.

Slutligen framför länsstyrelsen att avgränsningen för planen finns redovisad i beskrivningen, liksom att den utgör en av flera detaljplaner i Marieholmsområdet, vilka ska möjliggöra genomförandet av föreslagna framtida trafiklösningar. Dock måste framhållas att denna snäva avgränsning gör det svårt att få en helhetsbild av förslaget och dess omgivning, föreslagna skyddsåtgärder i förhållande till angränsande markanvändning osv. Redovisningen av planen i fyra olika kartdelar gör den något svårläst. En något mer detaljerad översiktskarta, med namn på gator och platser av vikt för förståelsen, som visar hur de olika detaljplanerna i området förhåller sig till varandra vore värdefullt.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar: Banverkets synpunkter har stämts av, men föranleder inte ändringar av läget för gång- och cykelporten söder om Säveån. Placeringen är studerad för anslutning till planeringen av omgivande områden och anses därför möjlig att precisera. Genomförandet måste dock slutligt behandlas inom planarbete för Gamlestadens Fabriker. Stadsbyggnadskontoret utgår från att en sådan detaljplan är framtagen till pendeltågsstationens färdigställande år 2012. Även järnvägsplanen borde precisera läget för gång- och cykelporten.

Kravet om lägsta höjd i gång- och cykelportar ändras enligt Banverkets önskemål. Det är dock av största vikt att stationsmiljön och passagera av järnvägen utformas med höga ambitioner för att tillskapa en trygg och attraktiv miljö. Stadsbyggnadskontoret har uppfattat att länsstyrelsen tidigare poängterat vikten av att infrastrukturen med dess barriäreffekter överbryggas med väl gestaltade gång- och cykelpassager och inte att det skulle strida mot järnvägens riksintresse. Fortsatt dialog förs mellan kommunen och Banverket för en god lösning.

Planhandlingarna förbättras inför utställningen för att generellt bli tydligare och mer fullödiga. Genomförandebeskrivningen kompletteras angående arkeologiska utredningar samt övervakning av arkeologisk expertis. Framförda frågor kring geotekniska förhållanden, skyddsåtgärder för transporter av farligt gods samt åtgärder för förorenad mark tydliggörs i planhandlingen. Banverkets järnvägsplan kommer fortfarande att komplettera detaljplanen för att ge en mer utförlig beskrivning av järnvägsprojektet.

Tillståndsansökan för Banverkets åtgärder i Säveån är beviljad av miljödomstolen. Skyddsåtgärder samt kompensationsåtgärder beskrivs i tillhörande handlingar. Kvarstår gör prövning av gång- och cykelvägen söder om Säveån, tillstånd krävs innan detaljplanen kan antas. Plankartan justeras enligt länsstyrelsens synpunkter om bryggor och naturmark.

Polismyndigheten i Västra Götaland vidarebefordrar närpolisens synpunkter, vilka återopas. Närpolisen i Kortedala/Bergsjön refererar till tidigare svar gällande detaljplan för Triangelspåret. Med aspekten allmän ordning och säkerhet framhåller de att området är föremål för utredningar av flera olika trafikprojekt som är beroende av varandra, där Norge-/Vänernbanan är en del i helheten. Dagens trafikförhållanden i aktuellt område medför ofta köbildning med åtföljande miljö- och säkerhetsproblem, där det i ett större perspektiv uppstår negativa konsekven-

ser för både befolkning och näringsliv. En framtida utformning bör ge förutsättningar för ett effektivare transportsystem i ett kommunikationsstråk som måste uppfylla kraven på hög kapacitet och hög säkerhet. Transporter av farligt gods kan ske på trafiksäkrare vägar och järnvägar.

Angående skyddsavstånd och farligt gods erinras om vikten av riskanalyser/konsekvensbeskrivningar med övergripande strategi för hur säkerhetsfrågorna ska lösas. Riskhantering och riskreducering bör belysas särskilt vid en eventuell framtida exploatering av hela området utmed järnvägen.

Det synes positivt att Slakthusgatan får en bredare öppning under järnvägen och spårvägen, att korsningen med Waterlooogatan förbättras och att gång- och cykelbanor kan byggas på båda sidor om Slakthusgatan. Det är också att föredra att Slakthusgatan kan upprustas till ett ombyggt mot vid Marieholmsleden. Viktiga gång- och cykelstråk passerar järnvägsområdet och det är ur trygghetssynpunkt till stor fördel om dessa stråk med en omsorgsfull utformning kan förbättras. Den nya utformningen av bron vid Slakthusgatan ökar påtagligt trygghetskänslan för gående och cyklister. Positivt och särskilt viktigt är att en upprustad hållplatsmiljö tillskapas vid Gamlestadstorget, vilket förstärker den upplevda tryggheten.

Gång-, cykel- och mopedvägar ska vara trafiksäkert utformade. Då oskyddade trafikantgrupper behöver korsa större vägar bör det ske planskilt. Betydande trafik med oskyddade trafikanter kan förväntas då stora områden avsätts för idrott och rekreation i framtidsvisionen för Gamlestaden-Kviberg-Bagaregården. Hållplatser samt gång- och cykelvägar bör hållas utan alltför högvuxen och omgivande buskvegetation. Det berör inte specifikt järnvägsspåret men synpunkterna är en del i helheten för de olika trafikprojekten och detaljplanerna är beroende av varandra.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret arbetar med de ambitioner som närpolisen framför för Bagaregården/Marieholm/Gamlestaden/Kviberg. Detaljplanen för dubbelspåret bidrar bl a med bättre passager av järnvägen för gående och cyklister samt ger framtida möjligheter att förbättra miljön vid Gamlestadstorget. Eventuella exploateringar utmed järnvägen kommer att prövas med egna planprocesser där riskfrågorna är väsentliga.

Vattenfall Eldistribution AB skriver att de har två stycken 130 kV elkablar som passerar planområdet. Eventuella ledningsflyttningar hanteras i samband med Vägverkets projekt för väg 45/Marieholmsförbindelsen och Banverkets projekt för Triangelspåret. Specificerade kostnader och åtgärder för t ex Triangelspåret redovisas i detalj i samband med vägbrobyggandet. Dessa för tågtrafiken i västra regionen mycket viktiga kabelförband berörs av flera projekt, varför en samordning behövs mellan Vattenfall, Banverket, Vägverket m fl för att åstadkomma en helhetslösning. I övrigt finns inget att erinra mot denna detaljplan.

Kommentar: Mark säkras i detaljplanen utmed järnvägens västra sida för kabelförbanden (inom kvartersmark). Planområdet utökas vid Waterlooogatan för att säkra hela sträckan med planbestämmelse.

Vägverket noterar att Slakthusgatans passage av järnvägen är kvar i befintligt läge och att planförslaget därför förutsätter att befintligt "Slakthusmot" rustas upp.

En upprustad passage av Slakthusgatan under järnvägen försvårar Vägverkets ambition att anlägga ett nytt mot i ett något nordligare läge.

Kommentar: Tyvärr har Vägverket valt att inte ta med det nya "Slakthusmotet" i pågående vägprojekt, utan skjutit dess genomförande på en osäker framtid. Finansiering saknas därför för en ny dragning av Slakthusgatan. Med järnvägsprojektet befästs gatan i dagens läge, vilket ställer krav på Vägverket att lösa det framtida motet i befintligt läge.

SAKÄGARE

Hantverks- & Industrihus i Göteborg AB (HIGAB) har som ägare till fastigheterna Olskroken 35:1 samt Gamlestaden 39:16 inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: Mindre justeringar av fastighetsgräns mot Waterloogatan görs för anpassning till genomförd ombyggnad av gatan.

ÖVRIGA

Ugglums fritidsbåtsförening, belägen uppströms planområdet, framför problemet med låga broar i Säveån som medför att Säveåns många båtklubbar har svårt att ta sig ut i Göta älv. Det är speciellt svårt vår och höst då flödet är stort i ån. De yrkar på att höjden på kommande broar höjs från 2,2 till 3,0 meters segelfri höjd.

Kommentar: Detaljplanen säkerställer en segelfri höjd om 2,2 meter över medelvatennivån. Högre höjd är tyvärr inte möjlig att uppnå med tanke på brokonstruktioner och spårläge. Vattenområde för bryggor nedströms järnvägsbron medger möjlighet att invänta lämpligt vattenstånd för passage av järnvägsbron.

ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET

Samrådet har inte föranlett några större ändringar av planförslaget. Plankarta med bestämmelser har justerats med anledning av synpunkter från bl a länsstyrelsen samt pågående process med stationsmiljön. Mest påtagligt är att stationsområdet kompletterats med centrumändamål för att medge byggnader som överbryggar järnvägen. Planområdet har utökats för att medge justerade spårlägen samt placering av 130 kV elkablar utmed Waterloogatan. Planområdet har även justerats för att ansluta till äldre plangränser samt till nästa detaljplan för dubbelspåret utbyggnad norrut. Planhandlingarna har kompletterats för att bli mer fullödiga och illustrativa.

Det allmänna gång- och cykelstråket har tagits bort norr om Säveån och ersatts med krav på tillgänglighet för allmän gångtrafik under stationens öppettider. Placeringen av passagen för dubbelspåret och spårvägen är inte längre preciserad för att den framtida processen med stationsmiljön ska kunna ha frihet i utformningen. Ledningsområden inom stationsområdet får samtidigt överbyggas om ledningars åtkomst säkras på annat sätt.

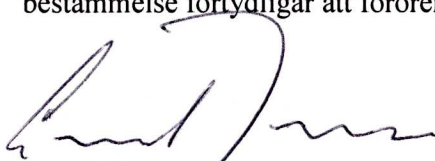
Utmed Sävveån har planutformningen ändrats norr om ån, bl a har marken för båtverksamheten flyttats väster om Hammaren för att ge plats för stationsutformningen. Inom vattenområdet har planbestämmelsen förtydligats till att bryggorenbart tillåts på den norra sidan av ån.

Hela Waterloogatan har tagits med i planområdet för att planutformningen ska bli tydligare samt för att mark ska säkras för flyttning av kabelförband. Mark har säkrats för placering av Vattenfalls 130 kV elkablar väster om järnvägen. Nytt spår-läge för Triangelspåret anslutning till dubbelspåret medför att planområdet utökats. Kraven på lägsta höjd i gång- och cykelportar har sänkts ned till 2,8 meter, enligt trafikkontorets riktlinjer.

I norr har planområdet utökats för att ta bort gällande detaljplans trafikområde. Utmed järnvägssträckningen upphävs gällande detaljplaner för resterande trafikmark. Hospitalkyrkogården säkras som fornminne. Övrig mark avsätts som naturområde, vilket förstärker naturkaraktären vid passagen av det markerade berget. Hela kyrkogården tas med i planen och planområdet flyttas därmed norrut (utanför järnvägsplanens gräns). Planområdet har samtidigt justerats för anslutning till nästa detaljplan för dubbelspåret utbyggnad norrut. Krav ställs på att järnvägsanläggningen ska utföras i enlighet med intentionerna i framtaget gestaltungsprogram.

I söder har planområdet minskats då ställningstagande kring markens framtida användning behöver avvakta läget för utbyggnad av Hamnbanan. Tanker finns att dagens oanvända yta mellan Skäran och dubbelspåret kan användas för områdets parkeringsbehov. Planstöd finns här i gällande detaljplan för järnvägsprojektet.

Genomförandetiden har minskats till fem år eftersom projektets finansiering nu är beslutad med en fastställd byggstart. Med anledning av påverkan på Natura 2000-område har bedömningen om betydande miljöpåverkan ändrats till att detaljplanen medför betydande påverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning krävs. Ny bestämmelse förtydligar att förorenat vatten inte får avledas till Sävveån.



Gunnel Jonsson
Planchef



Christer Persson
Distriktsarkitekt

SAMRÅDSKRETS

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborgs Gatu AB (kdm)
Göteborgs Hamn AB
Kretsloppsnämnden
Kulturnämnden
Lokalförsörjningsnämnden
Lokalsekretariatet
Miljönämnden
Namnberedningen (kdm)
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Kortedala
Stadsdelsnämnden i Örgryte
Trafiknämnden
Vatten- och avloppsnämnden

STATLIGA VERK, MYNDIGHETER OCH BOLAG

Banverket, Västra banregionen
Business Region Göteborg AB (kdm)
GR Planering
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Svenska Kraftnät
Telia Networks Skanova
Vattenfall Eldistribution
Vägverket Region Väst
Västtrafik Göteborgsområdet AB (kdm)

SAKÄGARE

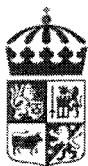
Higabgruppen

BOSTADSRÄTTSSINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE

Hyresgästföreningen Region V Sverige
Bergslagarnas Järnvägssällskap

ÖVRIGA

Fastighetsägarna i Gamlestad
Gamlestadens föreningsråd
Gamlestadens Marieholms industrifören.
Göteborgs Köpmannaförbund
Handikappfören. Samarbetsorgan
Miljö- och kulturfören. i Gamlestad
Naturskyddsfören. i Göteborg
Ugglums fritidsbåtsförening



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS

Samhällsbyggnadsnämnden
Karin Slättberg
Arkitekt
031-60 52 86

Sbd	Öpa	I N K O M Stadsbyggnads- kontoret	Åtgärd
la	Sma		Kännedom
C	N	2005 -01- 11	Kopia
	V		
Utv	Ea	729/04	

SAMRÅDSYTTRANDE Diarienummer
2005-01-10 402-60025-2004

Gbg F 2002

Sida
1(4)

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Förslag till detaljplan för Norge-Vänerbanan, delen Marieholm-Olskroken inom stadsdelarna Gamlestaden och Olskroken, Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade oktober 2004 för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL)

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet måste redovisas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen. Vidare måste hänsyn till berört Natura 2000-område, Sävån iaktas enligt nedan i det fortsatta arbetet.

Motiv för bedömningen

Med avseende på hälsa och säkerhet, behöver följande beaktas i det fortsatta arbetet:

Transport av farligt gods

I planbeskrivningen finns på flera ställen hänvisning till det pågående arbetet med järnvägsplan för den aktuella sträckan. I samband med arbetet med MKB för järnvägsplanen har riskanalyser tagits fram. Sammanfattningar återfinns i planbeskrivningen till detaljplanen.

Av detaljplanen och dess beskrivning måste klart framgå att människors hälsa och säkerhet kan garanteras. Länsstyrelsens uppfattning är att detaljplanen måste kunna läsas i huvudsak fristående från järnvägsplanen. De åtgärder man enligt nämnda riskanalyser behöver vidta, skall därför klart redovisas i detaljplanen. I de fall, där ytterligare utredning krävs och åtgärder föreslås i järnvägsplanen, behöver tydliga hänvisningar göras i detaljplanens bestämmelser. Det gäller t ex de säkerhetshöjande åtgärder, som enligt planbeskrivningen behöver vidtas för att skydda verksamhetsområden utmed S:t Pedersgatan och Gamlestadsvägen.

Geoteknik

Detaljplanen har remitterats till SGI, som i ett utförligt svar hänvisar till tidigare remissyttranden; yttrande avseende järnvägsutredning 2002-05-14 samt ett yttrande inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. Miljöbalken av vägutredning för dels en ny vägförbindelse (Partihallsförbindelsen) mellan väg E20 och väg 45 och dels en ny förbindelse över Göta älv vid Marieholm

2004-06-10. Vidare hänvisar SGI till ett yttrande för Triangelspår i Marieholm - järnvägsplan och samrådshandlingar för detaljplan, Mars 2004. Yttranden bifogas för kännedom.

För den nu aktuella detaljplanen görs sammanfattningsvis bedömningen att totalstabiliteten för området bedöms vara tillfredsställande, men att lokalstabilitet vid vägkorsningar och speciellt vid korsning med Säveån behöver kommenteras ytterligare och klargöras i planskedet.

Grundläggningsförutsättningarna bedöms vara svåra, men dessa kommer att hanteras i detaljprojekteringsskedet.

Omhändertagande av förorenad mark, vilket kan erfordras i samband med anläggningsarbetet, har kommenterats i plan- och genomförandebeskrivningen. En tydlig hänvisning till de ev. åtgärdsförslag, som kommer att redovisas i arbetsplanen bör dock finnas i detaljplanen.

Natura 2000- Säveån

Planerade arbeten bedöms vara tillståndspliktiga enligt 7 kap 28a § i miljöbalken (MB). I Länsstyrelsens yttrande till Vägverket och Banverket 2004-03-04 gjordes bedömningen att det utifrån det underlag som hittills presenterats, borde vara möjligt att genomföra planerad utbyggnad av väg- och järnväg över Säveån utan att Natura 2000-områdets bevarandevärden skadas. En förutsättning för detta är att tillräckliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder vidtas för att förebygga och förhindra negativa effekter på naturmiljön. Förslag på skyddsåtgärder samt eventuella kompensationsåtgärder bör tydligt framgå av den särskilda MKB som skall bifogas ansökan om tillstånd enligt 7 kap 28a § (MB). Krav på detta kommer sannolikt att ställas i samband med tillståndsprövningen enligt 7:28 a § (MB).

Länsstyrelsen vill i sammanhanget erinra om 4 kap 8 § MB "En användning av mark och vatten som kan påverka ett naturområde som har förtecknats enligt 7 kap 27 § första stycket 1 eller 2 och som kräver tillstånd enligt 7 kap 28a § får komma till stånd endast om tillstånd har lämnats." Den markanvändning som föreslås, kan alltså inte tillåtas innan tillståndsprövning enligt 7 kap 28a § har skett, se Norstedts kommentar till 4 kap 8 § miljöbalken.

För aktuell detaljplan innebär det att all natur i anslutning till ån som inte utgör broar och befintlig exploatering (bryggor etc) bör säkerställas som Natur samt Öppet vattenområde, som inte får exploateras. Naturmark i anslutning till ån (närmiljön) bör i första hand få utvecklas fritt med lövträd hängande ut över ån. Utsträckningen av bestämmelsen W_1 måste begränsas till åns norra sida där befintliga bryggor redan finns. Den orörda södra sidan med lövträdsdungen bibehålls då orörd.

Bedömning i övrigt

Banverket framför i sitt yttrande 2004-11-09 att läget för en gång- och cykelpassage vid Gamlestadens fabriker bör redovisas mer översiktligt och som kvartersmark, tills dessa att det exakta läget har preciserats i järnvägsplanen. Vidare anser Banverket att höjdbestämmelsen för allmän plats, gcm-bro bör tas bort. Länsstyrelsen anser att Banverkets synpunkter, med hänsyn till riksintresset, skall beaktas i planarbetet.

Länsstyrelsen delar i övrigt kommunens uppfattning beträffande hushållning med mark och vattenområden mm. Länsstyrelsen befarar inte heller att mellankommunal samordning blir olämplig eller att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas.

Råd om tillämpningen av PBL

Trafiklösning i övrigt

Vägverket uppmärksammar i sitt yttrande till kommunen 2004-11-24 på att en upprustning av Slakthusgatan under järnvägen försvårar verkets ambition att anlägga ett nytt mot i ett något nordligare läge. Kommunen har i planen samtidigt uttryckt en klar vilja i frågan. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter på förslaget.

Kulturmiljö

Av den till järnvägsplanen hörande MKB:n framgår att utbyggnaden delvis sker inom hamnområdet för det forna Nya Lödöse. Utbyggnaden medför med avseende på kulturmiljöintressena att arkeologiska undersökningar kommer att göras i anslutning till de planerade nya anläggningarna. Vidare framgår att schaktningen för de nya broarna bör övervakas av arkeologisk expertis med tanke på eventuella marinarkeologiska intressen. Genomförandesbeskrivningen kan med fördel kompletteras med detta.

Synpunkter i övrigt

Skälen för den valda avgränsningen för detaljplanen finns redovisade i beskrivningen, liksom att den utgör en av flera detaljplaner för Marieholmsområdet, vilka skall möjliggöra genomförande av föreslagna framtida trafiklösningar. Dock måste framhållas att denna snäva avgränsning gör det svårt att få en helhetsbild av förslaget och dess omgivning, föreslagna skyddsåtgärder i förhållande till angränsande markanvändning osv.

Redovisningen av planen i fyra olika kartdelar gör den vidare något svårläst. En något mer detaljerad översiktskarta, med namn på gator och platser av vikt för förståelsen, som visar hur de olika detaljplanerna i området förhåller sig till varandra vore värdefullt.

Beredning

Vid beredning av detta ärende har Niklas Egriell, Naturvårds- och fiskerieten deltagit. Synpunkter har även inhämtats från övriga sektorsföreträdare inom Länsstyrelsen och vid andra statliga myndigheter, som kan anses vara berörda. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.



Karin Slättberg

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttranden till Länsstyrelsen från SGI, daterade 2002-05-14, 2004-06-01, resp 2004-06-10.

Kopia (utan bilaga) till:

Vägverket Region Väst, länskontoret i Göteborg
SGI, att Åke Johansson
Banverket, Västra banregionen

Länsstyrelsen/

Enheten för civil beredskap, att Gert Gustafsson
Miljöskydds-enheten, att. Lotta Sahlin-Skoog
Naturvårds- och fiskerieten, att. Niklas Egriell
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista