



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Utställningsutlåtande

2008-11-18

Diarienummer: 729/04

F IIa 4879

Distrikt Norr, Plangruppen

Christer Persson

Telefon: 031-368 18 56

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

Detaljplan för Norge-/Vänernbanan, delen Marieholm-Olskroken inom stadsdelarna Gamlestaden och Olskroken i Göteborg

Utställningens genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 10 juni 2008 att ställa ut det justerade detaljplaneförslaget. Planförslaget har sedan varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret och på Gamlestadens medborgarhus under tiden 18 juni till 2 september 2008. Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogad lista över samrådsrets. Banverket har under samma tid ställt ut sin järnvägsplan för Marieholm-Olskroken. Gemensamt "öppet hus" hölls onsdag den 28 maj 2008 på stadsbyggnadskontoret.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak utformningen av stationsområdet, inkl. gång- och cykeltunneln söder om Säveån. Banverket och räddningstjänsten framför att underlaget är otillräckligt för att tillåta en överbyggnad med centrumändamål över järnvägen. Samtidigt framför flera remissinstanser betydelsen av kollektivtrafikknutpunkten och är positiva till uppförandet av en stationsbyggnad samt en gång- och cykelport söder om Säveån.

Centrumändamålet tas bort från denna detaljplan. Kvarstående frågeställningar kring knutpunkten får i sin helhet hanteras inom pågående planarbete för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker. Denna detaljplan kan då komma att omprövas inom stationsområdet. Kravet på allmänhetens tillträde utmed Säveån på sträckan under stationen tas bort då även denna fråga behöver ses i större sammanhang.

Inför antagandet av detaljplanen har en ny förutsättning med transporter av farligt gods genom stationsområdet behövt utredas med en kompletterande riskbedömning för befintliga fastigheter och verksamheter inom skyddsområdet på 30 meter. Plankrav på urspårningsskydd har införts för den sträcka som utretts. För övrig sträcka där enbart dagens spår område berörs har skyddsområdet säkerställts genom ett utökat planområde. Denna nya förutsättning påverkar även de riskanalyser som ligger till grund för godkännandet av den fördjupade översiktsplanen för bebyggelseutvecklingen i Gamlestaden.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret och Banverket för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Kommunala nämnder och bolag

Fastighetsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden i tjänsteutlåtandet. Detaljplanens genomförandebeskrivning godkänns. Under överväganden skriver fastighetskontoret att de ser positivt på järnvägsprojektet och bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat. De vill dock betona vikten av att genomförandet av pendeltågstationen, inkl. gång- och cykeltunnel, kan ske inom ramen för Banverkets tidplan. Pendeltågstrafiken startar i december 2012 och kommunens ambition borde således vara att kollektivtrafikknutpunkten och dess byggnader ska vara uppförda till denna tidpunkt. Det är därför viktigt att Trafikkontoret, Västtrafik och Banverket snarast påbörjar förhandlingar avseende utformning och finansiering av anläggningen oberoende av tidplanen för den pågående planeringen för Gamlestads Torg och Gamlestadens Fabriker. Vidare måste investeringsmedel avsättas inom kommunen för genomförandet av hela kollektivtrafikknutpunkten (pendeltågsstation, spårvagnshållplats samt gång- och cykelväg).

Kommentar: Banverket och kommunen reglerar i detaljplanens genomförandeavtal anläggandet av gång- och cykelporten, vilket skall utföras inom Banverkets entreprenad. Kollektivtrafikknutpunkten i övrigt hanteras i separat process inom detaljplanearbetet för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker. Finansiering av pendeltågsstation hanteras i separat avtal mellan Banverket, trafikkontoret och Västtrafik. Förberedande grundläggning behövs inom järnvägsentreprenaden. Målsättningen är att knutpunkten i sin helhet ska stå klar i december 2012. En målsättning som i enlighet med vad fastighetskontoret skriver kräver att planeringen för genomförandet påbörjas omgående mellan berörda parter.

Göteborg Energi GothNet AB vill bli informerade angående schakter för eventuell samförläggning av optorör. Beakta befintliga kablar och tomrör inom området.

Kommentar: Får hanteras av Banverket vid projekteringen.

Göteborg Energi Nät AB påpekar att läget för högspänningskablar vid Slakthusgatan måste beaktas då de försörjer stora delar av centrala Göteborg och östra centrum med el. 130 kV-kablar går inte att flytta och förläggning av nya kablar inom planområdet medför försämrade förutsättningar för elförsörjningen. 10 kV-kablar är lättare att flytta men passage av järnvägen kräver särskild hänsyn. Byggnation måste ske så att driften av befintliga anläggningar inte påverkas. Åtgärder som kan försämra möjligheterna att upprätthålla befintliga anläggningar accepteras inte. Om t ex pålning måste utföras i närheten av högspänningskablarna måste eventuellt dessa tas ur drift och detta kräver en noggrann planering. Allt arbete med eller i närheten av kablarna finansieras av exploator och anmälan måste ske i mycket god tid för att möjliggöra erforderligt arbete. Säkrat område i detaljplanen för högspänningskablar saknas delvis.

Kommentar: Får hanteras av Banverket vid projekteringen. Områden för ledningar inom kvartersmark skall vara säkrade.

Göteborg Vatten, tidigare VA-verket, framför att allmänna va-ledningar som korsar spårområdet ska förläggas i skyddsror. Allmänna va-ledningar skall alltid vara åtkomliga. Tillgängligheten till ledningarna skall ordnas så att järnvägstrafiken inte berörs. Stationsbyggnad får inte anläggas över allmänna va-ledningar. Konstruktioner som bankar, stödmurar, broar etc får inte uppföras så att allmänna va-ledningar skadas. Kostnader för åtgärder på allmänna va-anläggningar skall belasta järnvägsprojektet.

Kommentar: Får hanteras av Banverket vid projekteringen. Överbyggnad av spåret för stationen får ske även över mark där ledningar korsar spåret, området är dock säkrat för allmän ledning och byggnaden får inte inkräkta på denna rättighet.

Göteborgs Hamn AB ser positivt på planarbetet och har inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

Lokalsekretariatet har inte några synpunkter på förslaget.

Miljönämnden tillstyrker planförslaget utan ytterligare synpunkter.

Park- och naturnämnden tillstyrker planförslaget och översänder förvaltningen tjänsteutlåtande. De konstaterar att förvaltningen får ökade driftskostnader för den naturmark som överförs till deras skötselansvar. Planförslaget medför att gång- och cykelvägar blir upprustade, utökade och tryggare, vilket tillsammans med möjligheten att röra sig utmed Säveån innebär avsevärda förbättringar. Vissa delar kan inte genomföras förrän övriga planer för Gamlestaden är klara men möjligheterna tillgodoses redan i denna plan. Säveån, som är ett Natura 2000-område måste och kommer att behandlas varsamt.

Kommentar: Processen för utformningen av knutpunkten fortsätter inom planarbetet för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker. Osäkerhet rörande genomförbarheten för ett allmänt gångstråk utmed Säveån under knutpunkten medför att detta krav utgår.

Räddningstjänsten Storgöteborg avstyrker detaljplanen till dess att synpunkter kring riskhanteringen av byggnader är klarlagt. Detaljplanen anger att transporter med farligt gods inte ska gå genom stationsområdet, utan via Triangelspåret och Hammaren. Det har dock framkommit att transporter kan komma att gå denna väg, vilket måste beaktas. För planerad stationsbyggnad måste riskfrågorna klargöras och möjligheterna till andra verksamheter som handel och kontor klargöras. Den riskutredning som pågår bör inväntas och krav fastslås i planbestämmelser. Den generella planbestämmelsen om krav på byggnader med beaktande av riskhanteringen anser räddningstjänsten inte tillräcklig. Byggnader som medges i planen bör vara utredda och fastställda i tydliga planbestämmelser, möjliga att verifiera. Räddningstjänsten vill även betona vikten av att stationens utformning blir sådan att det tydligt framgår vilket spår som tillhör spårvägen resp. järnvägen och att evakuerande från spårvagn inte leds över järnvägsspåren.

Kommentar: Banverket har ändrat prognosen för godstågens väg genom området vilket innebär att både detaljplan och järnvägsplan måste ändras med den nya förutsättningen att transporter av farligt gods även kommer att gå genom stationen. Centrumändamålet tas bort ur detaljplanen. Stationsbyggnader för trafikanter och deras service får finnas inom skyddsområdet och denna möjlighet till överbyggnad av spåret kvarstår, vid projektering av stationen måste dock transporterna av farligt gods beaktas.

SDN Kortedala översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande. Stadsdelsförvaltningen framför i enlighet med deras tidigare yttranden vikten av kollektivtrafikknutpunkten för lokal och regional trafik, liksom överbryggandet av järnvägens barriärer och att Säveån görs tillgänglig som rekreativsområde. Det är positivt att planen redovisar tydliga intentioner om en långtgående samordning med kommande planering av pendeltågsstationen och utvecklingen av kringliggande områden i Gamlestaden. Planens ambition att utforma den planerade pendeltågsstationen till ett attraktivt centrum med servicefunktioner, arbetsplatser, kultur och bostäder är tilltalande. Förvaltningen har i arbetet med biblioteksplanen för Göteborg fört fram tanken att i Gamlestaden, gärna vid Gamlestadstorget, etablera ett regionbibliotek med internationell- och mångfaldsprofil. Förvaltningen föreslår att förutsättningarna för detta skapas i fortsatt planarbete. Trygghetsfrågorna har stor betydelse i utvecklingen av stadsmiljön, dit hör trafiksäkra trafikmiljöer, liksom god belysning och en blandning av bostäder och verksamheter. Förvaltningen vill även påtala vikten av åtgärder som begränsar stöningar, bl.a. av buller under byggtiden.

Kommentar: Ambitionen med pågående planarbeten i området är att uppnå de mål som stadsdelsförvaltningen förordar. Bibliotek har förts fram som en väl lämpad funktion för

stationsområdet, vilket bidrar till en befolkad och levande knutpunkt. Dock finns det i denna detaljplan inte längre möjlighet till bibliotek, en planering som får fortsätta inom planarbetet för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker.

Trafiknämnden översänder trafikkontorets yttrande som sitt eget. Trafikkontoret konstaterar att omvandlingen av Gamlestadstorget samt utvecklingen av Gamlestadens fabriker ingår som väsentliga delar i denna detaljplans genomförande för stationsmiljön samt för gång- och cykelstråk. Stationens slutliga utformning är ännu inte klarlagd, planeringen innehåller dock byggnationer som överbryggar järnvägen både norr och söder om Sävån, vilket detaljplanen ger stöd för. Planstöd ges även för en ny gång- och cykelförbindelse i planens södra del för att tillgodose behovet av en gångförbindelse mellan perrongens södra del och Gamlestadens fabriker. Den blir också en viktig länk för det övergripande cykelnätet. Pendelparkering för pendeltågsstation ingår inte i planen. Det finns anledning att säkra ett genomförande för detta i planen för Gamlestadstorget.

Trafikkontoret ambition är att förverkliga planerna på en ny knutpunkt vid Gamlestadstorget med inriktningen att plattformar för både järnvägs- och spårvagnstrafiken ligger över Sävån. Detta förutsätter att erforderliga investeringsmedel ställs till förfogande.

Kommentar: Planeringen för kollektivtrafikknutpunkten fortsätter inom planarbetet för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker, inom detta arbete får även pendelparkeringen hanteras. Gång- och cykeltunnelns genomförande säkras med denna detaljplan. Stationsutbyggnaden i övrigt får hanteras i separat avtal mellan Banverket, trafikkontoret och Västtrafik. Målsättningen om en färdig station till december 2012 kräver att berörda parter omgående påbörjar planeringen för stationens genomförande.

Statliga verk, myndigheter och bolag

Banverket noterar att det i detaljplanen ingår utrymme för en pendeltågsstation vid Gamlestadstorget, även om dess slutliga utformning kommer att hanteras i en egen process utanför detta planarbete. De framför att prognosen för framtida trafikering av godståg på Norge-/Vänernbanan behöver revideras. Godståg mellan Norge/Värmland och Skåne/Danmark passerar genom planerad pendeltågsstation. Det omfattar idag ca 4 tåg/dag och trafiken kan komma att öka i framtiden. Samtliga godståg kan innehålla farligt gods. Den största andelen av godstrafiken kommer dock inte att passera pendeltågsstationen utan viker av på Triangelspåret samt Hammaren. Planhandlingen behöver omformuleras avseende transpoeter av farligt gods.

Utställningshandlingen har tillförts centrumändamål för överbyggnader inom stationsområdet. En överbyggnad kräver noggrann planering, utredning och utformning i nära samarbete med Banverket för att skapa en säker anläggning och tillgodose framtida utvecklingsbehov av banan. En överbyggnad får inte medföra att Banverkets rätt att trafikera banan och att utveckla trafiken inskränks. I planhandlingen saknas material om hur centrumändamålet ska genomföras. Banverket har inte heller tagit del av några utredningar eller annat konkret material om överbyggnader som visar vad det innebär för järnvägsanläggningen. Banverket anser inte det lämpligt att ha centrumändamål över järnvägen i aktuell detaljplan innan överbyggnaden är noggrant utredd. Banverket har inte möjlighet att invänta kommunens utredningar på grund av tidplanen för järnvägsprojektet som innefattar byggstart vid årsskiftet 08/09. Centrumändamålet måste därför utgå ur detaljplanen. Banverket anser en överbyggnad bör utredas inom pågående detaljplanarbete för Gamlestadstorget och Gamlestadens Fabriker. I den processen kan idén få skälig tid för utredning, planering och utformning och det nu aktuella planområ-

det kan sedan eventuellt överlappas. Banverket kan, förutsatt att en överbyggnad är väl utred, ställa sig positiva till en ändring av detaljplanen innan genomförandetiden gått ut.

Genomförandet av utbyggnaden samt finansieringen av gång- och cykeltunneln söder om Sävån måste klargöras mellan berörda parter under september månad 2008. Ur genomförandesynpunkt måste Banverket få besked om hela eller delar av tunneln ska utföras i samband med järnvägsutbyggnaden.

Kommentar: Detaljplanen behöver liksom järnvägsplanen justeras avseende godstrafiken genom stationen med avseende på transporter med farligt gods. Denna nya förutsättning påverkar även de riskanalyser som ligger till grund för godkännandet av den fördjupade översiktsplanen för bebyggelseutvecklingen i Gamlestaden. Pågående planarbete för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker, baserat på den fördjupade översiktsplanen, påverkas därmed även av de nya förutsättningarna. Stadsbyggnadskontoret har framfört och utgår från att Banverket tar ansvar för att den fördjupade översiktsplanen med den strategiskt viktiga exploateringen vid knutpunkten kan genomföras.

Centrumändamålet tas bort ur denna detaljplan, användningen är dock viktig för att skapa en livfull och befolkad knutpunkt. Planarbetet för Gamlestadstorget och Gamlestadens fabriker kommer istället att pröva centrumändamålet och denna detaljplan kan inom genomförandetiden komma att ändras inom stationsområdet. Stationsbyggnader för trafikanter och deras service får finnas inom skyddsområdet och denna möjlighet till överbyggnad av spåret kvarstår, vid projektering av stationen måste dock transporterna av farligt gods beaktas.

Gång- och cykelporten ska utföras inom Banverkets entreprenad och genomförandet samt finansieringen regleras i detaljplanens genomförandeavtal. Banverket samt trafikkontoret måste omgående hantera praktiska frågor kring upphandling och genomförande. Länsstyrelsen kan komma att kräva vattendom för tråget under järnväg och spårväg, tid för denna process måste i så fall beaktas i projektets tidplan.

Göteborgsregionens kommunalförbund vill framföra att utbyggnaden av Norge-/Vänernbanan är ett angeläget projekt. En pendeltågsstation i Gamlestaden utgör en regional knutpunkt och det är viktigt att den funktionen säkerställs.

Lantmäterimyndigheten påpekar att fastighetsbildning enbart kan ske med gränser i rak linje eller i cirkelbåge. Järnvägsspårens övergångskurvor kan därför inte överföras till användningsgränser. De saknar planbestämmelse som reglerar kommunens skyldighet att förvärva nyttjanderätt eller annan rättighet för att bygga ut gång- och cykelbanan under järnvägsanläggningen. Det är även tveksamt var kommunen skall var skyldig att lösa till sig rätt för att bygga gångvägen (x-område norr om stationen). Servitut med flexibel tillgänglighet i tiden kan inte heller upplåtas. I övrigt har lantmäterimyndigheten inget att erinra.

Kommentar: Lantmäterimyndigheten får tolka detaljplanens gränser för järnvägsmarken. Plankartan kompletteras med höjdangivelser för gång- och cykelvägens läge under järnvägen. Område för allmän gångtrafik tas bort ur plankartan och ersätts med skrivning i detaljplanens genomförandeavtal.

Länsstyrelsen bedömer att frågor som berör naturvärden samt hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredställande sätt för att ett antagande inte skall prövas av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen konstaterar att planerad gång- och cykelväg inte kräver tillstånd enligt 7 kap 28a § miljöbalken. Kommunens anmälan om vattenverksamhet kommer att behandlas när utställningen är genomförd. Underlag kompletteras angående eventuell påverkan på grundvattnet med anledning av tråget under järnvägen. Detta kan vara tillståndspliktig verksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Detaljplanen medger uppförande av bryggor

i Sävån. Detta är normalt en anmälningspliktig vattenverksamhet. Länsstyrelsen vill påtala att anmälan ska ske i god tid samt att tillstånd även kan krävas enligt 7 kap 28a § miljöbalken.

Både järnvägsplan och detaljplan påtalar betydelsen av att förorenat dagvatten hindras från att okontrollerat ledas ut i dagvattensystem eller nå Sävån. Detta gäller både för byggtiden samt efter färdigställandet. Länsstyrelsen anser att man redan i detaljplane-skedet måste ta ställning till ifall särskilda markanspråk för detta ändamål måste säkerställas.

Länsstyrelsen kommenterar att den kompletterande riskanalysen angående centrumändamålet som inte var med i utställningsskedet måste beaktas och säkerställas inför antagandet av detaljplanen. Länsstyrelsen påtalar även att ny bro över Sävån inte får orsaka risk för hinder för vattenflöden i Sävån och dämningseffekter. Sävån har under senare år visat sig vara komplicerad vid avbördning under höga flöden. Trånga sektioner och högt vattenstånd i havet kan orsaka översvämningssproblem uppströms. Länsstyrelsen anser att synpunkter från SGI måste beaktas i detaljplanen samt att representanter för räddningstjänsten bör delta i planarbetet.

Anläggandet av järnvägen kan beröra lämningar från Nya Lödöse. Länsstyrelsen anser att schaktningsarbeten för brostöd ska övervakas av arkeologisk expertis med tanke på eventuella marinarkeologiska intressen. Bullerutredningen har uppdaterats och visar på att bostäder kan utsättas för ljudnivåer över riktvärden för maximal tillåten bullernivå. Bullerreducerade åtgärder har dock inte föreslagits. Länsstyrelsen anser att bullerreducerande åtgärder måste planeras och utföras för bostäder med höga maxvärden. Åtgärder måste vidtas tidigt så att de kan utgöra effektivt skydd mot förestående byggbuller. Byggbuller som bedöms komma att överskrida rekommenderade riktvärden. Kontroll måste göras av befintliga fasadkonstruktioner, så att dessa i praktiken möjliggör en reducering med 30dBA. Planbeskrivningen bör kompletteras kring dessa frågor.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts utställningsutlåtandet.

Kommentar: Planhandlingar kompletteras med uppgifter om anmälningsplikt för vattenverksamhet vid anläggande av bryggor, liksom att det kan vara tillståndspliktigt med avseende på Natura 2000. Särskilda ytor för dagvattenhanteringen har inte bedömts erfordras. Med anledning av ändrad prognos för godstransporter som ska gå genom stationen och som kan innehålla farligt gods måste centrumändamålet tas bort ur detaljplanen. Stationsbyggnader för trafikanter och deras service får finnas inom skyddsområdet och denna möjlighet till överbyggnad av spåret kvarstår, vid projektering av stationen måste dock transporterna av farligt gods beaktas. Angående geotekniska synpunkter hänvisas till kommentarer över SGI:s yttrande. Räddningstjänsten deltar i planarbetet genom att granska upprättade riskanalyser.

Järnvägens höjdnivå över Sävån är låst av passagen under järnvägsbron söder om planområdet. Brohöjden vid Sävån är bestämd sedan flera år tillbaka och miljödömd finns för byggnationen. Utgångspunkt vid bestämningen av höjd var dagens högsta vattennivå vid 100-årsflöde. Från denna höjd finns en viss marginal till bronns undersida där den är som lägst. Brosektionen är betydligt bredare jämfört med befintlig bro vilket ger förutsättning för ett bättre flöde vid högvatten. Det som inte är beaktat med brohöjden är dagens diskussioner om säkerhet för framtida högre vattennivåer. Denna diskussion får lyftas vid projekteringen mellan berörda parter.

Arkeologisk närvaro vid byggnation kommer att finnas i den omfattning som länsstyrelsen beslutar. Bullerreducerande åtgärder hanteras av Banverket, planbeskrivningen kan dock förtydligas. I den samhällsekonomiska bedömningen huruvida bullerreducerande

åtgärder ska vidtas bör den stora utbyggnaden vid Gamlestadstorget vägas, en utbyggnad som kommer att skärma en stor del av befintlig bebyggelse från järnvägen.

Polismyndigheten har inget att erinra.

Statens Geotekniska Institut lämnar gemensamt svar för detaljplan samt järnvägsplan inkl. miljökonsekvensbeskrivning. De påpekar att beskrivningen av vad som ska göras skiljer sig mellan detaljplan och järnvägsplan. De vill även ha förtydliganden kring markbelastningar vid båtuppställning samt vid station. Föreslagna och eventuella erosionsskydd vid broarna över Säveån skall säkerställas med planbestämmelse. Planen ska även ange vem som ansvarar för underhåll och kontroll av erosionsskyddet. Detaljplanen saknar bestämmelser om lastrestriktioner för nya och befintliga bankar inom planområdet. Planen bör även redovisa vad som gäller i anslutning till planområdet. Markstabiliteten i permanentskedet ska vara utrett redan i detaljplanen, krav på nya utredningar kan enbart hänföras till byggskedet. För kontroll av portryck bör det anges vad som är acceptabla värden. Geotekniska stabilitetsutredningar ska utföras enligt Skredkommissionens anvisningar Rapport 3:95, tabell 8:1, med stabilitetskrav för nyexploatering. Planen anger att samråd ska ske med SGI i samband med upprättande av bygghandling. Då ärendet inte berör stabiliteten mot Göta älv behöver inte samråd med SGI ske i samband med detaljprojektering och utförande.

Angående järnvägsplanen inkl miljökonsekvensbeskrivningen anser SGI att de geotekniska förutsättningarna för omgivande mark och bankar måste undersökas för att ett ev. skred inte ska påverka den nya järnvägsanläggningen. De har även vissa synpunkter på de geotekniska utredningar som gjorts. Uppläggning av massor måste även säkerställas. Uppgifter saknas om uppföljning och kontroll av markrörelser och portryck i samband med byggnation med hänsyn till omgivningspåverkan. De påpekar även att handlingarna i vissa stycken har motstridiga uppgifter.

Kommentar: Planhandlingar har justerats så att avvikande uppgifter mellan järnvägsplan och detaljplan rättats. Lastrestriktioner med hänsyn till stabiliteten finns på marken för såväl båtuppställning som för marken i anslutning till station. Uppfyllnad planeras inte utan marken får översvämmas vid höga vattenflöden. Lastrestriktioner har införts för järnvägsbanken. Detaljplanen medger erosionsskydd för järnvägsbroarna, detaljerad utformning hanteras dock i projekteringen. Ansvar för erosionsskydden tydliggörs i genomförandebeskrivningen. Portryck och rörelser skall under byggskedet mätas så att säkerheten inte understiger de som anges i tabell 8, Skredkommissionens rapport 3:95, vilket planbestämmelse förtydligas om. Genomförandebeskrivning justeras angående felaktigt angivet samrådskrav med SGI.

Angående synpunkterna på järnvägsplanen har även kommunen framfört synpunkter på de geotekniska utredningarna som behöver kompletteras, vilket kommer att göras vid detaljprojekteringen. Inför detaljplanens antagande har Banverket kompletterat med stabilitetsberäkning för omgivande mark. Angivna lastrestriktioner i detaljplanen gäller för upplag och alla andra aktiviteter som vidtas under byggskedet.

Skanova (TeliaSonera) påpekar att särskild hänsyn behöver tas till berörda kabelstråk. De vill dessutom att genomförandebeskrivning kompletteras eller att berörda delges på annat lämpligt sätt angående förutsättningar och finansiering av arbeten som görs i anläggningarnas närhet.

Kommentar: Anvisningar för projektering och genomförande delges Banverket genom överlämnanden av yttranden.

Vattenfall Eldistribution AB påpekar att de har en 130 kV luftledning från transformatorstationen i Olskroken till Lärje och de anger förutsättningar för byggande och anläggande i dess närhet. De har inget att erinra mot den planerade dubbelspårsutbyggnaden.

Vägverket påpekar igen att de ser problem med att anlägga ett fullständigt mot vid Slakthusgatan på grund av allt för korta av- och påfartsramper, genom det korta avståndet till Marieholmsmotet. De bifogar utdrag ur vägutredningen där motet föreslås delat med på- och avfarter i södergående riktning placerat längre norrut, med koppling till Marieholmsgatan. För övrigt har de inget att erinra ur allmän väg- och trafiksynpunkt.

Kommentar: Slakthusgatan är väsentlig för att trafikförsörja Gamlestaden. Ett fullständigt mot är därför viktigt, frågan får dock hanteras i annan detaljplan.

Västtrafik noterar att gång- och cykelporten måste färdigställas och vara fullt fungerande för att tågresenärer ska kunna nå perrongerna på ett säkert sätt från söder. Stationsbyggnad norr om Säveån som överbryggat spåren är i dagsläget planerad i ett läge som inkräktar på befintligt spårvagnsspår. Detta gör att byggnaden är svår att uppföra innan spårvagnsspåret är lagt i dess nya läge. För att kunna planera ett resecentrum är det viktigt att en helhet för området kan redovisas. Detta kommer att behandlas i planarbete för Gamlestadstorget och Gamlestadens Fabriker. I dagsläget kan endast antaganden och viss förberedande grundläggning planeras. I övrigt råder en stor osäkerhet beträffande om det över huvud taget är möjligt att genomföra de olika delarna som skisseras för ett färdigställande till trafikstarten 2012 på Norge-/Vänernbanan. Västtrafik ser med stort intresse fram mot fortsatt process för att möjliggöra ett nytt resecentrum i Gamlestaden.

Bussangöring till tågstationen måste klarläggas.

Kommentar: Gång- och cykelporten ska genomföras inom järnvägsentreprenaden. Norr om Säveån måste grundläggning förberedas med utgångspunkt från de ritningar som finns i nuläget på stationens utformning. Ambitionen måste vara att knutpunkten ska stå klar i sin helhet vid trafikstarten i december 2012. Detta ställer stora krav på alla inblandade att omgående påbörja planeringen för detta. Bussangöringen till knutpunkten från det övergripande vägnätet behöver även studeras och utvärderas. Denna detaljplan bidrar med en bredare port för Slakthusgatan vilket möjliggör separata busskörfält vid en ombyggnad av gatan.

Revidering av förslaget

Transporter av farligt gods på dubbelspåret genom stationen medför att krav på urspårningsskydd införs på sträckan där befintliga fastigheter och verksamheter finns inom skyddsområdet på 30meter. För övrig sträcka där enbart dagens spårrområde berörs har skyddsområdet säkerställts genom ett utökat planområde.

Centrumändamålet har tagits bort, stationsområdet särskiljs dock fortfarande i plankartan som en separat användning för att tydliggöra de särskilda anspråken på detta område. Stationsbyggnader för trafikanter och deras service får finnas inom skyddsområdet och denna möjlighet till överbyggnad av spåret kvarstår, vid projektering av stationen måste dock transporter av farligt gods beaktas.

Kravet på allmänhetens tillträde utmed Säveån på sträckan under stationen tas bort då denna fråga behöver ses i större sammanhang vid utformningen av knutpunkten.

Rättigheten för allmän gångtrafik mellan Waterlooogatan och Gamlestadstorget tas bort från plankartan och ersätts med skrivning i detaljplanens genomförandeavtal. Plankartan kompletteras med höjdangivelser för gång- och cykelvägens läge under järnvägen.

Området för båtverksamheten justeras något utmed järnvägsbanken för att Banverket ska kunna sköta banvallen.

Planhandlingarna har justerats med anledning av synpunkter från SGI. Plankartan har förtydligats kring uppbyggnad av porttryck samt med lastrestriktioner för järnvägsbank.

Planhandlingar kompletteras med uppgifter om anmälningsplikt för vattenverksamhet vid anläggande av bryggor, liksom att det kan vara tillståndspliktigt med avseende på Natura 2000. Planbeskrivning kompletteras även med behovet att se över höjdsättning för järnvägsbron över Sävån avseende säkerhet för framtida vattennivåer.

Planhandlingar förtydligas angående Banverkets ansvar att åtgärda fasader på bostadshus om gällande riktvärden överskrids, byggbuller ska även beaktas. I den samhällsekonomiska bedömningen huruvida bullerreducerande åtgärder ska vidtas bör den stora utbyggnaden vid Gamlestadstorget vägas, en utbyggnad som kommer att skärma en stor del av befintlig bebyggelse från järnvägen.

Revideringarna innebär inte att fastighetsägare utöver kommunen eller Banverket påverkas. Revideringarna innebär ej heller någon väsentlig ändring av planförslaget.

Gunnel Jonsson
Planchef

Christer Persson
Distriktsarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Peter Abrahamsson
Arkitekt
031- 60 52 25
peter.abrahamsson@o.lst.se

Åtgärd	Kännedom	Kopia
INKOM Stadsbyggnads- kontoret		
2008-09-23		
729/04		
Stab Öpa	S	Sma Eko
N		Info Pers

YTTRANDE
2008-09-18

Diarienummer
402-64270-2008
F 2002

Sida
1(3)

Göteborg Stad
Stadsbyggnadskontoret
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Yttrande över detaljplan för NorgeVänernbanan, delen Marieholm - Olskroken i Göteborgs Stad, Västra Götalands län.

Utställningshandlingar daterade maj 2008 för yttrande enligt 5 kap 23§ 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 naturvärden, hälsa och säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall behöva prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Natura 2000- Säveån

Göteborg Stad har inkommit med en anmälan om vattenverksamhet för anläggning av ny GCM-väg vid Säveån. Länsstyrelsen har meddelat att anläggandet av planerad GCM-väg inte kräver tillstånd enligt 7:28a miljöbalken, Natura 2000. Anmälan om vattenverksamhet avvaktar tills samrådsskedet för detaljplanen är klart.

Utredning pågår avseende grundvattensänkning i samband med arbeten för passage under järnväg. Länsstyrelsen anser att bortledning av grundvatten kan vara tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Enligt detaljplanens formella plankarta är det tillåtet att uppföra bryggor i område W4. Uppförande av bryggor är normalt en anmälningspliktig vattenverksamhet. Länsstyrelsen vill påtala att anmälan ska ske till Länsstyrelsen i god tid innan verksamheten avses påbörjas. Tillstånd kan även komma att krävas enligt 7 kap 28a § miljöbalken, Natura 2000.

Dagvattenhantering

Både miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsplan och planbeskrivning till aktuell detaljplan påtalar betydelsen av att förorenat dagvatten hindras från att okontrollerat ledas ut i dagvattensystem eller nå Säveån. Detta gäller både under byggperiod för arbetsplats, etableringsytor och uppställningsplatser för byggmaskiner och fordon som för period efter planområdets iordningställande och drift. Länsstyrelsen anser det väsentligt att detaljplanen redan nu tar ställning till ifall särskilda markanspråk för detta ändamål behöver säkerställas.

Farligt gods

Länsstyrelsen anser i samrådsyttrande 2005-01-10 att frågeställningar kring hälsa och säkerhet inte är helt klargjorda för detaljplanen. En slutgiltig riskanalys för detaljplanen ämnar vara färdigställd under hösten 2008. Länsstyrelse anser att detaljplanen måste beakta utredningens förslag till riskreducerande åtgärder för planområdet och säkerställa dessa med planbestämmelser på detaljplanens formella karta.

Höga vattenflöden i Sävån

Det framkommer uppgifter angående höjdnivåer för broar över Sävån och att planerad ny järnvägsbro ämnar förläggas på en lägre höjd än den befintliga bron. Vid samrådsmöte 2004-06-15 påtalar Länsstyrelsen att ny bro inte får förorsaka risk för hinder för vattenflöden i Sävån och dämpnings-effekter. I översiktlig översvämningsskartering för Sävån redovisas tvärsektioner med beräknade vattenstånd vid 100 års flöde, W100, och vid dimensionerande flöde, Wdim. Sävån har under senare år visat sig vara komplicerad vid avbördning under höga flöden. Trånga sektioner och högt vattenstånd i havet kan orsaka översvämningssproblem uppströms. Länsstyrelsen anser det väsentligt att risker med höga vattenflöden särskilt beaktas i samband med lokalisering av ny järnvägsbro över Sävån.

Geoteknik

Länsstyrelsen anser att synpunkter från SGI måste beaktas i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Synpunkter i övrigt

Kulturmiljö

Det område som kommer att beröras av dubbelspårsutbyggnaden kommer delvis att vara lokaliserat inom hamnområdet för det forna Nya Lödöse. Arkeologiska undersökningar har utförts och erhållna resultat analyserats. Länsstyrelsen anser att planerade schaktningsarbeten i samband med utföranden av nya stöd för planerade brokonstruktioner bör övervakas av arkeologisk expertis med tanke på eventuella marinarkeologiska intressen.

Buller

Bullerutredning för rubricerad delsträcka av NorgeVänernbanan har blivit uppdaterad. Riktvärdet för maximal tillåten bullernivå kommer att överstigas för ett antal bostäder medan den ekvivalenta ljudnivån inomhus fortfarande kommer att understiga riktvärdet på 30 dBA. Ännu har inga bullerreducerande åtgärder blivit föreslagna. Länsstyrelsen anser att bullerreducerande åtgärder måste planeras och utföras för bostäder med höga maxvärden. Kontroll måste göras av befintliga fasadkonstruktioner, så att dessa i praktiken möjliggör en reduktion med 30 dBA. Bullerreducerande åtgärder måste vidtas tidigt, så att de kan utgöra ett effektivt skydd mot förestående byggbuller. Byggbuller bedöms komma att överskrida rekommenderade riktvärden. En väsentlig uppgift är att precisera den period under vilken förmodat byggbuller kommer att verka på berörda

bostäder samt att tydliggöra att bästa möjliga teknik ämnar nyttjas för planerade bullerreducerande åtgärder. Länsstyrelsen anser att dessa uppgifter bör omnämnas i detaljplanens planbeskrivning.

Räddningstjänsten

Länsstyrelsen anser att representant från Räddningstjänsten bör delta i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Beredning

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2008-08-29.



Peter Abrahamsson

Kopia till:

Statens geotekniska institut i Göteborg, Åke W Johansson, Carina Hultén
Vägverket Region Väst, länskontoret i Göteborg, Lars Ekström

Länsstyrelsen/
Enheten för skydd och säkerhet, Ulf Gustavsson
Kulturmiljöenheten, Jan Ottander
Miljöskydds-enheten, Kerstin Harvenberg
Naturvårdsenheten, Helena Irene-sson
Vattenvårdsenheten, Dan Hellman
Samhällsbyggnadsenheten
enligt expeditionslista



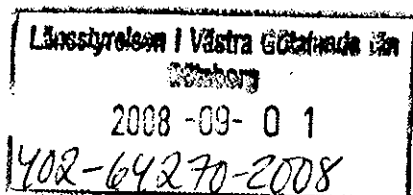
Datum
2008-08-29

Beteckning
5.2-0807-0526

Ert datum
2008-06-10

Er beteckning
729/04 (FIIa 4879)

Vår referens
Å Johansson / C Hultén



Göteborgs kommun
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Remissyttrande

5.2- 0807-0526 Marieholm- Olskroken, Detaljplan samt Järnvägsplan inkl Miljökonsekvensbeskrivning, Utställelse.

Statens geotekniska institut, SGI, har av Banverket erhållit underrättelse om utställelse av järnvägsplan för rubricerad sträcka med möjlighet att lämna synpunkter till Banverket. Valda delar av Järnvägsplanen och Miljökonsekvensbeskrivningen har översänts av Banverket. Parallellt har Göteborgs kommun, Stadsbyggnadskontoret överlämnat Utställningshandlingar för Detaljplan på aktuell sträcka med begäran om yttrande. Geotekniskt underlag för såväl Järnvägsplan som detaljplan har erhållits från Banverket och Stadsbyggnadskontoret.

Tidigare yttranden

SGI har tidigare lämnat följande yttranden där aktuell förbindelse ingår:

- Remissyttrande avseende Norge/Vänernbanan, delen Lärje – Olskroken, järnvägsutredning – Utökad samråd. SGI Dnr 5.3-0203-0175 (2002-05-14)
- DP för Norge/Vänernbanan, delen Marieholm – Olskroken, Samrådshandling oktober 2004. Synpunkter geotekniska frågor. SGI Dnr 5.2-0501-0026 (2004-12-16)

Vidare har följande yttranden lämnats för närliggande projekt:

- Göteborg Triangelspår Marieholm, Järnvägsplan och samråd detaljplan. Yttrande beträffande järnvägsplan, utställningshandling 2003-10-01 och detaljplan, samrådshandling mars 2004. SGI Dnr 5.2-0406-0395 (2004-06-01)
- Remiss inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken – Vägutredning för dels en ny vägförbindelse (Partihallsförbindelsen) mellan väg E20 och väg 45 och dels en ny förbindelse över Göra älv vid - Marieholm, Göteborgs kommun, Västra Götaland. SGI Dnr 5.31-0404-0282 (2004-06-10)
- E6/Väg 45/E20 Marieholmsförbindelsen i Göteborg. Arbetsplan. Teknisk PM Geoteknik-Parthallsförbindelsen. SGI Dnr 5.2-0705-0378 (2007-05-31)
- Järnvägsplan Norge/Vänernbanan, delen Agnesberg- Lärje, Yttrande beträffande geotekniskt underlag och stabilitet mot Göta älv. SGI Dnr 5.50-0806-0465 (2008-06-18)
- Detaljplan för Norge/Vänernbanan, delen Agnesberg – Lärje. Yttrande beträffande geotekniskt underlag och stabilitet mot Göta älv. SGI Dnr 5.50-0806-0466. (2008-06-18)
- MKB för E6/Väg45/E20. Marieholmsförbindelsen. Synpunkter på MKB för arbetsplan, koncept 2004-04-13. SGI Dnr 5.2-0405-0336 (2004-05-05)

Statens geotekniska institut
Postadress: Chalmers Vasa
Hugo Grauers gata 5 B
412 96 GÖTEBORG

Tel: 031-778 65 60
Fax: 031-778 59 40
Internet: www.swedgeo.se

E-post: sgi@swedgeo.se
Postgiro: 18 30 64-5
Org.nr: 20 21 00-0712

- Dp för Partihallsförbindelsen inklusive Marieholmsmotet. Utställning. Lst Dnr 402-19055-2007-1974) SGI Dnr 5.2-0703-0183 (2007-04-02)
- Göteborg. Samråd förstudie ny hamnbana. Lst Dnr 343-19262-2006 och 343-19266-2006. SGI Dnr 5.50-0605-0306 (2006-05-12)

Underlag

Järnvägsplan, utställelsehandlingar, daterade 080605

- Järnvägsplan Marieholm – Olskroken, Dubbelspår. Planbeskrivning
- Järnvägsplan Marieholm – Olskroken, Dubbelspår. Miljökonsekvensbeskrivning

Detaljplan:

- Detaljplan för Norge-/Vänernbanan, delen Marieholm- Olskroken. Utställningshandling maj 2008, inkl genomförandebeskrivning, plankartor med bestämmelser och illustrationskartor.

Geoteknik:

- Göteborg Stad, Stadsbyggnadskontoret; Gamlestaden, Göteborg stad. Geoteknisk undersökning för detaljplan för Norge/Vänernbanan. PM Geoteknik. Sweco VBB 2008-06-04
- Banverket Division Investering; Projektdistrikt Syd; Marieholm- Olskroken; Dubbelspår, Ent 3; Teknisk beskrivning mark/geoteknik (TBm/geo) Handling 06.44; granskningshandling 2007-06-05. Vers 0.1 Sweco VBB 2007-04-02.
- Banverket Division Investering; Projektdistrikt Syd; Marieholm- Olskroken; Dubbelspår, Ent 3; Rapport geotekniska undersökningar (Rgeo); Handling 07.26; granskningshandling 2007-06-05. Vers 0.1 Sweco VBB 2007-04-02.

Synpunkter järnvägsplan inkl geotekniskt underlag

Allmänt:

I såväl planbeskrivning, MKB och i det geotekniska underlaget finns varierande och inte samstämmiga beskrivningar av vad som ska utföras på sträckan mellan Slakthusgatan och Sävån. Dels anges en lång konstbyggnad, dels ges beskrivningar av förstärkningar med pådäck, bankpålning etc. Det erfordras en sammanställningsritning av hela planområdet med redovisning av befintliga förstärkningar, nya planerade förstärkningar, konstbyggnader samt planerade åtgärder för befintliga bankar och vilka befintliga bankar som inte behöver åtgärdas etc. för att få en slutlig uppfattning av vad som gäller.

Geotekniskt underlag:

Beträffande redovisat underlag för och val av karakteristisk skjuvhållfasthet samt rekommendationer beträffande erforderliga säkerhetsfaktorer har SGI inga avvikande synpunkter. De valda dimensionerande portrycksprofilerna ligger dock i underkant av de redovisade mätningarna. I observationspunkt nr 17 redovisas uppmätta portryck som ligger betydligt högre än det valda utan att detta kommenteras. Motivering av valet av dimensionerande portryck eller en känslighetsanalys avseende förhöjda portrycks inverkan på stabiliteten erfordras.

I anslutning till Hamnbanan och Hammarens korsningar med Sävån saknas redovisning av stabiliteten för befintlig järnvägsbank. Detta gäller även befintlig järnvägsbank vid dubbelspårs/spårvägens korsning över Sävån mot öster. Även om området ligger utanför järnvägsplan/detaljplan kan planen påverkas av ett eventuellt skred om det skulle vara för låga säkerheter. Enligt beskrivningstext är befintliga bankar inte grundförstärkta.

Från området närmast Sävån och norrut stämmer inte texten och stabilitetsberäkningarna med vad som redovisas på järnvägsplanens text om konstbyggnader samt illustrationsritningar med en lång bro. En anpassning till planerat utförande erfordras.

I vissa av de stabilitetsberäknade sektionerna har för jordarter av sand/silt angetts för låg densitet under grundvattenytan vid kombinerad analys samt vid odränerad analys (som istället bör betecknas som c + fi- analys) har ingen grundvattennivå angetts i detta lager. Detta kan påverka beräknade säkerhetsfaktorer mot stabilitetsbrott. Översyn och komplettering erfordras.

För eventuella stödmurar skall bankens totalstabilitet under stödmuren kontrolleras och redovisas. Då det saknas en sammanställningsritning av planerade och befintliga grundförstärkningar och konstbyggnader (jämför under rubriken Allmänt) är det svårt att bedöma om det också behövs kontroll av stabiliteten snett mot Slakthusgatan för befintligt spår. Förtydligande och vid behov kompletterande beräkning erfordras.

Järnvägsplan och MKB:

Uppgifter om planerade och befintliga förstärkningar och konstbyggnader överensstämmer inte mellan Järnvägsplanens kapitel 2.2 inklusive illustrationsritningen och den geotekniska beskrivningen och beskrivningen i MKB:n. En samordnad redovisning inom och mellan dokumenten erfordras.

Markföroreningar har beaktats i planen. Var uppläggning för hantering massor kommer att ske redovisas ej. Det är viktigt i den fortsatta projekteringen att tillse att stabiliteten är tillfredsställande vid val av plats.

I MKB:n anges att utbyggnaden av dubbelspåret inte bedöms påverka stabiliteten i området. En förutsättning är också att stabilitet för befintliga bankar är tillfredsställande, vilket är svårt att tolka i den geotekniska handlingen på vissa ställen, se ovan.

Det saknas uppgift i MKB:n om det behövs uppföljning och kontroll av markrörelser och porttryck i samband med byggnation med hänsyn till omgivningpåverkan.

Synpunkter Detaljplan

I planbeskrivningen under kapitlet Grundläggning skiljer sig beskrivningen av vad som skall utföras på sträckan mellan Slakthusgatan och Sävån från uppgifterna i järnvägsplanens kap 2.2 konstbyggnad samt illustrationsritning. Samordnad redovisning erfordras.

För båtuppställningsplatsen finns bestämmelse med lastrestriktioner med hänsyn till stabiliteten. Bestämmelsen behöver förtydligas vad detta innebär när det gäller uppställningslast av båtar och transport av dessa. Större båtar som kräver trailertransport kan t.ex. inte belasta området. Kan det bli krav på typ av båtar och hur ska man kontrollera att bestämmelsen följs? Marknivån på uppställningsytan är låg med hänsyn till risk för översvämningar. Om översvämningsskydd krävs måste hänsyn till stabiliteten beaktas.

Kring området med centrumhus där möjlig markbelastning begränsas innebär bestämmelsen att området inte kan utnyttjas om uppfyllnad görs. Kan detta påverka möjlig användning av området? Området för byggnader verkar inte överensstämma mellan plankarta och illustrationsplan.

Föreslagna och eventuellt befintliga erosionsskydd vid broarna över Sävån skall säkerställas med planbestämmelse. I genomförandebeskrivningen ska anges vem som ansvarar för underhåll och kontroll av erosionsskyddet.

Detaljplanen saknar bestämmelser om lastrestriktioner för ytbelastning av nya och befintliga bankar som finns inom detaljplaneområdet. I beskrivningen bör också anges vad som gäller i anslutning till planområdet.

I kapitlet om Grundläggning samt planbestämmelse 8 anges att all aktivitet som kan påverka stabiliteten ska utredas. Denna text borde höra samman med byggskedet, permanentkedet skall vara utrett i detaljplanen enligt bestämmelse 5. För kontroll av portryck bör det anges vad som är acceptabla värden för säkerheten under byggskedet (t.ex. enligt Skredkommissionens anvisningar Rapport 3:95 tabell 8) eftersom all portrycksökning sannolikt kommer att försämra stabiliteten.

I planbestämmelse 5 och 6 ska tilläggas att geotekniska stabilitetsutredningar ska utföras enligt Skredkommissionens anvisningar Rapport 3:95, tabell 8:1 med stabilitetskrav för nyexploatering.

I Genomförandebeskrivningen anges att samråd ska ske med SGI i samband med upprättande av bygghandling. Då ärendet ej berör stabiliteten mot Göta älv så behöver inte samråd med SGI ske i samband med detaljprojektering och utförande.

Statens geotekniska institut
Myndighetsfunktionen
Enligt uppdrag


Åke W Johansson


Carina Hultén

Kännedomskopia: Länsstyrelsen, Samhällsbyggnadsenheten, Västra Götaland