



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept 2017-03-28
Datum: 2017-04-25,
Diarienummer: 0594/13

Emir Aganovic
Telefon: 031-368 16 08
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Utökning av Bangård i Olskroken inom stadsdelen Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 2015-10-27, § 453 att genomföra samråd för rubricerat ärende samt den 2016-11-22, § 524 att genomföra nytt samråd (samråd II) för detaljplanelämnarförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden den 07 december 2016 till 17 januari 2017.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Örgryte-Härlanda under tiden den 07 december 2016 till 17 januari 2017. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Efter samrådet om detaljplan för Olskroken har Trafikverket i januari 2016 påbörjat projektering av nya järnvägsspår och broar inom stadsdelen Olskroken. I samband med det har man kommit fram att viss optimering av spår och broar är möjligt, och att en omläggning av Gullbergsån inte behövs. På grund av ändringar som berör allmänna intressen har vi genomfört samråd II.

Under samråd II inkom totalt 32 yttrande. Ett väsentligt påpekande är Länsstyrelsens bedömning att riksintresset kombiterminalen och Göteborg Norra måste säkras inom ramen för planen. Vidare behöver påverkan på Natura 2000-området Sävåån provas i mark- och miljödomstolen innan planen kan antas. Den geotekniska utredningen har justerats sedan förra samrådet men säkerställande av geotekniska åtgärder kvarstår. Planen behöver utformas så att den inte inverkar negativt på miljö kvalitetsnormer för ytvatten, främst avseende ekologiska kvalitetsfaktorer.

En privatperson och en tomträtthavare har framfört kritik mot Olskrokenprojektet samt Västlänksprojektet, och en privatperson har yttrat sig positivt om projektet. En berörd fastighetsägare har framfört oro för buller och vibrationer under och efter byggnation.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna samt genom komplettering av utredningar. Vissa synpunkter, som att ändra järnvägsplan och detaljplan, samt inlösning av fastigheter/tomträtter har inte kunnat tillgodoses.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till Fastighetskontoret, Trafikverket och Trafikkontoret för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Väsentliga justeringar på plankartan sedan samråd II:

- En mindre justering av byggrätten för service och restaurang har gjorts i det nordvästra hörnet av planen. Byggrätten har flyttats till ett avstånd på ca 2,5m från befintliga ledningar.
- En bestämmelse för säkerställande av geotekniska åtgärder vid Gullbergsån har införts.
- En bestämmelse för att trygga de ekologiska kvalitetsfaktorerna på Gullbergsåns slänter har införts.
- På plankarta införs en upplysning om att lägsta golvnivå för avlopp är 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt för att självfall ska tillåtas.
- På Plankarta införs en administrativ bestämmelse för upphävande av strand-skydd.

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 har begärt förlängd svarstid för yttrande från den 17 januari 2017 och kommit med yttrande den 21 februari 2017. Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Förslaget till detaljplan för utökning av bangården i Olskroken tillstyrks.
2. Fastighetsnämnden godkänner den sammanfattning av genomförande-frågorna som redovisas i detta tjänsteutlåtande avseende detaljplan för utökning av bangården i Olskroken inom stadsdelarna Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass.

Ärendet

Byggnadsnämnden har den 7 december översänt ett förslag till detaljplan för utökning av Olskrokens bangård i stadsdelarna Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass med begäran om fastighetsnämndens yttrande senast den 17 januari 2017. Fastighetskontoret har erhållit förlängd remisstid för yttrandet.

Samråd genomfördes i november-december 2015 för detaljplanen och fastighetsnämnden tillstyrkte förslaget 2015-12-14. Sedan dess har Trafikverket ändrat utformningen

av den framtida järnvägsanläggningen varför det har varit nödvändigt att omarbete detaljplanen och genomföra ett nytt samråd.

Granskning har genomförts för Järnvägsplanen Olskroken Planskildhet och Trafikverket har översänt förslaget till kommunen för synpunkter. Kommunen har yttrat sig över järnvägsplanen den 4 november 2015, 27 maj 2015 samt 21 augusti 2013. Järnvägsplanen fastställdes i mitten av juni 2016.

Detaljplanen

Trafikverkets projekt Olskroken Planskildhet syftar till att öka framkomligheten och driftsäkerheten i det västsvenska järnvägssystemet. I Olskroken möts Bohusbanan, Norge-/Vänerbanan och Västra Stambanan för gemensam infart mot Göteborgs central. I samma punkt ansluter också i princip all godstågstrafik till och från Göteborgsområdet - till exempel från Sävenäs rangerbangård, Hamnbanan, Gullbergsvass och från Väst-kustbanan. Detta gör platsen till en av landets mest intensiva knutpunkter för järnvägs- trafik.

En ombyggnad i Olskroken, så att järnvägsspåren korsar varandra i olika nivåer, är nödvändig. Det kommer att höja kapaciteten och öka både framkomlighet och driftsäkerhet för all tågtrafik till och från de anslutande banorna.

Trafikverket avser att genomföra projektet Olskroken planskildhet parallellt med Väst-länkenprojektet. Olskroken planskildhet ingår dock inte i Västsvenska paketet, utan finansieras helt med statliga anslag.

Trafikverket upprättar järnvägsplan för Olskroken planskildhet. Järnvägsplanen får inte strida mot detaljplanerna längs sträckningen. Den detaljplan som kommunen nu går ut på samråd med har till syfte att möjliggöra järnvägsplanen samt hantera de frågor som inte kan regleras i järnvägsplanen men som blir en följd av järnvägsprojektet såsom ny lokalisering av trafik i området. Den möjliggör också framtida kollektivtrafikstråk från Gullbergsvassområdet och vidare österut.

Trafikverket påbörjade i maj 2013 ett gemensamt samråd för järnvägsplanerna för Väst-länken och Olskroken planskildhet. Kompletterande samråd som endast innefattade Olskroken planskildhet hölls april-maj 2015. Granskning för Olskroken planskildhet hölls september-oktober 2015. Järnvägsplanen fastställdes i mitten av juni 2016.

Trafikverket har i sin fortsatta projektering gjort vissa justeringar av de tänkta spårlägena jämfört med vad som redovisas i fastställelsehandlingen. Dessa ändringar medför att Gullbergsån inte behöver läggas om, att den pumpstation Kretslopp och Vatten har i området ("Kodammarna") inte påverkas och att påverkan på tomträtterna norr om järnvägen blir något mindre. För att ändring ska gå att göra i järnvägsplanen behövs planstöd för detta i detaljplanen för området. Det nya samrådsförslaget för detaljplanen är anpassat efter de ändringar som Trafikverket gjort i den planerade järnvägsanläggningen.

Marken inom planområdet ägs till största delen av Trafikverket. I övrigt ägs marken mestadels av Jernhusen och kommunen. Flera tomträttsupplåtelser finns inom planområdet.

Genomförandefrågor

Staten genom Trafikverket ansvarar för finansiering av samtliga åtgärder inom planområdet som beror på järnvägsprojektet såsom nya och flyttade järnvägsanläggningar, nya eller ombyggda gator, gång- och cykelvägar, broar och flytt av spårväg. Kommunen ansvarar för finansiering av anläggningar på allmän plats som inte beror på järnvägsprojektet. Staten genom Trafikverket ansvarar för projektering och byggnation av nya och

flyttade järnvägsanläggningar medan ansvar för projektering och byggnation av övriga åtgärder bestäms i avtal mellan parterna.

Kommunal mark med upplåtna tomträtter och arrenden berörs av projektet. Detta innebär att flera tomträtter och arrenden behöver omförhandlas eller sägas upp.

Innan detaljplan för utökning av bangården i Olskroken antas ska genomförandavtal och avtal om fastighetsbildningsåtgärder tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

En viktig fråga i kommande genomförandavtal är frågan kring det kommunala vård- och akutboendet för hemlösa på fastigheten Olskroken 35:17. Fastigheten, som ägs av kommunen och är upplåten med tomträtt till Göteborgs Egnahems AB (Bygga Hem), ska tas i anspråk av Trafikverket varför verksamheten inte kan vara kvar på platsen. Verksamheten avses flyttas till nya lokaler i Högsbo industri- och handelsområde. Byggnation som krävs för flytten har redan påbörjats då det är mycket angeläget att verksamheten i sin helhet flyttats innan nuvarande lokaler tas i anspråk. Verksamheten är en viktig samhällsfunktion och det förutsätts att Trafikverket finansierar och i övrigt bidrar till en godtagbar lösning. Avtal är dock ännu inte tecknat varför de ekonomiska konsekvenserna inte går att fastslå.

Ombyggnationen av Olskrokens bangård medför att anslutningarna till järnvägsfunktionerna i Gullbergsvass, d.v.s. kombiterminalen, godsterminalen samt två logistikfastigheter vilka är upplåtna med tomträtt till Diligentia, upphör. Upphörande av dessa funktioner i området är i linje med kommunens vision om framtida byggnation i Gullbergsvass. Kommunen och Trafikverket har tillsammans utrett framtida lägen för funktionerna kombiterminal och godsterminal. Avsiktsförklaring har tecknats mellan kommunen och Trafikverket gällande ny lokalisering av funktionerna. Ett avtal mellan parterna i frågan avses tas upp i Kommunstyrelse/Kommunfullmäktige under januari/februari 2017 och bedöms därmed vara i kraft vid detaljplanens antagande.

Överväganden

Fastighetskontoret förutsätter att samtliga tillfälliga och permanenta intrång som Trafikverket gör på kommunal mark ersätts fullt ut av Trafikverket.

Avtalet gällande omlokalisering av järnvägsfunktionerna i Gullbergsvass kommer att medföra en utgift för kommunen. Huruvida flytten av vård- och akutboendet från Olskroken till Högsbo medför utgifter för kommunen är i dagsläget inte klart. Detaljplanen för utökning av bangård i Olskroken medför i övrigt inga utgifter för fastighetsnämnden. Däremot kan omförhandling eller upphörande av arrenden eller tomträtter medföra minskade inkomster för fastighetsnämnden.

Detaljplanen för utökning av bangård ökar framkomligheten och kapaciteten för järnvägstransporter i Göteborgsregionen och är en viktig del i regionens framtida infrastruktur.

Fastighetskontoret tillstyrker planförslaget.

Kommentar:

Fastighetsnämnden tillstyrker detaljplan, samt godkänner den sammanfattning av genomförandefrågorna som redovisas i tjänsteutlåtandet avseende detaljplan för utökning av bangården i Olskroken inom stadsdelarna Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass. Det pågår arbete avseende utlokalisering av järnvägsfunktionen i Gullbergsvass samt akutboendet, som kommer att flyttas till nya lokaler i Högsbo industri- och handelsområde. Stadsbyggnadskontoret följer fortsatt Fastighetskontorets arbete med genomförandavtalen.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

2. Göteborg Energi AB, Fjärrvärme

Anger att Göteborg Energi har befintliga fjärrvärmeledningar inom planområdet. Fjärrvärmeledningar som går genom industrimarken i planens södra del ser ut att tilldelats planstöd i form av u- område. Vidare skall ledningen från Fruktgatan till Jernhusens tillges planstöd i form av u-område. I övrigt har Göteborg Energi inget att erinra på plan.

Kommentar:

Befintliga ledningar inom bangården har säkerställts genom ingångna avtal. För att tillåta Trafikverket en viss flexibilitet vid byggnationen av nya brostöd inom bangården, flyttning av befintliga ledningar, samt skapandet av nya ledningsrätter, har vi valt att inte säkerställa ledningarna med U-område i planen.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

Fjärrkyla

Fjärrkyla har inget att erinra.

3. Göteborg Energi Gasnät AB

Anger att GEGAB har driftsatt gasledning i planområdet ”Detaljplan för utökning av bangård i Olskroken inom stadsdelen Gullbergsvass, Olskroken och Bagaregården i Göteborg”. Vänligen beakta driftsatta gasledningar i fortsatt planarbete.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

4. Göteborg Energi GothNet AB

Inom planområdet har Göteborg Energi GothNet AB befintliga ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras inom projektet. Lägen för dessa redovisas i samlingskartan. Förutom schakt och borrhål kanalisation har Göteborg Energi GothNet AB även ledningar i Trafikverkets betongrännor som inte är redovisade i samlingskarta.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

5. Göteborg Energi Nät AB

Inom planområdet har Göteborg Energi Nät AB (GENAB) befintliga ledningar med spänningsnivå 130 kV, 12 kV, 0,4 kV. Dessutom finns en mängd styrkablar för elnätet. Lägen för dessa kablar redovisas i samlingskartan.

Utöver de befintliga ledningarna måste man i detta projekt ta hänsyn till och samordna det med planerade ledningsdragningar i projekten vid Gamlestadstorget och Gamlestadsvägen. I dessa projekt skall bland annat en 130 kV- kabel och åtskilliga 12- kV kablar flyttas till nya lägen. Ett kritiskt läge är där Änäs vägen möter Gamlestadsvägen.

Längs Gamlestadsvägen ligger flera stora knippen med högspänningskablar och styrkablar som fortsätter under "Röde Orm" vidare bort mot Änäsältet.

Vid Partihallarna finns en transformatorstation som hamnar inom planområdet. Stationen har ledningsrätt.

Väster och norr om Euromaint finns 130 kV ledning samt styrkablar. Skall ledningen flyttas måste även koncession och ledningsrätt ändras.

I den västra delen av planområdet finns mycket omfattande kablage med 12 kV kablar samt styrkablar.

GENAB söker ledningsrätt på alla 12 kV kablar på privatmark samt alla kabelstråk på kommunalmark som innehåller fyra 12 kV kablar eller fler.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

6. Göteborgs Hamn

Göteborgs hamn har inget nytt att tillföra i ärendet utan hänvisar till bolagets samrådsyttrande daterad 2015-12-18. Godsvolymen kommer att öka över Göteborgs hamn och transporter på järnväg är och kommer att vara oerhört betydelsefull för godstransporter till och från Göteborgs hamn. Därför är det viktigt att godstrafiken på järnvägsnätet inte marginaliseras i proportion till persontrafik utan att tillräcklig kapacitet finns i järnvägs-systemet för godstransporter både på kort och långt sikt.

Göteborgs hamn AB att det är positivt att området planläggs för att bland annat möjliggör ett nytt godstågsspår och därmed också en planskild koppling för godstågstrafik mellan Västkustbana och Hamnbanan.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

7. Göteborgs Stads Parkerings AB

Har inkommit med yttrande i noterar att de synpunkter de har lämnat i samråd inte har omhändertagits. Parkeringsbolaget vill påtala att följande synpunkter kvarstår:

Utifrån mobilitetsperspektivet poängterar Parkeringsbolaget att de gång- och cykelbroar som byggs inom området måste vara tillgängliga för alla, det vill säga försedda med ramper istället för trappor.

Kommentar:

Föreslagen detaljplan anger en yta för gång- och cykelbron inom vilken det är möjligt att bygga bron, trappor samt ramper eller hiss. Vidare kommer Trafikverket och trafikkontoret att se över behovet av ramper eller hiss i genomförandet av bron.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

8. Idrotts- och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden har inga synpunkter på rubricerat ärende.

9. Göteborgs Stad, Kretslopp och vatten

Har inkommit med yttrande och anför:

1. ÖVERGRIPANDE BEDÖMNING

Kretslopp och vatten har begärt förlängt svarstid för yttrande från den 17 januari 2017 och inkommit med yttrande den 17 januari 2017.

Kretslopp och vatten i inkommen yttrande ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

- Möjligheten att justera den nya byggrättens placering på Olskroken 35:1 för att undvika ledningsflytt.
- Detaljer kring tillfart Euromaint och dess påverkan på ledningar.
- På sidan 15 nämns vattentäkt och skyddsområde, är detta en privat vattentäkt?
- På sidan 62 i planbeskrivningen nämns att hänsyn till befintliga ledningar ska tillses vilket är bra. Dock önskar Kretslopp och vatten en förklaring till ”utföras utan speciell grundläggning”.

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktigt att beakta i planarbetet. Kretslopp och vatten anser det som mycket positivt att ett nytt samråd genomförts för detaljplanen. De förändringar som skett gällande att inte gräva om Gullbergsån innebär en mycket mindre påverkan på Kretslopp och vattens anläggning.

Höjdsättning och åtgärder med avseende högvatten och översvämning är mycket viktigt i detta område. Detta bör framgå på plankarta och i planhandling. Det måste dessutom vara samma skyddsnivå för översvämningssäkring i Staden

2. AVFALL

Kretslopp och vatten har inga synpunkter på planhandlingar ur avfallssynpunkt.

3.VA

Kretslopp och vattens yttrande sker vid en tidpunkt då mycket från Trafikverket ännu inte är färdigprojekterat, vilket innebär en del frågetecken i detaljplanen och hur det kommer påverka förvaltningen. En fortsatt dialog med Trafikverket kommer att pågå parallellt med detaljplanarbetet.

Gullbergsån

Det nya samrådet innebär att Gullbergsån inte ska grävas om, vilket i sin tur innebär att detaljplanen inte går in på den fastighet där Kretslopp och vatten har sin anläggning Kodammarna. Kretslopp och vatten ser det som mycket positivt att påverkan har minskat. Viktigt att framhålla är att all arbete som ska ske i området kommer påverka omgivningarna, anläggningen och ledningar som finns här. Kretslopp och vattens anvisningar för ”Arbeten under mark” ska följas samt en riskanalys inför byggnation ska ske på remiss till Kretslopp och vatten.

Tillfart Euromaints

Gällande Euromaints tillfartsväg alternativ 1 så är det viktigt att skydda allmänna VA-ledningar vid byggnation och framtida användning. Ledningarna kan inte flyttas. Kretslopp och vatten kan först när detaljprojekteringen är gjord svara på hur detta påverkar våra anläggningar.

Malmsjövägen och gc- bro.

Nya spår vid Malmsjövägen innebär att järnvägen kommer närmare befintliga ledningar och kommer korsa ledning. Under projektering måste avståndet till ledningar säkerstäl-

las, det framgår inte avstånd i planbeskrivningen. Det samma gäller den nya gång- och cykelbro som ska byggas här.

Byggrätt

Den nya byggrätten på Olskroken 35:1 innebär att det troligen krävs flytt av allmänna VA- ledningar. Här vill Kretslopp och vatten se en justering av byggrättens läge så att inte ledningsflytt behövs. Här finns också privata ledningar som påverkas. Om byggrättens placering kvarstår blir det en kostnad för ledningsflytt, en kostnad som inte VA-kollektivet ska stå för. Då denna byggrätt ligger på en befintlig fastighet får fastighetsägaren ansöka om ny servis om behov finns, och väsentlig ändring av fastighets VA-anläggning innebär att en anmälan krävs.

Ledningsrätt och U- områden

Detaljplanen har inte lagt några u- områden. Kretslopp och vatten har ledningsrätter i området.

Då det inte är klart hur järnvägsplanens brostöd ska placeras kan Kretslopp och vatten inte avgöra hur detta påverka våra befintliga anläggningar och ledningar.

Det behövs ett avtal mellan Trafikverket och Kretslopp och vatten för att tillse att de allmänna VA. Ledningarna säkerställs med avseende på läge och framtida drift och underhåll. Först när detaljprojekteringen är gjord kan Kretslopp och vatten svara på hur detta påverka våra anläggningar.

Dagvatten

Det är Natura 2000 område vilket är viktigt för hantering av dagvatten i området.

Om nya anslutningar ska ske till det allmänna dagvattensystemet kommer flöde och innehåll vid utloppspunkter till recipient förändras. Då kommer sannolikt en anmälan behöva göras till Miljöförvaltningen. Den utredning som är med i samrådet behöver kompletteras med en redovisning av där ytor förändras och vad det ger för påverkan i detaljplaneområdet.

Följande principer ska följas vid utformning av dagvattenhantering. Dagvattensystemet ska göras trögt och föroreningar ska avskiljas nära källan. Dagvattenavrinningen ska minimeras och grundvattenbildning maximeras. Detta uppfylls genom att andelen grönytor och andra permeabla ytor prioriteras samt med ett öppet dagvattensystem. Där hordgjorda ytor krävs utformas dessa som genomsläppliga. Vid höjdsättningen ska hänsyn tas till översvämningssrisk, ett regn med 100- års återkomsttid ska ej skada byggnader. Ekosystemtjänster ska beaktas och lyftas i utformningen. En ökad och diversifierad grönmassa ökar förutsättningar för rekreation, biologisk mångfald, luft- och vattenrening, minskad avrinning och bullerdämpning.

Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättrar kvaliteten på dagvatten, vilket i sin tur minskar belastningen av miljön. I kombinerade nät minskas bräddning av förorenat avloppsvatten till vattendrag.

Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvatten.

Skyfall

Skyfallsmodellen visar att planområdet påverkas i olika grad. Det är framförallt vid Tingstadsområdet, Ånäsvägen och Gamlestadsvägen som det är störst påverkan men även andra delar av planområdet påverkas. Tydlig höjdsättning och åtgärder måste finnas i detaljplanen på hur detta ska hanteras.

Byggnader ska ej översvämmas och framkomlighet till området måste säkras (generellt max 0,2 m vattendjup vid 100- års regn).

Klimatanpassning

Plankartan ska kompletteras med bestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutningen med självfall ska tillåtas, ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

För att hantera stigande havsnivåer gäller följande lägsta planeringsnivåer (RH2000) i älvnära områden för färdigt golv och öppningar i byggnader (Vattenplan antagen av KF 2003): Område B, Centrum, lägsta nivå FG +2,8 och delar Område C, Lärjeholm, lägsta nivå FG + 3,0.

För utbyggnad vid Sävån gäller generellt planeringsnivåer +2,8 m (RH2000), detta kan dock behöva justeras i vissa områden och sättas till en högre nivå. Här är också Gullbergsån viktigt att ta hänsyn till med avseende på planeringsnivåer och hur den påverkas av Mölndalsån.

Översvämningsskyddet i området måste vara komplett. Staden och Trafikverket behöver se över detta gemensamt.

Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten som då kan koma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärr skall utföras.

Ekonomi

Kostnader för ledningsomläggningar och riskanalys ska ej belasta VA- kollektivet. Eventuell utbyggnad av serviser är idag inte klart. Kretslopp och vatten får återkomma med de uppgifterna.

Övrigt

Kretslopp och vattens anvisningar för Arbeten under mark för att skydda VA- anläggningar i Göteborg och grankommuner gäller och ska följas.

Kommentar:

Kretslopp och vatten har inkommit med yttrande och anfört krav på ändringar i planhandlingarna. Kretslopp och vatten önskar justering av den nya byggrättens placering på fastigheten Olskroken 35:1.



Bild från samrådshandlingen som visar planerad byggrätt med befintliga ledningar.

I samband med utformningen av den nya byggrätten har vi tagit hänsyn till befintliga ledningar och lagt byggrätten fram till ledningsrättens yta (röd linje vid det avskurna hörnet mot Partihandelsgatan). Den mörkblå linjen är en VA ledning och avståndet mellan ledningen och byggrätten är 1,5 meter. Avståndet från föreslagen byggrätt till ledningar mot norr är ca 5 meter.

Till granskningen ökas avståndet från VA ledningen till nya byggrätten med ytterligare en meter vid det avskurna hörnet. Det nya avståndet blir därmed 2,5 meter. Föreslagen största bruttoarea i kvadratmeter ovan mark är oförändrat 300 m².



Bild som visar planerad byggrätt samt det nya avståndet till befintliga ledningar.

Inga privata vattentäktar finns inom planområdet. Det är en del av älven och Säveån som kommer in i södra delen av planområdet genom Gullbergsån.

I den geotekniska utredningen har anförts att utbyggnad av nya ledningar inom området i allmänhet kan utföras utan speciell grundläggning. Med meningen "Nya ledningar kan i allmänhet utföras utan speciell grundläggning" avses att nya ledningar generellt kan grundläggas utan några särskilda geotekniska förstärkningsåtgärder, som till exempel förstärkning med lättklinker eller pålning.

I detaljplanen kan inte den detaljerade projekteringen av ny tillfartsväg till Euromaint visas. Föreslagen yta för ny tillfart till Euromaint är placerad över befintliga VA- ledningar. Information om gällande ledningar vid tillfartsväg till Euromaint samt ledningar vid Malmsjövägen och nya gc- bron har lämnats till Trafikverket. Trafikverket känner till placeringen av dessa ledningar, och är införstådda med att de inte kan flyttas. Vi överlämnar Kretslopp och vattens synpunkter till Trafikverket.

Kretslopp och vattens yttrande om de principer som ska följas vid utformning av dagvattenhantering har överlämnats till Trafikverket. Dagvattnet inom befintligt spårområde infiltreras ner genom banvallen till intilliggande mark, alternativt samlas upp och fördröjs i banunderbyggnaden inom spårområdet. Vattnet från spårområdet samlas sedan upp i ledningar som mynnar i Gullbergsån eller Säveån. Det antas att en stor del av dagvattnet infiltreras ner genom banvallen till kringliggande mark. För att minska tillfälligt höga flöden till recipienterna, Gullbergs- och Säveån, anläggs makadamdiken som fördröjningsmagasin.

Inom järnvägsområdet och gällande plan har inte lagts U-områden. Alla ledningar är säkerställda med ledningsavtal. Det nya planförslaget saknar U-områden på grund av hänsyn till den flexibilitet som behövs i placeringen av de broar och brostöd som kommer att byggas inom planområdet. Om befintliga ledningar skulle påverkas i och med placeringen av nya brostöd och/eller utbyggnaden av järnvägsspår, kommer dessa ledningar att säkerställas med ett nytt avtal och flyttas av Trafikverket. Trafikverket har en

pågående diskussion om ledningar med Kretslopp och vatten samt med alla lednings-ägare inom planområdet.

Kretslopp och vatten vill att plankartan kompletteras med en bestämmelse som anger lägsta höjd på färdigt golv. För att anslutningen med självfall ska tillåtas, ska den vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Införandet av en planbestämmelse för höjdsättning av gatorna skulle dock kunna utgöra ett hinder för flexibiliteten vid projektering eller flytt av gator inom planområdet. Beaktansvärt är även att korsningen mellan Gamlestadsvägen, Änåsvägen och Malmsjögatan tillhör detaljplanen för Gamlestadens fabriker och inte detaljplanen för Olskroken. En planbestämmelse i detaljplanen för Olskroken kan inte reglera gatans höjdsättning i andra planer.

Klimatanpassningen i höjdded kan uppfyllas utan att hindra flexibiliteten vid byggnationen genom ett tillägg i form av en upplysning på plankartan. Istället för att precisera höjden för färdigt golv med en planbestämmelse, införs en upplysning på plankartan så att man vid projektering och byggnation tar hänsyn till anslutningspunkter och placerar golvnivån över förbindelsepunkten. Under Upplysningar på plankartan införs texten: Lägsta golvnivån för avlopp är 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt för att självfall ska tillåtas.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

10. Göteborgs Stad, Kultur

Göteborgs kulturförvaltning har tagit emot rubricerat ärende för yttrande och vill med anledning av detta framföra nedanstående synpunkter.

Syftet med detaljplanen är att öka järnvägens kapacitet och framkomlighet och ökning av driftsäkerheten så att resande och godstransporter i Göteborg och Västsverige underlättas. Den ökade kapaciteten krävs för en ombyggnad av spårsystemet till en helt planskild järnvägsknutpunkt, samt för Västlänken. Detaljplanen innebär i huvudsak att bangården utökas vid Olskroken, och för att skapa plats för fler järnvägsspår byggs bangården om till planskilda spår som förläggs till broar och tunnlar. Planen innebär en byggnation av nya järnvägsspår, järnvägsbroar och en gång- och cykelbro.

På grund av ändringar i detaljplaneförslaget som kan beröra allmänna intressen görs ett andra plansamråd. Ändringarna sedan första samrådet består i korthet av en optimering av spår och broar inom Olskroken, samt att en omdragning av Gullbergsån inte är nödvändig.

I ärendets handläggning har även arkeolog Tom Wennberg medverkat.

Bakgrund

Kulturförvaltningen har tidigare svarat på remissen om detaljplanen vid första samrådet (2015-12-15). Förvaltningen framförde då att de kulturhistoriskt värdefulla miljöer som i första hand bedöms beröras av detaljplanen är Skansen Lejonet samt Olskroken 35:17 uppfört 1966. Skansen Lejonet kan påverkas genom att siktlinjer till och från försvarsanläggningen förändras genom tillkomsten av nya broar i öster. Olskroken 35:17, *West-samhuset* kommer enligt planförslaget att behöva rivas då bangården utökas.

Förvaltningens yttrande

Ändringarna i detaljplaneförslaget innebär inga större förändringar ur kulturförvaltningens perspektiv. Kulturförvaltningen kan därmed framföra samma synpunkter som vid det första samrådet:

Tillkommande broar bör så långt som möjligt hållas nere i höjd och utformas så diskret som möjligt och underordna sig stadsmiljön. På detta sätt kan påverkan på siktlinjerna framför allt till och från Skansen Lejonet minimeras. Gällande tillfartsväg till Euro Maint förordar kulturförvaltningen alternativ, 1 vilket också enligt planhandlingen förordas av Trafikverket. Beträffande Westsamhuset beklagar förvaltningen att planen innebär att byggnaden kommer att behöva rivas. En rivningsdokumentation behöver utföras, vilket också nämns i planbeskrivningen.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

11. Göteborgs Stad, Lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen har inga synpunkter på rubricerade detaljplan.

12. Göteborgs Stad, Miljö

Miljöförvaltningen har begärt förlängt svarstid för yttrande från den 17 januari 2017 och inkommit med yttrande den 1 februari 2017.

Miljö- och klimatanmänden, på sammanträde den 2017-01-24, tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Sammanfattning

I detta samråd har planförslaget förändrats på några punkter från föregående samråd. Våra synpunkter från föregående samråd kvarstår oförändrade förutom under rubrikerna Naturmiljö, Ljudmiljö samt Dagvatten. Syftet med detaljplanen är att utöka bangården i Olskroken och därmed öka kapaciteten och framkomligheten för person- och godståg till och från Göteborg. Detaljplanen är en förutsättning för att kunna fastställa järnvägsplanen för Olskrokens planskildhet och för att bygga Västlänken. Kapaciteten i området är idag begränsad och ytterligare trafik skulle innebära en större konflikt mellan person- och godståg. För att ge mer utrymme föreslås tågbanorna i området separeras i planskildhet. I korthet innebär projektet byggande av tio nya järnvägsbroar, två nya vägbroar och två nya gång- och cykelbroar. Dessutom innebär förslaget att Gullbergsån leds om. Planområdet ligger i Olskroken, cirka två kilometer öster om Göteborgs centrum och består idag till största delen av nuvarande bangård. En liten del av området består av natur i form av Gullbergsån. Den fridlysta arten knölnate har påträffats på två ställen i ån och Gullbergsån är en dåligt nyttjad oas i ett i övrigt hårdgjort område.

Projektet är stort och komplext och det kommer att ha omfattande påverkan på miljö och hälsa under relativt lång tid. Det färdiga förslaget förväntas ge lite ökade ljudnivåer för närboende, förutsättningar för minskade luftföroreningsnivåer och förutsättningar för att den ekologiska statusen i ån ska förbättras. Vattenkvaliteten förutsätts inte påverkas negativt, vare sig i Säveån eller i Gullbergsån.

Den tillfälliga påverkan under byggtiden beskrivs inte i denna detaljplanehandling utan lämnas till Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen.

Miljöförvaltningens synpunkter

- Ljudmiljö

Utöver föreslagna ljuddämpande åtgärder anser vi att det är viktigt att göra det möjligt att i framtiden skärma av bullret från järnvägsspåren även med andra metoder, exempelvis bullerskärmar direkt på järnvägsbroarna.

- Naturmiljö

Vi förutsätter likt stadsbyggnadskontoret att knölnate och andra skyddsvärda arter skyddas genom åtgärder som Trafikverket behöver utföra för byggtiden.

- Gullbergsån

Vi anser att det gröna område som idag finns runt ån åtminstone ska vara lika stort efter byggnation, för att ge möjlighet att skapa skugga och skydd åt vandrande fiskar eller andra djur. Ett öppet vattendrag med kantzon ger flera olika ekosystemtjänster och andra värden.

- Mellanlagring av markmassor

Vi anser att det är viktigt att man i detaljplanen precis som i järnvägsplanen säkerställer att detaljplanens utformning inte begränsar möjligheterna att mellanlagra jordmassor från projektet.

- Dagvatten

Vi anser att det är viktigt att man i detaljplanen precis som i järnvägsplanen säkerställer att detaljplanens utformning inte begränsar möjligheterna att rena dagvatten i tillräcklig omfattning.

Underlag för beslut

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande med diarienummer 2014-05303 daterat den 17 januari 2017.

Beslutet skickas till

Byggnadsnämnden

Stadsmiljöavdelningens Tjänsteutlåtande

Byggnadsnämnden har skickat över remissen till miljö- och klimatnämnden för yttrande senast den 17 januari 2017. Byggnadsnämnden har beviljat förlängd svarstid för behandling i miljö- och klimatnämnden den 24 januari 2017.

Förslag till beslut

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Sammanfattning

I detta samråd har planförslaget förändrats på några punkter från föregående samråd. Våra synpunkter från föregående samråd kvarstår oförändrade förutom under rubrikerna Naturmiljö, Ljudmiljö samt Dagvatten. Syftet med detaljplanen är att utöka bangården i Olskroken och därmed öka kapaciteten och framkomligheten för person- och godståg till och från Göteborg. Detaljplanen är en förutsättning för att kunna fastställa järnvägsplanen för Olskrokens planskildhet och för att bygga Västlänken. Kapaciteten i området är idag begränsad och ytterligare trafik skulle innebära en större konflikt mellan person- och godståg. För att ge mer utrymme föreslås tågbanorna i området separeras i planskildhet. I korthet innebär projektet byggande av tio nya järnvägsbroar, två nya vägbroar och två nya gång- och cykelbroar. Dessutom innebär förslaget att Gullbergsån leds om. Planområdet ligger i Olskroken, cirka två kilometer öster om Göteborgs centrum och består idag till största delen av nuvarande bangård. En liten del av området består av

natur i form av Gullbergsån. Den fridlysta arten knölnate har påträffats på två lokaler i ån och Gullbergsån är en dåligt nyttjad oas i ett i övrigt hårdgjort område.

Projektet är stort och komplext och det kommer att ha omfattande påverkan på miljö och hälsa under relativt lång tid. Det färdiga förslaget förväntas ge lite ökade ljudnivåer för närboende, förutsättningar för minskade luftföroreningsnivåer och förutsättningar för att den ekologiska statusen i ån ska förbättras. Vattenkvaliteten förutsätts inte påverkas negativt, vare sig i Sävån eller i Gullbergsån.

Den tillfälliga påverkan under byggtiden beskrivs inte i denna detaljplanehandling utan lämnas till Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen.

Miljöförvaltningens synpunkter

- Ljudmiljö

Utöver föreslagna ljuddämpande åtgärder anser vi att det är viktigt att göra det möjligt att i framtiden skärma bullret från järnvägsspåren även med andra metoder, exempelvis bullerskärmar direkt på järnvägsbroarna.

- Naturmiljö

Vi förutsätter likt stadsbyggnadskontoret att knölnate och andra skyddsvärda arter skyddas genom åtgärder som Trafikverket behöver utföra för byggtiden.

- Gullbergsån

Vi anser att det gröna område som idag finns runt ån åtminstone ska vara lika stort efter byggnation, för att ge möjlighet att skapa skugga och skydd åt vandrande fiskar eller andra djur. Ett öppet vattendrag med kantzon ger flera olika ekosystemtjänster och andra värden.

- Mellanlagring av markmassor

Vi anser att det är viktigt att man i detaljplanen precis som i järnvägsplanen säkerställer att detaljplanens utformning inte begränsar möjligheterna att mellanlagra jordmassor från projektet.

- Dagvatten

Vi anser att det är viktigt att man i detaljplanen precis som i järnvägsplanen säkerställer att detaljplanens utformning inte begränsar möjligheterna att rena dagvatten i tillräcklig omfattning.

Samråd två

I detta samråd har detaljplanen förändrats på några punkter från föregående samråd. Framförallt handlar det om att Gullbergsån inte längre utformas med en meandrande fåra utan får tillbaka utformningen som ån har i dagsläget. Det nya förslaget innebär också att ett antal broar dras om. Våra synpunkter från föregående samråd kvarstår oförändrade förutom under rubrikerna Naturmiljö, Ljudmiljö samt Dagvatten (för fler detaljer, se nedan).

Ärendet

Järnvägstunneln Västlänken syftar till att öka kapaciteten på järnvägen så att resandet i Göteborg och regionen ökar. Aktuell detaljplan är en del av förutsättningarna för att kunna göra det möjligt att bygga Västlänken.

Syftet med detaljplanen är att utöka bangården i Olskroken och därmed öka kapaciteten och framkomligheten så att resandet och godstransporter i Göteborg och Västsverige ökas. Olskroken är ett av Sveriges mest komplexa järnvägssystem där många tågbanor

möts i samma plan. Kapaciteten är idag begränsad och ytterligare trafik skulle innebära en större konflikt. För att ge mer plats föreslås tågbanorna separeras i planskildhet. På så vis kan godståg och persontåg skiljas åt nästan fullständigt och persontågstrafiken kan utökas.

Parallellt med detaljplanearbetet tar Trafikverket fram en järnvägsplan för Olskrokens planskildhet. För att kunna fastställa järnvägsplanen får den inte strida mot gällande detaljplan. Detaljplanen måste därför innehålla alla delar som järnvägsplanen innehåller och göra dessa planenliga.

Trafikverket kommer att ansöka om frivilligt miljötillstånd inom ramen för den miljöprövning som ska ske för vattenverksamhet. Vi anser att detta kommer att vara en fördel för såväl Trafikverket som för medborgarna, då det blir tydligt för alla vad kraven på projektet är.

I korthet innebär projektet byggande av tio nya järnvägsbroar, två nya vägbroar och två nya gång- och cykelbroar. Detaljplanen innebär att föreslagna vägar, järnvägsspår, broar och anläggningar får byggas.

Detaljplanen överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg.

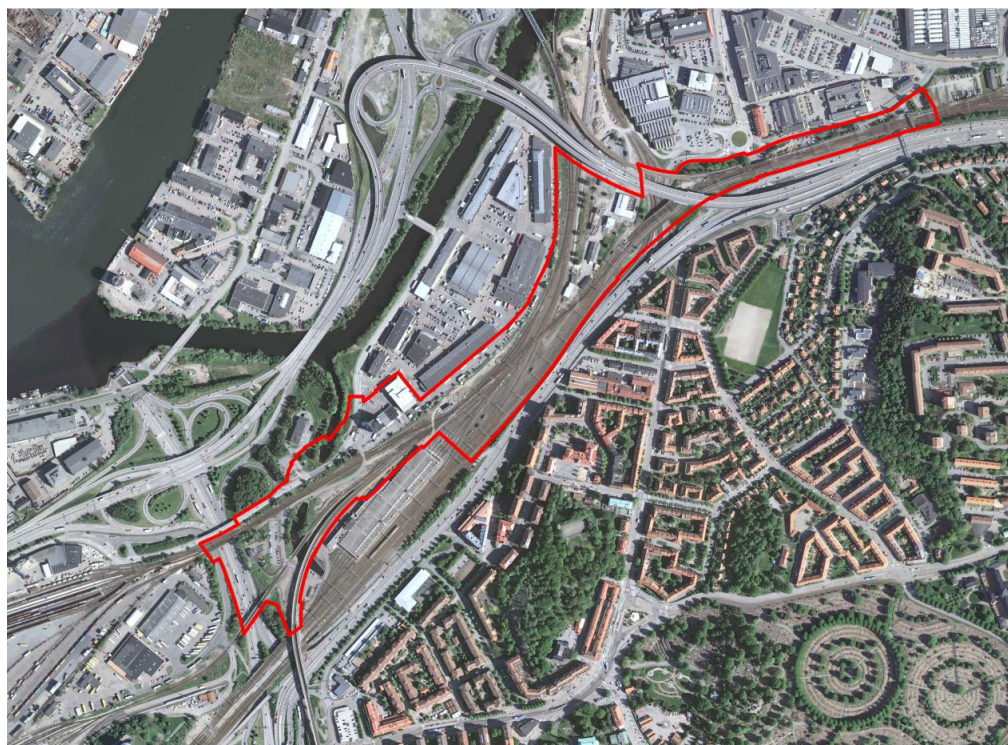
Projektets påverkan

Den tillfälliga påverkan under byggtiden beskrivs inte i denna detaljplanehandling utan lämnas till Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen.

Planområdet

Området ligger i Olskroken, cirka två kilometer öster om Göteborgs centrum.

Planområdet består idag till största delen av nuvarande bangård, en liten del vägområde, Partihallsgatan, Partihallsområdet och Kretslopps- och vattens avloppsanläggning. Inom eller intill planområdet finns flera riksintressen, bland annat för kommunikation och naturvård.



Planområdet inringat i rött

Förorenad mark

I området har viss provtagning och analys av mark och grundvatten gjorts. Resultaten har kombinerats med inventering av andra undersökningar. Provtagningarna visar på föroreningsnivåer över riktvärdena för mindre känslig markanvändning.

Natur

En liten del av området består av natur, i form av Gullbergsån, vilken är ett biflöde till Säveån, vilken i sin tur är ett Natura 2000-område. Öster om E6 passerar Olskrokens planskildhet Gullbergsån där ån har ett relativt naturligt närområde med träd och buskbevuxna slänter. Längre uppströms passerar ån i en 75 meter lång kulvert, med betongtråg som åkant. Inför järnvägsplan och detaljplan har området inventerats med avseende på fisk, vattenvegetation, bottenfauna, musslor och biotoper. Den fridlysta arten knölnotepåträffades på två lokaler, i övrigt påträffades abborre, benlöja, braxen, gers och mört. Strandkanterna består på de platser där ån inte är kulverterad av en cirka fem meter bred träd- och buskbevuxen zon.

Rekreation

Den öppna delen av Gullbergsån är en oas i ett i övrigt hårdgjort område. För att ta sig till ån måste man dock korsa väldigt stora trafikbarriärer, vilket innebär att området utnyttjas relativt lite.

Ytvatten

De vattendrag som berörs av vatten från Olskrokens planskildhet är Mölndalsån, Gullbergsån och Göta älv. Gullbergsåns ekologiska status bedömdes 2009 till dålig av Vattenmyndigheten för Västerhavets distrikt. Orsaken tros vara omfattande övergödning samt kulverteringen av ån. Den kemiska ytvattenstatusen bedömdes samtidigt som god. De markområden som ingår i planområdet avvattnas idag antingen till dagvattensystem (leds ut i närmsta vattendrag) eller till kombinerade system för dag- och spillvatten (leds till reningsverk). I spårområdena fördröjs en del vatten genom infiltration.

Alternativa lösningar

Nollalternativet innebär att Olskrokens planskildhet inte byggs och därmed inte heller Västlänken, vilket anses medföra negativa konsekvenser på den regionala utvecklingen och därför alltför hämmande. De sammanlagda negativa effekterna bedöms vara mycket stora i nollalternativet.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av planförslagets effekter på miljö och hälsa

Nedan sammanfattas de bedömningar som stadsbyggnadskontoret gjort rörande de viktigaste miljö- och hälsoaspekterna av planförslaget:

Göteborgs stads lokala miljömål

Planen bedöms påverka miljömålen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft, levande sjöar och vattendrag och ett rikt växt- och djurliv positivt. Den bedöms inte påverka god bebyggd miljö och grundvatten av god kvalitet varken positivt eller negativt, men bedöms inte påverka möjligheten att uppfylla miljömålen.

Luftkvalitet

Planförslaget bedöms förbättra möjligheten att klara miljö kvalitetsnormerna för luft.

Buller

Utredningen visar att det nya samrådsförslaget ger liten skillnad i ljudnivåer från tågtrafiken. Dessutom finns det flera inarbetade skyddsåtgärder i järnvägsplanen, vilken sammantaget innebär att inga riktvärden bedöms överskridas.

Vatten

Dagvatten från spårområdet ska infiltreras ner genom banvallen till intilliggande mark eller samlas upp och fördröjas i banunderbyggnaden inom spårområdet. Vattnet samlas sedan upp i ledningar och förs ut i Säve- eller Gullbergsån. För att minska tillfälligt höga flöden till dessa recipienter anläggs makadamdiken som fördröjnings och reningssmagasin magasin. De inarbetade åtgärder för omhändertagande av det vatten som rinner av från spårområdet innebär att vattenkvaliteten i Gullbergsån och Säveån inte bedöms påverkas negativt. Därmed påverkas inte möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för de båda vattenförekomsterna.

Natur

Sammantaget bedöms genomförandet av detaljplanen inte ha någon negativ påverkan på natur- och rekreationsvärden. Därmed gör staden bedömningen att inga kompensationsåtgärder behövs inom ramen för detaljplanearbetet. Kompensationsåtgärder för byggtiden lämnas till Trafikverket.

Förvaltningens synpunkter

Allmänt

Vi anser att syftet med projektet i sin helhet är mycket positivt, även om det kommer att ha omfattande påverkan på miljö och hälsa och kommer att påverka omgivningen under relativt lång tid. Vi anser att omarbetningen av planförslaget innebär förbättringar från föregående förslag. Detaljplanen är en del i den storskaliga planeringen av utbyggnad av kollektiv- och godstrafiken i staden och regionen, bland annat genom Västlänken.

Gullbergsån

Fastställandet av Gullbergsåns dragning sker i aktuell detaljplan, Olskrokens planskildhet, men konsekvenserna av byggandet och driften av järnvägen på naturen i området behandlas i järnvägsplanen.

I detta samråd nummer två har planeringen för Gullbergsån omarbetats och har fått tillbaka nuvarande form och dragning, i enlighet med de synpunkter som kom fram i förra samrådet.

Vi anser att det nya förslaget för Gullbergsåns utformning minst måste innehålla lika mycket natur som dagens å, eftersom träd ger skydd och skugga åt vandrande fiskar och andra djur. Dessutom ger öppet vatten med kantzoner flera ekosystemtjänster, till exempel kan vegetation hjälpa till att rena översilande dagvatten, träd och buskar bidrar till att utjämna såväl värmeböljor som kyliga vindar i mikroklimatperspektivet. Grönskan kan också vara ett positivt element i landskapsbilden. Vi anser att det i plankartan ska skrivas ut att kantzonerna ska vara natur, så att det i slutändan inte enbart blir grusade slänter.

Ljudmiljö

Det nya förslaget innebär att ett antal broar dras om något. Om detta har en annorlunda påverkan på ljudmiljön för närboende jämfört med det förra förslaget är oklart. Detta bör därför beskrivas. För att förbättra ljudmiljön för befintliga bostäder intill spårområdet föreslår Trafikverket att befintliga bullerskärmar utmed husen i Bagaregården byggs högre. Denna åtgärd medför att även vägtrafikbullret från E20 skärmas, vilket vi anser är en bra åtgärd. Vi anser dock att det är viktigt att skärmarna uppförs innan byggstart för att också skärma byggbuller. Under bygget av Partihallsförbindelsen byggdes skärmar tidigt i Ånäsområdet vilket var mycket gynnsamt för projektet.

En framtida utveckling av området kan innebära en förändrad användning av spåren, där exempelvis andelen godståg ökar samt förläggs till andra spår än idag. Trafikverket

kommer därmed ha möjlighet att använda spåren flexibelt. Vilket innebär att det är osäkert hur Trafikverket kan komma att använda spåren. Därför anser vi att det är viktigt att det även i framtiden är möjligt att minska bullret från järnvägsspåren, eventuellt även med andra metoder än föreslagna. Vi anser också att utformningen av broarna inklusive materialval och skärmar behöver utredas vidare för att kartlägga vilken utformning som ger störst effekt på omgivningens ljudnivåer. Vidare anser vi att åtgärder vid källan, det vill säga på till exempel järnvägsbroar alltid är att föredra framför dämpning vid mottagarpunkt.

Dagvatten

För att minska tillfälligt höga flöden till dessa recipienter anläggs makadamdiken som fördröjnings- och reningsmagasin. De föreslagna åtgärderna för omhändertagande av det vatten som rinner av från spårområdet, innebär att vattenkvaliteten i Gullbergsån och Sävån inte längre bedöms påverkas negativt. Därmed påverkas inte möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för de båda vattenförekomsterna.

Vi anser att det är viktigt att man i detaljplanen precis som i järnvägsplanen säkerställer att detaljplanens utformning inte begränsar möjligheterna att rena dagvatten i tillräcklig omfattning. Exempelvis är det viktigt att tillräcklig dimensionering av avsättningsmagasin är möjlig, samt att utrymme finns för eventuellt tillkommande reningssteg. Därför ska dagvattenutredningen kompletteras med beräknade föroreningsmängder från dagvatten i anslutning till järnvägsnätet inklusive vilken reningseffekt ett makadammdike får. Det är särskilt viktigt att planera för en rimlig fördröjning av utsläpp i händelse av olycka på spåren eftersom planområdet kommer att hantera farligt gods. I händelse av olycka bör det även finnas möjlighet att helt stänga utsläpp till Sävån och Gullbergsån.

Mellanlagring av markmassor

Vi delar Trafikverkets uppfattning att det är nödvändigt med mellanlagring i projektområdets närhet för att minimera miljöpåverkan från transporter och göra det möjligt att återanvända massor. Vi anser att det är viktigt att man i detaljplanen, precis som i järnvägsplanen, säkerställer att detaljplanens utformning inte begränsar möjligheterna att mellanlagra jordmassor från projektet. Mellanlagringen bör ske i projektområdets närhet för att minimera miljöpåverkan från transporter och möjliggöra för återanvändning av massor.

Naturmiljö

Vad gäller skyddsvärda arter i området så vill förvaltningen trycka på att det är viktigt att de naturinventeringar som har gjorts eller ska göras kan behöva följas upp beroende på art och inventeringstid. Vi förutsätter likt stadsbyggnadskontoret att knölnate och andra skyddsvärda arter skyddas genom åtgärder som Trafikverket behöver utföra för byggtiden.

Förvaltningen har varit delaktig i arbetet med kompensationsåtgärder inför förra samrådet. Då gjorde vi bedömningen att inga kompensationsåtgärder krävdes då förslaget tillförde gröna värden. I samråd två har Gullbergsåns kantzoner markerats som ”slänt” i plankartan. Vi anser att det är viktigt kantzonerna utformas med lika mycket natur som dagens å och att det därför ska stå ”natur” i plankartan för att säkerställa att naturvärden inte går förlorad. Om inte plankartan ändras så att kantzonerna markeras med ”natur”, så anser vi att den natur som går förlorad ska kompenseras och att ett nytt arbete med kompensationsåtgärder ska påbörjas.

Resurshushållning

Vi anser att det är viktigt att man i detaljplanen säkerställer att detaljplanens utformning

inte begränsar möjligheterna att återanvända exempelvis rivningsmaterial från broar och andra installationer.

Göteborgs stads lokala miljömål

Stadsbyggnadskontoret gör en ganska utförlig avvägning kring projektets påverkan på de lokala miljömålen. Vi ser dock gärna en ytterligare utveckling av analyserna kring påverkan på möjligheten att nå de olika målen.

Kommentar:

- Ljudmiljö

Trafikverket har påbörjat projekteringen av nya järnvägsbroar. Miljöförvaltningens synpunkt att det i framtiden kan utföras luddämpande åtgärder vid järnvägsspår och broar med exempelvis bullerskärmar har framförts till Trafikverket.

- Naturmiljö

I samband med naturinventeringen har man hittat knölnate i Mölndalsån och Gullbergsån. Trafikverket har i miljöprövningen tagit på sig att under kommande byggnation i ån ta hänsyn till knölnate och skydda den.

- Gullbergsån

I gällande stadsplan ligger slänterna på östra och västra sidan av Gullbergsån inom område för järnvägsändamål. I planförslaget har slänterna samma yta som idag. För att säkra att slänterna ska vara gröna efter utbyggnad av järnvägsbron inför vi på plankartan en planbestämmelse för markens anordnande **n₁ – Slänten ska utgöras av natur lik strandzonen.**

- Mellanlagring av markmassor

I detaljplanen finns inga begränsningar för att mellanlagra jordmassor från projektet inom planområdet. Större delen av planområdet är för järnvägsändamål och Trafikverket kommer enligt järnvägsplan bygga ut nya järnvägsspår och broar samt se över möjlighet för mellanlagring av jordmassorna under byggtid.

- Dagvatten

Inom planområdet finns inga begränsningar som omöjliggör reningen av dagvatten i tillräcklig omfattning. Dagvattenutredningen för järnvägsplan och detaljplan är identisk, och i samband med byggnation av järnvägsspår och broar kommer Trafikverket att se över möjliga ytor som är lämpliga för att hantera dagvatten.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

13. Göteborgs Stad, Namnberedningen

Har inte kommit in med yttrande.

14. Göteborgs Stad, Park och natur

Anser att planförslagets syfte är att pröva möjligheten att utöka utrymmet för bangården i Olskroken. Detta krävs för att möjliggöra utbyggnaden av Västlänken samtidigt som det skulle öka järnvägens kapacitet, framkomlighet och driftsäkerhet. Detaljplanen innebär varken att park- och naturnämnden får mer ytor att förvalta eller att tidigare planlagd park- eller naturmark exploateras. Förvaltningens huvudsakliga synpunkter handlar om att miljökonsekvensbeskrivningen behöver förtydligas, att befintliga träd längs Gullbergsån bör ersättas vid nedtagning samt att Gullbergsåns slänter ska göras och vara växtbekladda och ge förutsättningar för att träd och högre vegetation kan finnas.

Ekonomiska konsekvenser Planförslaget innebär inga ekonomiska konsekvenser då ingen mark överförs till park- och naturnämnden.

Ärendet

Byggnadsnämnden har gett park- och naturnämnden möjlighet att lämna synpunkter på förslag till detaljplan för utökning av bangård i Olskroken inom stadsdelen Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass i Göteborg. Yttrandet ska lämnas senast 2017-01-17. Förslaget finns tillgängligt på www.goteborg.se - klicka på "Kommunens planarbeten" under "Byggnad, lantmäteri och planarbete" därefter på "Plan- och byggprojekt", se "Planer öppna för synpunkter".

Bakgrund och redogörelse av förslaget

Planförslagets syfte är att pröva möjligheten att utöka utrymmet för bangården i Olskroken. Detta skulle öka järnvägens kapacitet och framkomlighet samt öka driftsäkerheten. Det ökade utrymmet krävs för att möjliggöra utbyggnaden av Västlänken.

Planområdet ligger i Olskroken, cirka 2 kilometer öster om Göteborgs centrum. Planområdet omfattar nuvarande bangård i Gullbergsvass och Olskroken. Planområdet omfattar på den norra sidan en del av Partihandelsgatan samt en mindre del av Partihandelsområdet.

I Översiktsplan för Göteborg 2009 anges området till största delen som verksamhetsområde och befintlig järnväg.

Gällande detaljplan anger området mestadels som järnvägsområde.

Park- och naturnämnden har tidigare lämnat synpunkter på den aktuella detaljplanen i det första samrådet. Nämndens huvudsakliga synpunkter handlade då om att den föreslagna omläggningen av Gullbergsån var positiv i och med att livsmiljön för de vattenlevande växterna och djuren skulle förbättras.

Park- och naturnämnden har även, via Göteborg Stads kommunstyrelse, lämnat synpunkter på Trafikverkets järnvägsplan för Olskrokens planskildhet. Nämndens huvudsakliga synpunkter på järnvägsplanen handlade dels om de positiva effekterna av föreslagen omläggning av Gullbergsån och dels om hantering av träd.

I och med Trafikverkets arbete med projektering av nya järnvägsspår och broar i Olskroken har det visat sig att en omläggning av Gullbergsån inte längre är nödvändig. Ovanstående synpunkter från nämnden är därför inte längre aktuella.

I närheten av det föreslagna området ligger mark som park- och naturnämnden förvaltar i form av Säveåns strandkanter. Dessa ligger i direkt anslutning till Gullbergsåns norra mynning. Nämnden förvaltar även den östra strandkanten av Gullbergsån, mellan mynningen i Säveån och Partihandelsgatan.

Planen innebär inte att park- och naturnämnden får mer ytor att förvalta.

Förslaget innebär inte att tidigare planlagd park- eller naturmark exploateras.

Förvaltningens överväganden

Förvaltningens huvudsakliga synpunkter handlar om att:

- Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) behöver förtydligas avseende klassificering och förekomst av naturvärden.
- Naturvärdesinventeringen från 2016 omnämns inte i planbeskrivningen. Inventeringen behöver arbetas in i planhandlingarna.

- Den sammantagna bedömningen i MKB är att genomförandet av detaljplanen inte medför några konsekvenser för naturmiljön. Denna bedömning behöver förtydligas.
- I det fall befintliga träd längs Gullbergsån behöver tas ned bör nya planteras.
- Plankartan bör reglera att Gullbergsåns slänter ska göras och vara växtbeksidda samt att slänternas utformning ska ge förutsättningar för att träd och högre vegetation kan finnas.

Planförslagets påverkan på befintliga värden/förvaltningens planering

Natur, Nationella artdatabasen, Kultur och Sociotop

I den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som hör till planhandlingarna framgår det att land- och vattenområdet inom planområdet vid en naturvärdesinventering 2013 klassificerades till ”visst naturvärde – klass 3”. Enligt svensk standard för naturvärdesinventering är ”visst naturvärde” lika med klass 4 och ”påtagligt naturvärde” lika med klass 3. MKB behöver förtydligas så att det framgår huruvida land- och vattenområdet inom planområdet är klassificerat som klass 3 eller klass 4.

I MKB framgår att en naturvärdesinventering genomförts 2016 och att inventeringen visar att det längs Gullbergsån förekommer påtagliga (klass 3) och höga (klass 2) naturvärden. Enligt inventeringen som förvaltningen tagit del av förekommer dock inga höga naturvärden utan endast påtagliga naturvärden. Detta behöver förtydligas i MKB.

Ovanstående naturvärdesinventering från 2016 omnämns inte i planbeskrivningen, där nämns endast en naturvärdesinventering från 2014. I det fortsatta arbetet med detaljplanen behöver resultatet av naturvärdesinventeringen från 2016 arbetas in i planhandlingarna.

MKB beskriver att befintliga grönytor kommer att försvinna som en konsekvens av detaljplanens genomförande. Effekterna av detta bedöms i MKB som små och konsekvensen som liten eftersom naturvärdet bedöms som ringa. Den sammantagna bedömningen i MKB är att genomförandet av detaljplanen inte medför några konsekvenser för naturmiljön.

Förvaltningen ser behov av att belysa följande i MKB:

- hur naturvärdet kan bedömas som ringa när inventeringen från 2016 visar på områden med påtagliga naturvärden.
- hur effekterna kan bedömas som små och konsekvensen som liten, i relation till ovanstående punkt.
- den sammantagna bedömningen; att genomförandet av detaljplanen inte medför konsekvenser för naturmiljön, när befintliga grönytor försvinner på grund av genomförandet.

I det fortsatta arbetet med detaljplanen behöver ovanstående förtydligas.

Trädpolicy

De träd som växer längs Gullbergsåns slänter bidrar positivt till vattenlivet i ån samtidigt som de stärker områdets rekreativa värden. I det fall befintliga träd längs ån behöver tas ned bör nya planteras. Nya träd bör placeras så att de kan växa fritt utan att behöva beskäras. Frågan om befintliga och nya träd på kvartersmark längs Gullbergsån behöver hanteras av Trafikverket i samband med genomförande av planerna.

Dagvatten

Förvaltningen ser positivt på kreativa och estetiska lösningar gällande dagvattenhantering. Park- och naturförvaltningen ansvarar för eventuella planteringar i samband med dagvattenhantering.

Förslag på förändringar i planförslaget

Minimera negativ påverkan

De träd som växer längs Gullbergsåns slänter bidrar positivt till vattenlivet i ån. Vid genomförande av detaljplanen bör så många träd som möjligt bevaras i syfte att minimera den negativa påverkan på natur- och rekreationsvärden i och kring ån.

Utgjämna negativ påverkan genom att återskapa värdet i närområdet

På detaljplanens plankarta omfattas strandkanterna längs Gullbergsån på sträckan söder om Partihandelsgatan av en planbestämmelse som anger att ytan ska vara anordnad som slänt. Förvaltningen föreslår att plankartan även reglerar att slänterna ska göras och vara växtbekladda samt att slänternas utformning ska ge förutsättningar för att träd och högre vegetation kan finnas.

Ersätt genom kompensationsåtgärder på annan plats eller av annat värde

De stora och gamla träd som behöver tas ned vid genomförande av detaljplanen bör i möjligaste mån användas för åtgärder för biologisk mångfald i enlighet med park- och naturförvaltningens riktlinje för hantering av grova träd.

Konsekvensbedömningar

Barnperspektivet

Inga särskilda aspekter på frågan har funnits utifrån detta perspektiv då planens främsta syfte är att möjliggöra för nya tåg- och bilbroar i ett område som inte är anpassat för barn.

Jämställdhetsperspektivet

Jämställdhetsperspektivet är inte belyst i någon större omfattning i förslaget. Dock bidrar satsningar på kollektivtrafik som regel till ökad mobilitet för kvinnor vilket i sin tur leder till en mer jämlik användning av staden.

Mångfaldsperspektivet

Kollektivtrafiken är, på ett annat sätt än bilen, tillgänglig för alla och förslaget är således positivt ur ett mångfaldsperspektiv. Frågan behandlas även genom att Västlänken ökar kapaciteten för resor till och från olika delar av staden vilket därmed ökar tillgängligheten till stadens olika målpunkter. Detta är av ökad betydelse i takt med att staden förtätas och regionen växer.

Miljöperspektivet

En utökning av bangården och ett genomförande av Västlänken syftar till att öka kapaciteten för järnvägen och kollektivtrafiken vilket gör det enklare och snabbare för människor att resa kollektivt i staden och regionen. Detta kan bidra till en minskning av biltrafiken vilket är gynnsamt för miljön.

Omvärldsperspektivet

En utökning av bangården och ett genomförande av Västlänken syftar till att ge en ökad tillgänglighet till staden. Det innebär en förbättrad möjlighet att resa till och från staden vilket ger en regionförstoring. Detta ökar pendlingsmöjligheterna för människor vilket ger ökad rörlighet och en enklare vardag.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats den 2017-03-07 med en komplettering i form av en redogörelse av förekomst och klassificering av naturvärden.

Naturvårdsutlåtande, Artinriktade inventeringar samt NVI, bansträckning E6-Sävenäs från 2016-10-18 har inarbetats i planbeskrivningen.

Vid Gullbergsåns slänter (Illustrationsritning 3 av 3) finns möjlighet att plantera nya träd efter byggnationen av de nya broarna. Trädens placering kommer att anpassas till kommande järnvägsbro och viadukt för att inte störa järnvägstrafiken på broarna. För att kunna medge tillräcklig flexibilitet vid planteringen av nya träd, inför vi inga planbestämmelser för återplantering av träden. Som ersättningsåtgärd kommer det att finnas möjlighet att plantera nya träd mellan bangården och Partihandelsgatan. I genomförandeavtalet kommer planteringen av nya träd att regleras på kvartersmark. Återskapandet av gröna ytor skall säkerställas i och med genomförandet av planen.

Vegetationen kring Gullbergsån kommer att påverkas av **Järnvägsprojektet**. Intrånget i vegetationen ska minimeras. Den vegetation som **Trafikverket** tar bort ska återplanteras i slänterna kring Gullbergsån. I de fall återplantering inte är möjlig ska vegetationen istället ersättas genom plantering av likvärdig vegetation kring Gullbergsån.

I samband med byggnationen av den nya järnvägsbron över Gullbergsån kommer en mindre del av åns slänter att påverkas. För att säkerställa att slänterna kring Gullbergsån bibehåller sina naturvärden efter byggnationen, samt att området kvarstår som grönyta, införs en ny planbestämmelse på plankartan.

Planbestämmelse är för markens anordnande, **n₁ – Slänten ska utgöras av natur lik strandzonen.**

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

15. Räddningstjänsten Stor Göteborg

Räddningstjänsten har tagit del av rubricerad handling. Syftet med detaljplanen är att öka järnvägens kapacitet och framkomlighet, öka driftsäkerheten så att resandet och godstransporter i Göteborg och Västsverige underlättas. Förslaget innebär byggnation av nya järnvägsspår, järnvägsbroar och en gång- och cykelbro.

Räddningstjänsten har övervägt riskbeaktande i föreslagen detaljplan och noterar att korta avstånd mellan järnvägsspår och byggnader medför utmaningar för att minimera påverkan vid brand eller annan olycka.

Räddningstjänsten Storgöteborg har ingen erinran mot föreslagen detaljplan.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

16. Göteborgs Stad, Centrum

Göteborgs Stad, Centrum har begärt förlängt svarstid för yttrande från den 17 januari 2017 och inkommit med yttrande den 25 januari 2017.

SDN Centrum anför att rubricerat ärende var ute på samråd under hösten 2015. Sedan dess har väsentliga ändringar gjorts i planförslaget varför Byggnadsnämnden beslutat om ett ytterligare samråd. De synpunkter som Stadsdelsnämnden Centrum lyfte i sam-

råd I gäller fortfarande. Förvaltningen vill i samråd II ytterligare belysa vikten av att överbygga den barriär som bangården utgör. Det är viktigt att möjligheterna att ta sig fram som gående eller cyklist är goda. Övergångarna måste också ha god tillgänglighet samt kännas trygga, attraktiva och säkra. Övergångarna bör också bindas samman med staden på ett logiskt sätt.

Bakgrund

Planförslaget innebär en kapacitetsökning för järnvägen vid Olskrokens bangård. Dagens situation samt de förväntningar som finns på en ökad gods- och persontrafik i Västsverige skapar motiv för att bygga ut Olskrokens bangård till en planskild knutpunkt. Västlänkens sträckning kräver stora förändringar av befintliga spårssystem samt utbyggnad av nya järnvägsspår. Planen innebär byggnation av åtta järnvägsbroar samt en gång- och cykelbro.

Under hösten 2015 var rubricerat ärende ute på samråd. Sedan dess har väsentliga ändringar gjorts i planens innehåll varför Byggnadsnämnden beslutat om ett ytterligare samråd. Sedan första samrådet har följande ändringar gjorts:

- Plangränsen väster om Gamlestadsvägen och vid Ånäsvägen flyttas söderut.
- Plangränsen vid Fruktagatan flyttas söderut.
- Plangränsen mot Kretslopps- och vattens anläggning samt Gullbergsån flyttas till Partihandelsgatan.
- Partihandelsgatans norra gräns förblir som idag men gatan bräddas mot söder.
- Gullbergsåns åfåra och kulverten under Partihandelsgatan var ändrade i samråd I. I samråd II är Gullbergsåns åfåra och kulverten oförändrade gentemot dagens utseende.
- Nya järnvägsbroar över Gamlestadsvägen, Ånäsvägen samt järnvägsbroar för Västlänken föreslås norr om nuvarande järnvägsspår till Centralstationen.
- Föreslagen placering av transformatorstation flyttas öster till gränsen mellan Partihallsområdet och bangården.
- Genomförande tid för (Huvudgatan1) och (Huvudgatan2), det vill säga utbyggnad av Partihandelsgatan, och där marken ska vara tillgänglig för trafik om 15 år.

I stadsdelsnämndens yttrande i samråd I belystes den barriäreffekt som infrastrukturområdet kring Olskroken skapar och behovet av att överbygga denna. Nämnden menade att alla broar över motorleden bör vara tillgängliga för gående och cyklister samt att åtgärder för att underlätta orienterbarhet är viktiga. Nämnden pekade också på att åtgärder för att minska luft- och bullerföroreningar bör genomföras där det är möjligt samt att de rekommendationer som framkommer i SKA/BKA tas om hand.

I stadsdelsnämndens yttrande i samråd I belystes nedanstående perspektiv. Förvaltningen har därför valt att inte tillägga ytterligare skrivningar kring perspektiven såvida inte förändringar i detaljplanens innehåll ger anledning till det. Synpunkter från yttrandet i Samråd I gäller fortfarande.

Ekonomiskt perspektiv

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Barnperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhets- och likabehandlingsperspektiv

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektiv

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Omvärldsperspektiv

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Arbetsmiljöperspektiv

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Förvaltningens överväganden

Olskrokens bangård utgör en stark barriär mellan Centrum och stadens östra delar. Att bangården byggs ut för att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande med tåg är positivt. Det är dock viktigt att möjligheterna för andra typer av hållbart resande, som gång och cykel, också förbättras. Enligt planbeskrivningen innebär planförslaget att villkoren för gång och cykel delvis förbättras. I stadens cykelprogram står att antalet cykelresor ska tredubblas till år 2025. För att klara det målet måste cykelnätet anpassas för ett ökat antal resenärer. Gång- och cykelbanor måste också dimensioneras för att klara fler resande.

För att överbrygga barriären bör alla övergångar ha möjligheter till gång och cykel. Dessa övergångar måste också vara trygga, attraktiva och säkra för att människor ska kunna bruka dem under alla årstider och under alla dygnets timmar. Tydlig skyltning och ordentlig belysning är viktiga inslag för att skapa en sådan miljö.

Befintliga övergångar är inte tillgängliga för alla. I planförslagets kvalitetsprogram är tillgänglighet ett mål vilket är en förutsättning för att övergångarna ska kunna användas av alla människor, oberoende av funktionsvariation. Förvaltningen ser positivt på att områdets tillgänglighet förbättras.

Förvaltningen instämmer i Stadsbyggnadskontorets beskrivningar om orienterbarhet i området. För att minska barriäreffekten av bangården är det viktigt att gång- och cykelbanor länkar in i staden på ett naturligt och logiskt sätt.

Samråd

Förslaget har diskuterats mellan utvecklingsledare stadsutveckling i stadsdelsförvaltningarna Centrum, Örgryte - Härlanda samt Östra Göteborg.

Kommentar:

Stadsdelsnämnden Centrum har inkommit med yttrande och tillstyrker förslag till detaljplan för utökning av bangård i Olskroken under förutsättning att de synpunkter som framgår av förvaltningens överväganden beaktas.

Till Trafikverket har lämnats synpunkter avseende utformningen av övergångsställe, gc-vägar, skyltning och belysning att ta hänsyn till vid projektering av broar. I genomförande beskrivning och avtal kommer man att ange vilka åtgärder som ska vidtas, och av vem, för att en hållbar utveckling inom och kring trafikområdet ska kunna ske.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

17. Göteborgs Stad, Örgryte - Härlanda

Stadsdelsnämnden Örgryte - Härlanda tillstyrker förslaget till detaljplan för utökning av bangård i Olskroken inom stadsdelen Gullbergsvass, Olskroken och Bagaregården i Göteborg

Beslutet översänds till byggnadsnämnden.

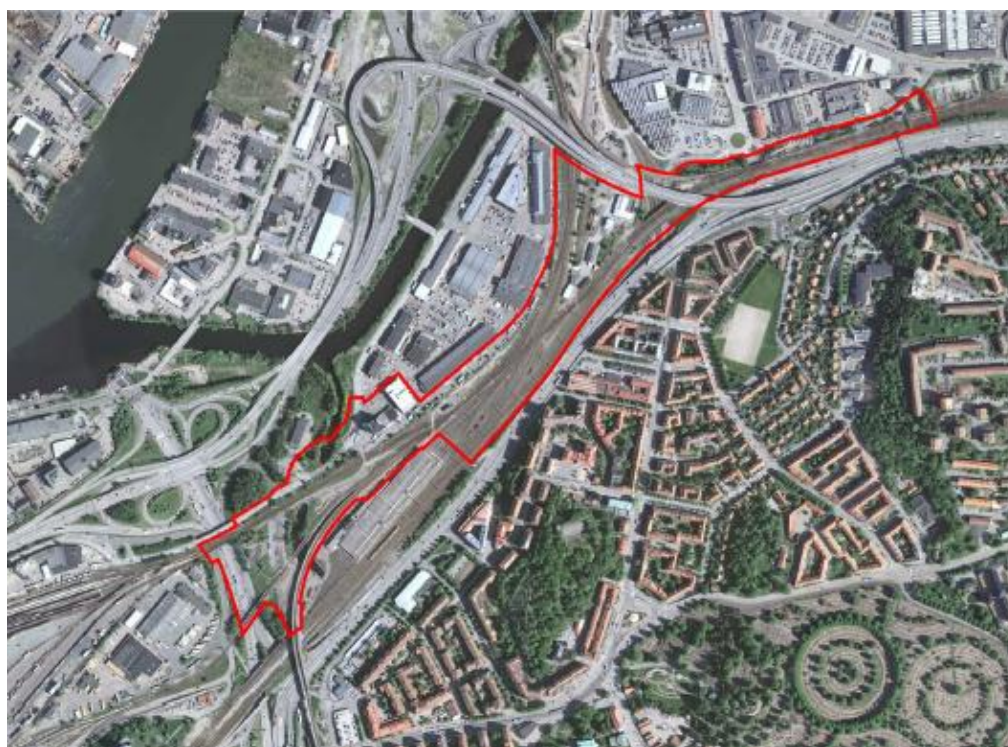
Lagrum/Stöd i delegationsordningen

Beslutet fattas på delegation av stadsdelsdirektören med stöd av punkt 4.4.17 a) gällande ”Yttrande till byggnadsnämnden/stadsbyggnads- kontoret i ärenden i gransknings- skede” i delegationsordning för stadsdelsnämnden Örgryte - Härlanda.

Redogörelse

Olskroken är en viktig knutpunkt i det Västsvenska järnvägssystemet. Kapaciteten för passerande tåg i Olskroken är begränsad. Syftet med detaljplanen är att utöka utrymmet för bangården i Olskroken, en ombyggnation av spårsystemet krävs för att möjliggöra utbyggnaden av Västlänken. Västlänken är en järnvägstunnel som ska byggas under Göteborg för att möjliggöra genomgående tågtrafik mellan Olskroken och Almedal.

Förslaget innebär byggnation av nya järnvägsspår, järnvägsbroar, vägbroar samt gång- och cykelbroar.



Orienteringskarta över planområde

Planområdet omfattar nuvarande bangård i Olskroken från och med väg E6 i väster och fram till gångbron i öster som går över järnvägen och väg E20 mellan primärområdena Bagaregården och Torpa. Detaljplanen tillåter att vägar, järnvägsspår, broar och tekniska anläggningar tillhörande Olskrokens bangård samt allmänna ytor i anslutning till bangården får anläggas. Inom planområdet finns inga bostäder eller parker. Partihandelsområdet befolkas under dagtid av dem som arbetar i området samt dem som bor och arbetar på akutboendet ”Tillfället” som drivs av Social resursförvaltning.

Området präglas av infrastruktur, industri och grossistverksamhet. Gullbergsån och närmiljön kring den öppna vattenytan är ett litet naturområde som till viss del används av fritidsfiskare. Bangården tillsammans med E20, utgör en barriär för övriga trafikanter. Det finns två gångbroar; en över E20 och en över bangården i planområdets östra del.

Pendeltågstation

Idag stannar pendeltågen mellan Göteborg - Alingsås vid Sävenäs station. Det finns idéer om att flytta stationen västerut till området vid Gustavsplatsen, vilket skulle innebära ett läge närmare Gamlestadens torg och dess bytespunkt. En flytt skulle kunna innebära en fördubbling av antalet resor enligt stadsbyggnadskontoret. Placeringen ligger för långt från Gamlestads torg för att utgöra ett samlat hållplatsläge, men kopplingen däremellan är god.

I direkt anslutning till platsen ligger områden som planeras för blandade verksamhetsområden. Stationen skulle i det här läget kunna utgöra en katalysator för övrig verksamhetsutveckling och spela en aktiv roll i stadsbyggandet på ett sätt som den inte har möjlighet till vid Sävenäs tåghållplats.

Samråd II

De ändringar som gjorts i förslaget och som förutsätter ett nytt samråd är följande:

- Plangränsen väster om Gamlestadsvägen och vid Änäs vägen flyttas söderut.
- Plangränsen vid Fruktagatan flyttas söderut.
- Plangränsen mot Kretslopps- och vattens anläggning samt Gullbergsån flyttas till Partihandelsgatan.
- Partihandelsgatans norra gräns är som i dag med att gatan breddas mot söder.
- Gullbergsåns åfåra och kulverten under Partihandelsgatan som var ändrade i Samråd I. I Samråd II är Gullbergsåns åfåra och kulverten oförändrade gentemot dagens utseende.
- Nya järnvägsbroar över Gamlestadsvägen, Änäs vägen samt järnvägsbroar för Västlänken föreslås norr om nuvarande järnvägsspåren till centralstation.
- Föreslagen placering av transformatorstation flyttas öster på gränsen mellan Partihallsområde och bangården.
- Genomförande tid för (Huvudgatan1) och (Huvudgatan2) som är utbyggad av Partihandelsgatan och den marken ska vara tillgänglig för trafik är 15 år.

Förvaltningens överväganden

Stadsdelsnämnden har i samråd I tillstyrkt detaljplanen och föreslås tillstyrka planen även i samråd II. Förvaltningen hänvisar, bortsett från överväganden nedan, till de synpunkter som framfördes i samråd I.

Förvaltningen ser positivt på utbyggnad järnvägsspår och kollektivtrafik i samband med Västlänken då det möjliggör för fler att åka kollektivt. Det är också positivt att planen knyter an Örgryte-Härlanda med Östra Göteborg och Centrum i större utsträckning. Järnvägsområdet och E20/E6 utgör idag barriärer mellan stadsdelarna och det är bra att det byggs en GC-bro över järnvägsspår och E20 mot Östra Göteborg. Vid upprättande av en ny bro är det viktigt att tillgänglighet och trygghet beaktas samt att det finns en tidlig orienterbarhet. Förvaltningen ser det som positivt att Gullbergsåns åfåra i samråd II föreslås vara oförändrad gentemot dagens sträckning och utseende.

Den föreslagna flytten av stationen vid Sävenäs förväntas ge positiva effekter på antalet resor, jämfört med nuvarande läge. En flytt av hållplatsens läge knyter också an Örgryte-Härlanda med Östra Göteborg och Gamlestaden i större utsträckning. Det är viktigt att se över resmönster och att möjliggöra för resenärer i Örgryte-Härlanda att smidigt kunna ta sig från det nuvarande stationsläget till det föreslagna, om föreslagen flytt blir aktuell. Förvaltningen ser gärna att en busslinje knyter an de båda stadsdelarna tydligare och en sådan skulle även kunna underlätta för resenärerna att ta sig till det föreslagna läget. Ett nytt stationsläge förutsätter, likt den nya GC-bron, tydlig orienterbarhet, tillgänglighet (ramper etc.) och trygghet.

Kommentar:

Stadsdelsnämnden Örgryte- Härlanda har inkommit med yttrande och tillstyrker detaljplan för utökning av bangård i Olskroken med de synpunkter från båda samråden som finns under rubriken "Förvaltningens överväganden" i tjänsteutlåtandet.

Möjlighet att skärma av buller från järnvägsspåren kommer att göras enligt bullerutredningen. Trafikverket har mottagit synpunkten att det bör finnas möjlighet att skärma av buller på broarna.

Utformning av ny gång- och cykelbro skall ske i samband med att stadens trafikkontor undersöker behovet för broanpassning för rörelsehindrade.

Synpunkter angående rödlistade arter och hantering av knölnate och andra skyddsvärda arter under byggtiden har lämnats till Trafikverket. Trafikverket har lämnat in tillståndsprovning enligt miljöbalken till Mark och miljödomstolen.

Synpunkter avseende säkerheten och hälsan för de som bor och arbetar i och runt omkring området lämnas till Trafikverket.

Trafikverket har tagit fram en järnvägsplan för Olskroken, där omfattande spårarbeten behöver göras för att möjliggöra utbyggnad av nya järnvägsspår och därmed medge en ökad tågtrafik i alla riktningar. Trafikverket har inte i uppdrag att flytta Sävenäs tågstation i projektet Olskroken planskildhet. Trafikverket har gjort bedömningen att det i framtiden är möjligt att bygga en ny station, men att det av brotekniska skäl är mycket svårt att placera en ny station längre västerut och närmare Gamlestadsvägen. Detaljplanen för utökning av bangården i Olskroken möjliggör byggnation av en ny station och tillåter en koppling från gångbron till nya perronger.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

18. Göteborgs Stad, Östra Göteborg

Inkommit med yttrande att Stadsdelsdirektören beslutar att förorda fortsatt arbete med detaljplan för utökning av bangård i Olskroken, med hänsynstagande till synpunkterna i förvaltningens tjänsteutlåtande, samt att förvaltningens tjänsteutlåtande översänds till byggnadsnämnden

Sammanfattning

Stadsdelsförvaltningen Östra Göteborg förordar fortsatt arbete med detaljplanen. För minskade barriärer inom staden bör fokus ur ett socialt perspektiv vara att skapa så säkra, tillgängliga och trevliga passager och kopplingar som möjligt för gående och cyklister som rör sig i och genom området. Förvaltningen ser positivt på att planförslaget beaktar ett framtida stråk för kollektivtrafik genom Gullbergsvass och Partihallsområdet. Förvaltningen stödjer idén om en framtida flytt av Sävenäs station västerut, närmare Gamlestaden och uppskattar att planförslaget möjliggör för ett nytt stationsläge.

Samrådshandlingar

Förslaget finns tillgängligt på stadsbyggnadskontoret Köpmansgatan 20, samt via hemsidan: www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Bakgrund och förutsättningar

Arbete pågår för att utvidga järnvägssystemet i Västsverige. Olskroken är en viktig knutpunkt men kapaciteten för passerande tåg är begränsad. En starkt växande gods- och persontågstrafik samt Västlänkens planerade sträckning genom Olskroken kräver

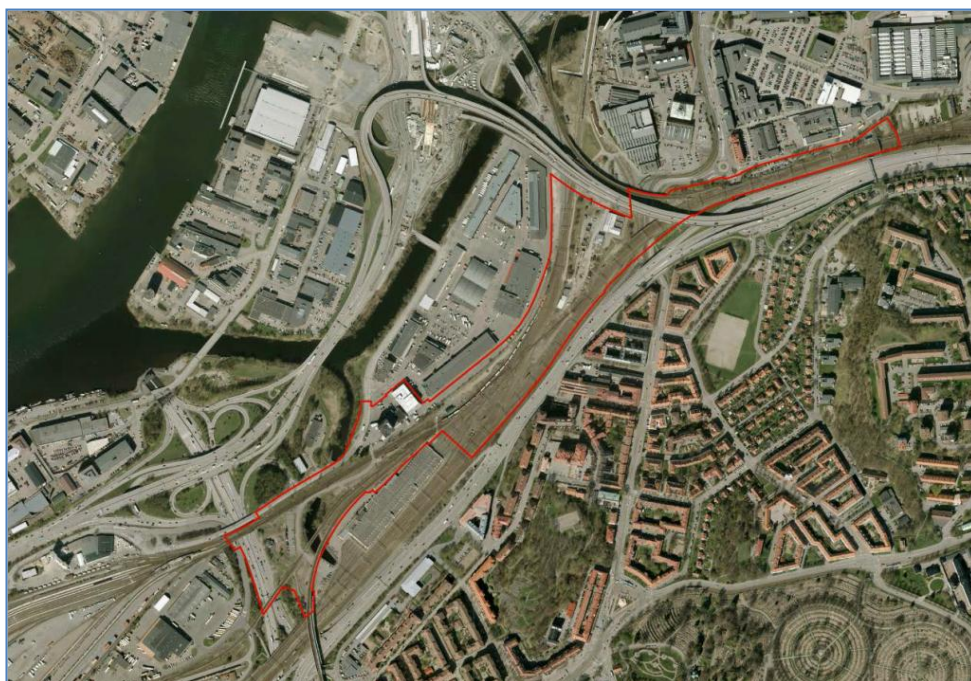
både förändringar och utökning med fler järnvägsspår. Målet är en fullt planskild knutpunkt där godstågs- och persontågstrafik nästan helt skiljs åt.

Planområdet utgörs idag huvudsakligen av infrastruktur för järnväg. Framkomligheten för gående och cyklister är begränsad till ett fåtal gång- och cykelstråk genom området. Den före detta hotellbyggnaden, där social resursförvaltning idag driver det tillfälliga boendet ”Tillfället”, kommer att behöva rivas vid detaljplanens genomförande.

Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Förslagets innehåll

Detaljplanens övergripande syfte är att öka järnvägens kapacitet, framkomlighet och driftsäkerhet för att underlätta för resande och godstrafik i Göteborg och Västsverige. Förslaget innebär byggnation av nya järnvägsspår, järnvägsbroar samt gång- och cykelbroar. Planområdet ligger utanför Östra Göteborg och större delen av förslaget påverkar inte direkt stadsdelsområdet. Nedan följer de inslag som i högre grad har betydelse för Östra Göteborg.



Orienteringsbild med inritat planområde. (Marieholmsområdet inom Östra Göteborg syns nordväst om Säveån i bilden.)

Gång- och cykeltrafik

Då cykeltrafiken förväntas öka kraftigt de kommande åren så ger förslaget möjlighet till att korsa Olskrokens bangård med gång- och cykelvägar på flera ställen:

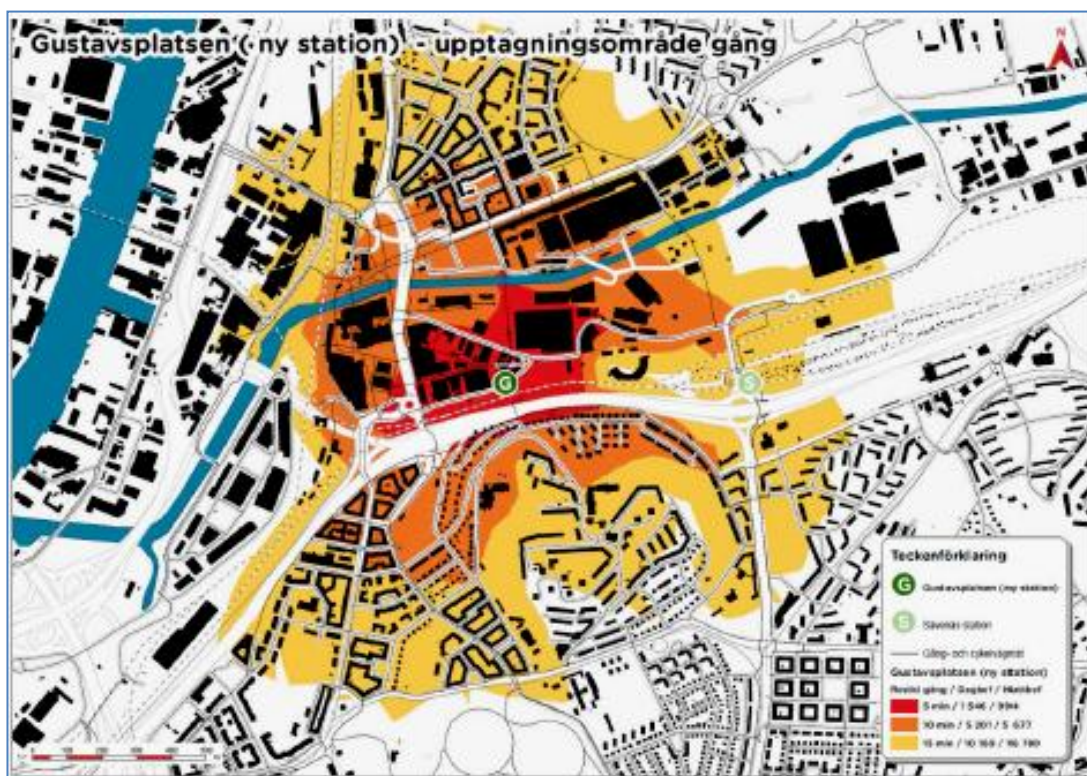
- Vid den befintliga bron ”Fåfängen” över väg E20, planeras en ny gång- och cykelbro som förlängning av den befintliga bron. Samtidigt utökas området för gång- och cykelbron i öster för att möjliggöra utbyggnad av bron till framtida pendeltågstation.
- På södra sidan av Änäsvägen finns befintlig gång- och cykelväg. Innan korsningen mellan Änäsvägen och Gamlestadsvägen försätter gång- och cykelvägen mot norr och Gamlestads torg på västra sidan av Gamlestadsvägen.
- Gång- och cykelvägen som är planerad i väster genom Kruthusgatan i Gullbergsvass försätter på västra sidan av E6 till Partihandelsgatan och vidare till Partihallsområdet.

Framtida kollektivtrafik genom Gullbergsvass

I översiktsplan för Göteborg finns angivet en förbindelse för kollektivtrafik från Centrala Göteborg genom Gullbergsvass till Partihandelsgatan. För att möjliggöra för gång och cykel, bil och kollektivtrafik i området föreslår stadsbyggnadskontoret att Partihandelsgatan breddas samt ändras i planhandlingen från Lokalgatan till Huvudgata. Även den befintliga järnvägsbron vid Partihandelsgatan planläggs som Huvudgata för att möjliggöra för kollektivtrafik.

Pendeltågstation

Idag stannar pendeltågen mellan Göteborg - Alingsås vid Sävenäs station. Det finns idéer om att flytta stationen västerut till området vid Gustavsplatsen, vilket skulle innebära ett läge närmare Gamlestads torg och dess bytespunkt. Utrymme för en ny station längre västerut ges i planförslaget. En flytt skulle kunna innebära en fördubbling av antalet resor enligt stadsbyggnadskontoret. Placeringen ligger för långt från Gamlestads torg för att utgöra ett samlat hållplatsläge, men kopplingen däremellan är god. Med 5 minuters effektiv resa med till exempel styr- och ställcykel får man som tågresenär tillgång till alla de kollektivtrafiklinjer som trafikerar Gamlestads torg. För gående beräknas sträckan ta cirka 10 minuter. (Stadsbyggnadskontoret föreslår att namnet på det nya hållplatsläget kommunicerar att de utgör en enhet, till exempel "Gamlestaden Södra" eller liknande.)



Bilden visar ett möjligt nytt läge för tåghållplats, G = Gustavsplatsen (ny station). S = Sävenäs station (befintlig). Trafikverket har gjort bedömningen att det i framtiden är möjligt att bygga en ny station närmare Gamlestaden men anger att det av brotekniska skäl är mycket svårt att placera en ny station längre västerut än vad bilden visar.

Den nya tåghållplatsen skulle koppla an tydligare till Gamlestaden och utgöra en del i det stadsutvecklingsarbete som pågår. I direkt anslutning till platsen ligger områden som planeras för blandade verksamhetsområden. Stationen skulle i det här läget kunna utgöra en katalysator för övrig verksamhetsutveckling och spela en aktiv roll i stadsbyggnad på ett sätt som den inte har möjlighet till vid Sävenäs tåghållplats.

En viktig länk för koppling mellan den föreslagna stationen och Artillerigatan i Gamlestaden är den planerade förlängningen av Hornsgatan, genom ny vägbro för bil-, gång- och cykeltrafik över Säveån.

Konsekvenser ur ett hållbarhetsperspektiv

Utbyggnaden är nödvändig för att järnvägstrafiksystemet ska vara så robust att inte förseningar sprider sig i systemet. För vägtrafiken blir konsekvenserna försumbara. För gång- och cykel utförs åtgärder som ger nya, förbättrade, sträckningar genom området. De nya järnvägsbroarna innebär en visuell barriär för utblickar, särskilt från marknivå. Planen bedöms ge små konsekvenser för kulturmiljön. Den byggnad som behöver rivras är inte upptagen i bevarandeprogram eller på annat sätt omfattad av formellt skydd. Lokstallarna vid Sävenäs berörs inte.

Då planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer kommunen att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Planförslaget påverkar inte Gullbergssåns åfåra eller Säveån och Natura 2000-området.

Sociala konsekvenser och barnkonsekvenser

Enligt stadsbyggnadskontoret påverkas de sociala kvaliteterna i området i liten omfattning. Den största förändringen på stadsdelsnivå är att vissa gång- och cykelvägar förbättras. Barriäreffekten i området kvarstår. På regional nivå innebär utbyggnaden av de nya järnvägsbroarna att förutsättningarna för tågresande förbättras. Efter en social konsekvensanalys ger kontoret följande rekommendationer:

- Det är viktigt att behålla de gång- och cykelförbindelser som finns och om möjligt förbättra dem.
- Åtgärder som underlättar orienteringen, särskilt för gående och cyklister, höjer kvaliteten i planområdet. En bra belysning behövs på Gamlestadsvägen under broarna.
- Utformningen av de miljöer där de stora infrastrukturanläggningarna möter gående och cyklister kräver särskild omsorg. I det framtagna kvalitetsprogrammet belyses en del sådana frågor.
- Situationen i bullerutsatta bostads- och skolmiljöer i angränsande områden behöver bevakas.

Förvaltningens överväganden

Stadsdelsförvaltningen förordar fortsatt arbete med detaljplanen. Området upplevs idag mycket som en barriär mellan Östra Göteborg och Centrum respektive Örgryte - Härlanda. Förvaltningen inser att en utvidgning av järnvägsområdet behövs. För minskade barriärer inom staden bör fokus ur ett socialt perspektiv vara att skapa så säkra, tillgängliga och trevliga passager och kopplingar som möjligt för gående och cyklister som rör sig i och genom området.

Förvaltningen ser positivt på att planförslaget beaktar ett framtida stråk för kollektivtrafik genom Gullbergsvass och Partihallsområdet. Den pågående stadsutvecklingen i Gamlestaden och den planerade utbyggnaden i Centralenområdet och Gullbergsvass kan, genom god kollektivtrafik, bidra till att områdena ”kommer närmare varandra” än idag.

Förvaltningen stödjer idén om en framtida flytt av Sävenäs station västerut till ett läge närmare Gamlestaden och uppskattar att planförslaget möjliggör för nytt stationsläge. Även om en ny station inte kan få direkt koppling till knutpunkt Gamlestaden så anser förvaltningen att både resenärer och området i stort har mycket att vinna på det nya läget. Förutom Gamlestadens Fabriker så kommer troligen även det mellanliggande om-

rådet, öster om Gamlestadsvägen – söder om Säveån, att utvecklas framöver. I förslaget nämns även den planerade förlängningen av Hornsgatan över Säveån, vilken skulle ge en mycket god koppling från stationen till Artillerigatan och in i Gamlestaden.

Samråd

Förslaget har diskuterats mellan Utvecklingsledare stadsutveckling i stadsdelsförvaltningarna Centrum, Örgryte-Härlanda samt Östra Göteborg.

Kommentar:

I samband med byggnationen av nya järnvägsbroar över Gamlestadsvägen och Ånäsvägen kommer man att se över belysningen under broarna för att öka tryggheten och säkerheten samt skapa tillgängliga och trevliga passager. Nya kopplingar skall skapas mellan Ånäsvägen och Gamlestadsvägen och befintliga kopplingar skall förstärkas. Samtidigt kommer belysningen att ses över vid tillbyggnaden av bron Fåfången, både på den nya delen och befintliga delen av bron.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

19. Göteborgs Stad, Stadsledningskontoret

Har inte kommit in med yttrande.

20. Göteborgs Stad, Lokalsekretariatet

Har inte kommit in med yttrande.

21. Göteborgs Stad, Trafikkontoret

Anför att Trafikkontoret har deltagit i processen och har några synpunkter som bör lösas i granskningsskedet:

Trafikförslagen för ändring av gator på grund av brobyggen vid Gamlestadsvägen samt Ånäsvägen måste godkännas av Trafikkontoret.

Trafikförslag samt finansiering av ny cykelväg som kommer att ersätta den befintliga som ligger över E6 måste lösas.

Möjlighet att bygga bullerskärm i framtiden bör diskuteras i samband med byggnation av nytt spår vid Malmsjögatan.

Kommentar:

Det pågår diskussion mellan Trafikverket, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret om vilken trafikpåverkan de nya broarna på Gamlestadsvägen respektive Ånäsvägen kommer att medföra. Trafikkontoret kommer att ges möjlighet att godkänna en sådan påverkan.

Den nya gång- och cykelvägen som ligger på västra sidan av väg E6 ingår inte i detaljplanen för Olskroken. Det pågår en diskussion mellan Trafikverket, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret om möjligheten att Trafikverket i samband med projektering och byggnation av förbindelsen mellan Gullbergsvassgatan och Kruthusgatan även skall bygga en ny gc- väg mellan Kruthusgatan och Partihandelsgatan.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

22. Göteborgs Stad, Utbildningsnämnden

Har inte kommit in med yttrande.

23. Älvstranden utveckling AB

Älvstranden utveckling AB har begärt förlängt svarstid för yttrande från den 17 januari 2017 och inkommit med yttrande den 31 januari 2017.

Anför att Samråd II är pga. att viss optimering av spår och broar är möjlig och att omläggning av Gullbergsvass inte är nödvändig. Pga. ändringar som berör allmänna intressen görs samrådet om.

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har översänt rubricerat förslag till detaljplan för utökning av bangård i Olskroken. Älvstranden Utveckling AB (Älvstranden) har granskat handlingarna utifrån ägardirektivet - ett genomförande av Vision Älvstaden samt utifrån rollen som fastighetsägare och hyresvärd för verksamheter som påverkas inom Gullbergsvass 703:17, väster om planområdet.

Älvstranden ställer sig positiva till förslaget av en ombyggnad i Olskroken. Åtgärden innebär att järnvägsspåren korsar varandra i olika nivåer och kommer att höja kapaciteten och öka framkomlighet och driftsäkerhet för all tågtrafik till och från de anslutande banorna inklusive den kommande Västlänken. Förändringarna beskrivna i rubricerad detaljplan består av att spår till Kombiterminalen och Göteborg Norra utgår, Partihandelsgatan byggs ut och bron med godsspår blir tillgänglig för kollektivtrafik samt gång och cykel. Älvstranden ställer sig positiva till förändringarna, förutsatt att överenskommelser som beskrivs i det här yttrandet kan träffas och att lämnade synpunkter beaktas.

Ett väl fungerande järnvägsnät är i enlighet med Vision Älvstaden och dess strategier hela staden, möta vattnet och stärka kärnan. För det fortsatta arbetet vill vi framföra synpunkter på förslaget för att bidra till att projektet kan bidra till så bra måluppfyllelse av visionen som möjligt.

Förslaget

Syfte

Olskroken är en av de allra viktigaste knutpunkterna i det Västsvenska järnvägssystemet. En ombyggnad till planskilda järnvägsspår är nödvändig för att öka framkomligheten och driftsäkerheten för all tågtrafik till och från Göteborg inklusive Västlänken.

Enligt lag måste en järnvägsplan tas fram innan byggandet av järnväg. Staden behöver ta fram en detaljplan för den förändrade markanvändningen. Dessa två planer behöver stämma överens med varandra.

Tidplan

Rubricerad handling var på samråd fram till 17 januari 2017 men Älvstranden fick förlängd svarstid till den 31 januari pga. att remissen inte inkom till Älvstranden via det ordinarie utskicket. Under hösten 2017 planeras för en lagakraftvunnen plan. Byggstart 2018 med förberedande arbeten 2017 och färdigställande 2024.

Sociala aspekter

Överblivna brokonstruktioner skapar möjligheter att stärka fysiska och sociala kopplingar mellan kärnan och stadsdelarna österut.

Förslagets innebörd och genomförande

Stadsutveckling

Visionen för Älvstaden anger en utveckling mot tät blandstad inom Älvstaden. I Gullbergsvass pågår arbete med att ta fram underlag för hur staden kan utvecklas för att nå de beslutade målen. Kopplingar till närliggande områden och möjligheter till god kol-

lektivtrafikförsörjning är exempel på viktiga frågor att säkra som påverkas av arbetet med planskildheter i Olskroken. Det är för det fortsatta arbetet angeläget att tydliggöra såväl de tidsmässiga som tekniska förutsättningarna.

Temporära åtgärder

För stadsutvecklingen i Gullbergsvass och närliggande stadsdelar är det viktigt att skapa tydliga sociala och fysiska kopplingar emellan dem. Järnvägsbron över E6 är intressant att arbeta med i ett sådant utvecklingsperspektiv.

Spårfunktioner vid Göteborg Norra.

Enligt förslaget kommer spårfunktioner till Kombiterminalen och godsbangården Göteborg Norra i Gullbergsvass att utgå. Detta är möjligt under förutsättning att avtalet kring avveckling enligt träffad överenskommelse beslutas i alla instanser. För närvarande ligger ärendet inför beslut hos kommunfullmäktige.

Järnvägsbro över E6 till Göteborg Norra

Spårfunktionen på järnvägsbron till Kombiterminalen och Göteborg Norra och utgår enligt förslaget. Det är viktigt att bron inte rivs utan att förutsättningarna för alternativt nyttjande enligt planförslaget och möjligheten för ett övertagande av Göteborgs stad undersöks vidare. Behoven kan vara framtida kollektivtrafik, yta för fotgängare och/eller cyklister.

Förbindelse till Olskrokens depå

I tidigare samrådsyttrande till Järnvägsplan för Västlänken har Göteborgs stad framfört synpunkter på planerad vägförbindelse via Gullbergsvass till Olskrokens depå. Vi förespråkar en lösning enligt alternativ 1 på östra sidan om E6 av stadsutvecklingsskäl. Vid en lösning av anslutningen på östra sidan av E6 så ser vi utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv ingen anledning att behålla bron, då den enbart leder till Olskrokens depå.

Förbindelser för fotgängare och cyklister

I förslaget anges gång- och cykelväg på bron med dagens godsspår precis söder om Partihandelsgatan/bron med en koppling söderut till Gullbergsvassgatan. Detta kan fungera bra om kopplingen, dvs. gång- och cykelvägen, ligger så långt österut som möjligt för att minimera påverkan på befintliga verksamheter.

I förslaget anges "Möjlig gång- och cykelbro" längs den nya järnvägsbron för Västlänken över E6. Funktionen på nuvarande bro till Olskrokens depå, för fotgängare och cyklister vidare österut, försvinner i och med genomförandet av Olskroken planskildhet. Det är viktigt att fortsatt funktion för fotgängare och cyklister kan säkerställas på den nya järnvägsbron för en smidig koppling till Partihandelsgatan. Älvstranden ser gärna att gång- och cykelvägen går strax öster om den mindre byggnaden, delvis i slänten om det är hanterbart. Ett annat intressant alternativ är om gång- och cykelvägen kan dras i samma stråk som räddningsvägen, dvs. den tillfart som Trafikverket har över Älvstrandens fastighet. Kan dessa två funktioner samlokaliseras?

Kollektivtrafiklösningar via Gullbergsvass

Goda kollektivtrafiklösningar inom och till/från Gullbergsvass är avgörande för att möjliggöra god hållbar stadsutveckling i området. Att det ska gå ett stomstråk för kollektivtrafik (med möjlighet till spårvagnstrafik) genom Gullbergsvass för att knyta ihop området västerut och österut är utpekad i översiktsplanen. Det är mycket angeläget att projekt Olskroken planskildhet genomförs på ett sätt som stöttar den utvecklingen. Stråket måste kunna passera över E6, förbi Gullbergsån och vidare österut tillsammans med andra trafikslag vilket innebär att tillräckliga brobredder måste säkerställas redan nu.

Markägarfrågor

Älvstranden äger fastigheten Gullbergsvass 703:17 vars östra del kommer in en liten bit in i planområdet.

Kommentar:

Älvstranden har inkommit med yttrande och ställer sig positiva till förändringarna, förutsatt att överenskommelser som beskrivs i yttrandet kan träffas, och att lämnade synpunkter beaktas.

För att säkra stadsutvecklingen inom Gullbergsvassområdet, har kopplingar till närliggande områden och möjligheter till god kollektivtrafikförsörjning mellan Gullbergsvass och Partihallarna, planerats i detaljplanen för Olskroken. Trafikverket, Göteborgs Stad, Jernhusen och Älvstranden arbetar med en förflyttning av kombiterminalerna till Göteborgs Hamn. Beslut om detta ärende har tagits på kommunfullmäktige den 2017-02-23. För närvarande pågår arbete med avtalet.

I samband med projektering och byggnation av förbindelsen mellan Gullbergsvassgatan och Kruthusgatan kommer Trafikverket att se över möjligheten att bygga en ny gc-väg mellan Kruthusgatan och Partihandelsgatan. Gc-vägen skulle placeras nära väg E6 och inom trafikområdet för Gullbergsvassgatan.

I dialog med Trafikverket och trafikkontoret har det säkerställts att den befintliga järnvägsbron över väg E6 byggs om för kollektivtrafik och gc-väg, samt att Partihandelsgatan byggs ut. Utbyggnad är planerad söder om nuvarande Partihandelsgatan.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

24. Business Region Göteborg AB

Har inte kommit in med yttrande.

25. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Har inte kommit in med yttrande.

26. Göteborgs Stad, Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndighet och kommit med yttrande.

- På plankarta 3:
 - Vad är skillnaden på HUVUDGATA och (HUVUDGATA₂)?
 - Varför är det parentes på (HUVUDGATA₂)? (Den är ensam användning förutom där den kombineras med (W₁).)
 - Där (HUVUDGATA₂) kombineras med (W₁) ska det som är huvudanvändning inte ha parentes.
 - Där (HUVUDGATA₁) kombineras med GENOMFART bör parentesen kring HUVUDGATA₁ tas bort. Det är enbart när kvarter och allmän plats ska användas i olika nivåer inom samma område som den sekundära användningen ska ha parentes, i det här fallet är det två allmänna platser. (Jfr med kvartersmark med flera användningar (BHK t.ex.)

- Plankarta 1 och 2.
Känns överlag oklart med z- och bro₁bestämmelserna
 - Bro₁ står under utformning av allmän plats, stämmer det på alla platser? Eller används det för järnvägsbro (kvartersmark)?
 - Z-områden är enligt boverkets allmänna råd område/utrymme tillgängligt för allmännyttig körtrafik. Går det att applicera på vägbro och järnvägsbro?
- Gemensamt för alla plankartor
 - U-,z- och a-bestämmelser är administrativa bestämmelser. De ska även ritas ut med administrativ gräns där området inte sammanfaller med annan gräns som har högre hierarki.
 - Önskvärt att trakter samt fastighetsbeteckningar är mer synliga
- Grundkartor
 - Trakter saknas på karta 1 (Bagaregården och Olskroken)
 - Fastighetsbeteckningarna är svårästa
- Planbeskrivningen – fastighetsrättsliga frågor
 - Gemensamhetsanläggning
 - Blir Olskroken ga:3 berörd?
 - Ledningsrätt
 - Ta bort ordet eventuell i första meningen. Berörs ledningar med ledningsrätt ska de omprövas i sitt nya läge.
 - Ledningsrätt för transformator. Informera att det är inom E-område i planen som sådan ledningsrätt kan bildas.
 - Fastighetsrättsliga konsekvenser
 - Förtydliga gärna inledningstexten. Detaljplanen möjliggör de permanenta intrång som järnvägsplanen kräver, inte de tillfälliga.
 - Ledningsrätter och servitut är också fastighetsrättsliga konsekvenser så det bör framgå för varje fastighet om den kan bli belastad av t.ex. ledningsrätt samt vad som planeras hända med ledningsrätterna som ligger inom planområdet.
 - Under konsekvenserna för varje fastighet bör man vara konsekvent och ange vilken fastighet man avser reglera till. T.ex. står det på Bagaregården 742:2 att del av fastighet ska regleras till någon av Trafikverkets fastigheter, sedan står det under Gullbergsvass 703:6 och Gullbergsvass 703:16 att del av Bagaregården 742:2 ska regleras till någon av dem.
 - Önskvärt med illustrationskartor som visar planerade marköverföringar mellan fastigheterna.
 - Står tidigare i planbeskrivningen att intrånget på vissa fastigheter med tomträtt är så stora att tomträtten kan komma att upphöra. Det bör framgå under varje respektive fastighet där detta kan bli aktuellt.

- Kommer några fastigheter att bli belastade med servitut för broar?
- Tänker man sig någon 3D-fastighetsbildning där kvartersmark och allmänplats finns i olika plan?

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot förslaget

Kommentar:

HUVUDGATA₂ är tänkt som ett reservat för utbyggnad av Partihandelsgatan - HUVUDGATA och har genomförande tid på 15 år, medan de övriga delarna av detaljplanen har en genomförande tid på 5 år. Vi har på plankartan tagit bort parenteserna på HUVUDGATAN₂ både i kombination med GENOMFART som är huvudanvändning och med planbestämmelse (W1) där planbestämmelse HUVUDGATA₂ är huvudanvändning.

Planbestämmelse z- och bro₁ är planbestämmelser som har tagits från gällande DP 4805 och reglerar allmänna platser. Administrativa plangränser sammanfaller med andra gränser som högre hierarki. Trakts namn har införts på plankarta och grundkarta där de saknas. Planhandlingen har reviderats utifrån lantmäteriets synpunkter. Synpunkter kring mer exakt redovisning av markregleringar och ledningsrätter har dock inte kunnat göras då detta är frågor som är föremål för ej avslutade förhandlingar mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

27. Länsordningspolisen

Har inte kommit in med yttrande.

28. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har begärt förlängt svarstid för yttrande från den 17 januari 2017 och kommit med yttrande den 10 februari 2017. Länsstyrelsen har följande synpunkter:

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Länsstyrelsen yttrade sig den 18 december 2015 över samrådshandlingen. Då omfattade förslaget en omledning av Gullbergsån som nu inte är aktuell. Länsstyrelsen bedömer fortfarande att riksintresset kombiterminalen och Göteborg Norra måste säkras inom ramen för planen. Vidare behöver påverkan på Natura 2000-området Säveån prövas i mark- och miljödomstolen innan planen kan antas. Den geotekniska utredningen har justerats sedan förra samrådet men ett säkerställande av geotekniska åtgärder kvarstår. Planen behöver utformas så att den inte inverkar negativt på miljökvalitetsnormer för ytvatten främst avseende ekologiska kvalitetsfaktorer.

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, MKN för ytvatten och riksintresse måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av planen inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Under prövningsgrunder nedan redovisar Länsstyrelsens synpunkter på vad som ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera att prövas av Länsstyrelsen om planen antas. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10§ PBL

Rikshintressen

Natura 2000-området Sävåån

Utifrån befintligt underlag kvarstår Länsstyrelsens bedömning, att det vid genomförandet av detaljplanen inte kan uteslutas att det kan uppstå betydande påverkan på Natura 2000-området Sävåån, nedre delen (SE0520183).

I 2 kap. 2 § PBL anges att hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens 3 och 4 kap. ska tillämpas vid planläggning enligt lagen. Enligt 4 kap. 8 § miljöbalken (MB) får en användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område och som omfattar verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § endast komma till stånd om sådant tillstånd har lämnats. Frågan om tillstånd till verksamheter som på ett betydande sätt kan påverka Natura 2000-området Sävåån, nedre delen, ska prövas tillsammans med den tillståndsprövning för miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet som görs enligt 9 och 11 kap. MB vid mark- och miljödomstolen. Det är alltså mark- och miljödomstolen som gör bedömningen om tillstånd krävs eller inte. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas innan Natura 2000-frågan har prövats av mark- och miljödomstolen, vilket förväntas ske hösten 2017.

Kombiterminalen och Göteborg Norra

Detaljplanen medför att spår till Kombiterminalen och Göteborg Norra, som Länsstyrelsen bedömer är av riksintresse för kommunikation, inte kan vara kvar i befintligt läge. För att Länsstyrelsen ska anse att riksintresset tillgodoses i enlighet med 3 kap. 8 § MB behövs ett säkerställande av genomförandet av planerna med omlokalisering av funktionerna innan detaljplanen antas. Ett avtal har delgivits Länsstyrelsen i samband med tillstyrkandet av järnvägsplanen för Olskroken planskildhet. Länsstyrelsen behöver få information om ytterligare säkerställanden i takt med att processen med planerna med omlokalisering fortskrider.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Gullbergsån omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn "Morfologiskt tillstånd i vattendrag" samt "Konnektiviteten i vattendrag", som ingår i den ekologiska statusen, är klassade som dåliga. Klassningen är dålig eftersom djur och växter saknar naturliga livsmiljöer i strandzonen då mycket stora delar av strandzonen har försvunnit. EU-domstolen har i Weserdomen (juli 2016) slagit fast att det försämringsförbud som gäller för miljökvalitetsnormerna ska gälla på kvalitetsfaktornivå. För Gullbergsån innebär det att det morfologiska tillståndet och konnektiviteten i vattendraget inte får försämrats alls.

Planbeskrivningen behöver förtydligas i fråga om påverkan på strandzonen och konsekvenserna på de berörda hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna. I MKB:n anges att området kring Gullbergsån bedöms kunna kvarstå som grönyta och att slänter föreslås utformas med biologiskt erosionsskydd. Vidare anges att de slänter som ianspråkats kompenseras av att befintlig järnvägsbro rivs och att marker där kan återgå till slänt. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att den naturliga strandzonen förminskas jämfört med nuläget och därför behöver regleringar som säkerställer en icke försämring av de ekologiska kvalitetsfaktorerna inarbetas i plankartan i möjligaste mån.

Hälsa säkerhet

Geoteknik

De stabiliseringsåtgärder som behöver vidtas längs Gullbergsån behöver säkerställas, se bifogat yttrande från SGI 2017-01-17.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL.

Förhållande till översiktsplanen för Göteborg

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen delvis inte är förenlig med översiktsplanen för Göteborg. Utredningsområde för omlokalisering av funktionerna Kombiterminalen och Göteborg Norra i Sävenäs och i Hamnen saknas i översiktsplanens markanvändningskarta. Säkerställandet av funktionerna är därför nödvändigt inom ramen för aktuell detaljplan.

Strandskydd

Länsstyrelsen bedömer att strandskyddet kommer att inträda på platsen när gällande plan upphävs. Kommuner behöver hantera frågan.

Övriga synpunkter

Planbeskrivningen och Miljökonsekvensbeskrivningen behöver justeras så att de genomgående beskriver projektet nu när en omgrävning av Gullbergsån inte längre avses. Se exempelvis MKB stycke 6.6 (sidan 20) och Planbeskrivning sid 75 tabell 4.

Vi är frågande till om det fortfarande är aktuellt med särskilda åtgärder i anläggningskedet för att säkerställa den befintliga och framtida försörjningen gällande Kodammarnas avloppspumpstation som anges på sidan 35 sista stycket, Teknisk försörjning. Vidare behöver planbeskrivningen korrekturläsas.

Trafikverket har synpunkter på ansvarsfördelning mm se yttrande från Trafikverket daterat 2017-01-11 som bifogas.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

Den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som Trafikverket ansvarar för behöver justeras i fråga om de nu aktuella åtgärderna vid Gullbergsån.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

Kommentar:

Natura 2000-området Säveån

Stadsbyggnadskontoret tar hänsyn till Länsstyrelsens yttrande och kommer att avvakta med att anta detaljplanen för Olskroken tills efter att Natura 2000-frågan har prövats av mark- och miljödomstolen. Domslutet är planerat till hösten 2017. Innan dess kommer detaljplanen att tas upp på byggnadsnämnden för godkännande, inklusive ett framläggande att föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

Kombiterminalen och Göteborg Norra

Från december 2014 pågår arbetet med utlokalisering av kombiterminalen som är av Riksintresse för kommunikation. Trafikverket (TV), Göteborgs Stad, Älvstranden AB och Jernhusen har arbetat tillsammans med frågan om utlokalisering av kombiterminaler. Överläggningen har resulterat i att Göteborg Norra godsbangård, som ägs av Älv-

stranden AB, och Göteborg kombiterminal som ägs av Jernhusen, kommer att flyttas till Göteborgs hamnområde.

Avtalet mellan Trafikverket och Göteborgs Stad har tagits upp för beslut på Göteborgs Stads Kommunfullmäktige (KF) den 23 februari 2017. Kommunfullmäktige har på sitt sammanträde godkänt föreslaget avtal mellan Göteborgs Stad och Trafikverket avseende flytt av spårfunktion vid Gullbergsvass. Samtidigt ges Göteborgs Hamn AB i uppdrag att etablera nya spårfunktioner enligt föreslaget avtal. Avtalet är för närvarande ute för påsyn och underskrift.

I avtalet regleras avvecklingen av kombiterminalen och godsbangården i Gullbergsvass. Istället bygger Göteborgs Hamn motsvarande anläggningar i ytterhamnarna. Trafikverket åtar sig att avveckla uppställningsspåren vid Göteborgs Central och att sälja marken till Göteborg Stad.

En eventuell framtida terminal i Sävenäs är helt frikopplad från den funktion som finns idag i Gullbergsvass. Den kombiterminal som avses uppföras i Göteborgs Hamn har enligt stadsledningen i Göteborgs Stad stöd i gällande planer, vilket hamnen har stämt av med SBK.

DP Olskroken medger järnvägstrafik till kombiterminalen tills den nya terminalen är färdigställd. Detaljplanen för Olskroken redovisar område T1 (Järnvägsändamål) som både omfattar ett område för en ny järnvägsbro över E6, samt den befintliga järnvägsbron till Göteborgs kombiterminal. Den befintliga järnvägsbron möjliggör en fungerande järnvägstrafik till kombiterminalerna under hela byggperioden. Riksintresset för kombiterminal är därmed säkerställt i DP för Olskroken både under byggnationen inom Olskrokens järnvägsområde, och under uppförandet av ny kombiterminal i Göteborgs hamn.

Miljökvalitetsnormer för vatten

I samband med byggnationen av en ny järnvägsbro över Gullbergsån kommer en mindre del av åns slänter att påverkas. För att säkerställa att slänter och området kring Gullbergsån inte förlorar i naturhänseende, samt att området kvarstår som grönyta, införs en ny planbestämmelse på plankartan. Planbestämmelsen gäller markens anordnande,

n₁ – Slänten ska utgöras av natur lik strandzonen.

Geoteknik

För att möjliggöra den planerade järnvägsutbyggnaden kommer geotekniska förstärkningsåtgärder att erfordras för att uppfylla projekteringskraven (map sättningar och stabilitet) enligt TKGeo. Rekommenderade säkerhetsnivåer mot stabilitetsbrott, enligt rapport IEG rapport 6:2008, kommer därmed att uppfyllas. Befintliga stabilitetsförhållanden inom planområdet uppfyller rekommenderade säkerhetsnivå inom samtliga delar med undantag för ett släntavsnitt längs Gullbergsåns västra sida där stabilitetsförbättrande åtgärder erfordras. För att kunna uppbära flexibilitet i val av grundförstärkningsåtgärder för slänterna vid Gullbergsån införs inte någon planbestämmelse som preciserar exakta åtgärder för att uppnå tillfredställande säkerhet mot stabilitetsbrott. Den geotekniska utredningen visar på en möjlig genomförbar åtgärd, KC pelare, för att uppnå en tillräcklig säkerhet mot stabilitetsbrott. En planbestämmelse som ger möjlighet att utföra erosionsskydd på Gullbergsåns slänter införs på plankartan.

Byggnadsteknik, b1- Efter järnvägsbrons färdigställande får all släntmark inom planområdet utföras med erosionskydd mot Gullbergsån.

Trafikverket har genomfört geotekniska utredningar i syfte att säkerställa **Järnvägsprojektets** genomförande ur geoteknisk synvinkel. **Trafikverket** svarar för de åtgärder som krävs för att säkerställa att stabiliteten inom mark som påverkas av **Järnvägsprojektet**

blir tillfredsställande, både i utbyggnadsskedet och permanent. Åtgärderna **Bekostas av Trafikverket**.

Förhållande till översiktsplanen för Göteborg

Översiktsplan för Göteborg - fördjupad för Ytterhamnsområdet, antogs av kommunfullmäktige 2006. Syftet är att utveckla Göteborgs hamn genom att ge möjlighet att skapa nya kajer och hamnytor samt att anpassa infrastrukturen till den ökade godsvolymen. Målet med planen är att med beaktande av bevarandevärdena och säkerhetsaspekterna långsiktigt utveckla Göteborgs hamn, raffinaderierna, industriverksamheterna och infrastrukturen mot en hållbar utveckling på samhällsekonomiska grunder. Planen möjliggör en utvidgning av hamnområdena Älvsborgshamnen/Arendal på kortare sikt och vid Stora Risholmen på längre sikt. Järnvägsstrukturen utvecklas för att ge möjlighet till större godsandel på järnväg, men strukturen är anpassad till alla diskuterade varianter av Hamnbanan.

Planerat område för ny kombiterminal ligger norr om Nordatlantens gata och inom stadsplan SP 3628 från 1984 som anger T_j – järnvägsändamål. I ÖP för Göteborgs Stad, Karta står: Användning av mark- och vattenområde anger Verksamhetsområde – industri, lager, hamn, partihandel, mindre grönytor m.m. Får innehålla störande verksamheter. På karta 3 står: Riksintressen enligt Miljöbalken kapitel 3 och 4 anger Riksintresse för kommunikation: sjöfart, hamn.

Detaljplanen för Olskroken är förenlig med Översiktsplan för Göteborg som anger verksamhetsområde. Den föreslagna placeringen av ny kombiterminal, som klassas som ett riksintresse, ligger inom verksamhetsområdet. Utredningsområdet för kombiterminal i Sävenäs ligger inom verksamhetsområdet.

Strandskydd

På Plankarta införs en administrativ bestämmelse för upphävande av strandskydd.

a₂ - Strandskydd upphävs

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

29. PostNord Produktion VO Göteborg

Har inte kommit in med yttrande.

30. Försvarsmakten Högkvarteret, HKV

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

31. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket avstår att yttra sig i ärendet då det inte anses påverka några sjöfartsintressen.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

32. Skanova

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela följande;

Inom aktuellt område har Skanova kabel-/kanalisationsstråk, vilka kommer i konflikt med Trafikverkets exploateringsplaner. Skanova har nära samarbete med Trafikverket och dess konsulter vad gäller flyttningar och nya lägen för dessa anläggningar.

Skanova har inget att invända mot planförslaget.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

33. Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät (SK) har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Svenska kraftnätvidare anför att eftersom de inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser de att detta är ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar Svenska Kraftnät inte medverka i det fortsatta remissförfarandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är stadsbyggnadskontoret välkommet att höra av sig till Svenska Kraftnät.

Svenska Kraftnät vill passa på att informera om att SK anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen (www.geodata.se) som WMS eller som shapefil. Informationen innehåller den geografiska positionen för SK näts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där SK geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "© Affärsverket Svenska kraftnät".

För övergripande information rörande SK framtida planer för stamnät för el hänvisar SK till Perspektivplan 2025 och Nätutvecklingsplan 2016-2025. Dessa dokument finns publicerade via hemsida: <http://www.svk.se>

Kommentar:

Vi tar hänsyn till Svenska Kraftnäts begäran att avstå från att motta fler handlingar i ärendet. Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

34. Swedavia AB

Har inte kommit in med yttrande.

35. SIG, Statens geotekniska Institut

Statens geotekniska institut (SIG) yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte. SIG har vid tidigare samråd lämnat synpunkter på planförslag som är daterat 2015-12-14.

SIG:s överväganden

Översänd geotekniskutredning innefattar ett stort underlagsmaterial och har utförts enligt IEG rapport 6:2008. Med hänsyn till planerad infrastrukturens komplexitet har beräkningar som berör järnvägsanläggningar utförts i säkerhetsklass SK3. För övriga delar bedöms säkerhetsklass SK2 som tillräcklig. SIG har inga synpunkter beträffande vald säkerhetsklass, men i SIG yttrande avseende den tidigare samrådshandlingen ansåg SIG att det i den geotekniska utredningen borde förtydligas vilka sektioner som ska uppfylla SK2, respektive SK3. SIG noterar att den geotekniska utredningen har kompletterats

med beskrivning av gällande säkerhetsklass för respektive sektion därmed har SIG synpunkt avseende detta beaktats.

Den geotekniska utredningen visar att slänten mot Gullbergsån behöver grundförstärkas för att uppnå en tillfredställande säkerhet mot stabilitetsbrott. Utredningen föreslår geotekniska stabilitetshöjande åtgärder i form av kalkcementpelare. SIG delar bedömning att åtgärder är nödvändiga för att tillfredställande stabilitet erhållas. Att åtgärder genomförs har inte säkerställts t ex genom planbestämmelser vilket SIG anser nödvändigt.

I planområde östligaste delar, vid sektion OO1 har Trafikverket, för planerad banvall, utfört ett stort antal beräkningar. Dessa visar att stabiliteten i permanentskedet uppfyller SK3. SIG har inga synpunkter beträffande dessa beräkningar och delar Trafikverkets bedömning att stabilitet efter utförda förstärkningsåtgärder är tillfredställande.

Slutligen noterar SIG att stabiliteten utanför planen på västra sidan av väg E6 (sektion OO7) har en tillfredställande stabilitet $F_{EN}=1,0$ med en utbredd marklast på 7 kPa. SIG vill uppmärksamma att stabiliteten i detta område enbart är tillfredställande i detta fall tillåten belastning inte överstiger 7 kPa.

Sammanfattningsvis ser SIG från geoteknisk säkerhetssynpunkt att planläggning är möjlig förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt lämpligt sätt säkerställas i planen.

Kommentar:

För att möjliggöra den planerade järnvägsutbyggnaden kommer geotekniska förstärkningsåtgärder att erfordras för att uppfylla projekteringskraven (map sättningar och stabilitet) enligt TKGeo. Rekommenderade säkerhetsnivåer mot stabilitetsbrott, enligt rapport IEG rapport 6:2008, kommer därmed att uppfyllas. Befintliga stabilitetsförhållanden inom planområdet uppfyller rekommenderade säkerhetsnivå inom samtliga delar med undantag för ett släntavsnitt längs Gullbergsåns västra sida där stabilitetsförbättrande åtgärder erfordras. För att ha en flexibilitet i val av grundförstärknings åtgärder för slänter vid Gullbergsån införs inte någon planbestämmelse som precisera exakta åtgärder för att uppnå tillfredställande säkerhet mot stabilitetsbrott. Den geotekniska utredningen visar på en möjlig genomförbar åtgärd, KC pelare, för att uppnå en tillräcklig säkerhet mot stabilitetsbrott. Planbestämmelse som ger möjlighet att utförs erosionskydd mot Gullbergsåns slänter införs på plankartan.

Byggnadsteknik, b1- Efter järnvägsbrons färdigställande får all släntmark inom planområdet utföras med erosionskydd mot Gullbergsån.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

36. Trafikverket

Har inkommit med följande synpunkter.

Plankartorna har upprättats i samråd med Trafikverket och Trafikverket har inget att erinra gällande plankartorna.

I planbeskrivningen har Trafikverket dock kommentarer gällande *Huvudmannaskap och ansvarsfördelning*.

Under rubrik *Anläggningar inom vattenområde* står skrivet att ”Trafikverket ansvarar för åtgärder i anslutning till Gullbergsån”. Trafikverket anser att det ska beskrivas tydligare att Trafikverket ansvarar för åtgärder i anslutning till Gullbergsån som erfordras med anledning av järnvägsprojekt.

Gällande *Ledningsrätt* vill Trafikverket påminna om att man inte kan upplåta ledningsrätt på annans mark utan enbart på egen mark. Det är osäkert i vilken mån det finns utrymme att förlägga ledningar inom Trafikverkets fastigheter.

För ianspråktagande av ytorna för tillfälliga nyttjanderätter hänvisar Trafikverket till Lagen om byggande av järnväg. Att Trafikverket ska ansöka om tillstånd hos Polisen för att få tillgång till erforderliga ytor är därför inte aktuellt.

Trafikverket ser framemot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar:

Trafikverket påpekar att det i skrivelsen under rubriken ”Anläggningar inom vattenområde” bör tydliggöras att Trafikverket ansvarar för de åtgärder som erfordras med anledning av järnvägsprojekt i anslutning till Gullbergsån.

I planbeskrivningen står under denna rubrik att arbetet inkluderar förstärkning av slänter, införande av nya broar och bortagande av befintliga brostöd. Alla angivna åtgärder utförs med anledning av järnvägsprojektet. Meningen ”Trafikverket ansvarar för åtgärder i anslutning till Gullbergsån” kompletteras med texten ”som erfordras med anledning av järnvägsprojekt”.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

37. Vattenfall

Har inte kommit in med yttrande.

38. Västtrafik, Västra Götalandsregionen

Har inte kommit in med yttrande.

Grankommun

39. Partille kommun

Partille kommun har tagit del av handlingar gällande detaljplan för Olskroken/Bagaregården – Utökning av bangården, och har inget att erinra avseende planförslaget.

Sakägare

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

40. Fastighetsägare, Olskroken 11:9

Representant för Brf Övre Olskrokgatan 20 har inkommit med yttrande. Brf ser utifrån den planerade utbyggnaden av bangård mellan Olskroken och Bagaregården att den största samlingen av spår kommer att gå precis utanför Brf bostadsfastighet. Brf är oroliga för bullernivån nu, under byggnation och i framtiden. Visserligen ligger Brf:s hus inte i markplan men ljudet transporteras ju som bekant, i luften.

Brf önskar att fysiska metningar skall göras (inte bara teoretiska beräkningar som är brukligt) på bullernivån samt att en utvärdering (utifrån de värdena) sedan skall göras för att se hur stor påverkan utbyggnaden gör.

Brf har förstått att det talas om möjlig lösning för området bortanför Änäsält men ser inget (i någon detaljplan) om en lösning för Brf:s del. Brf har, precis som det området

bortanför Ånäsfältet, en tät planering av spår och motorväg. I dagsläget finns det redan bullerplank bortanför Ånäsfältet men utanför Brf ingenting.

Det finns även en stor oro för ökad förorening inom föreningen. Brf önskar se dokument angående även detta. Detta problem gäller fler fastigheter på Övre Olskroksgatan. närmare bestämt gatunummer 6-30. Allra mest 10-22. Brf inväntar återkoppling.

Kommentar:

Genomförda beräkningar visar att den nuvarande tågtrafiken på sträckan Sävenäs – Station Centralen ger upphov till mellan 46 och 64 dB(A) ekvivalentnivå respektive mellan 64 och 82 dB(A) maximalnivå utmed första radens bostadsbebyggelse. Det område som beräknas ha högst ljudnivåer är sektorn mellan Munkebäcksmotet och Ånäsmotet som ligger utanför detaljplan för Olskroken. Avsnittet har idag bullerreducerande skärmar utmed E20, men skärmarna är inte tillräckligt höga för att ge någon egentlig skärmverkan från spårområdet som ligger cirka 70 meter norr om bullerskyddet. En bidragande orsak är att bakomliggande bostäder är förlagda på upp till 15 meters högre nivå än E20 och spårområdet. Det är bullerskärmarna som ligger utanför detaljplanområdet som behöver höjas för att minska buller på den befintliga bebyggelsen.

I driftskedet utgör buller från ytspår en störningskälla som påverkar omkringboende. Föreslagna skyddsåtgärder såsom bullerskärmar och lokala åtgärder på fasader och uteplatser är i de flesta fall tillräckliga. Konsekvenserna avseende buller i driftskedet bedöms med inarbetade åtgärder som små med enstaka decibels förändring i ljudnivå.

Detaljplanen kan inte reglera bullernivåerna under byggtiden. Trafikverket ansvarar för att bullernivåerna inte överskrids under byggtiden.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

41. Tomträttshavare för fastigheter, Olskroken 25:14, Olskroken 35:9 och Olskroken 35:7

I egenskap av tomträttshavare till fastigheterna Göteborg Olskroken 35:14, 35:9 och 35:7 (nedan "**Fastigheterna**") får Castellum Väst AB (nedan "**Castellum**") lämna följande samrådsyttrande på rubricerande planförslag (nedan "**Planförslaget**").

Den 30 januari 2017 har Castellum inkommit med ett reviderad yttrande som redovisas efter yttrande som inkom under svarstid.

Castellum vidhåller vad som anförts vid tidigare yttranden, möten och sammanträden med Trafikverket samt kompletterar med ytterligare kommentarer och synpunkter på Planförslaget. Vi reserverar oss också för förändringar och ytterligare synpunkter som kan komma upp från oss och andra involverade i det fortsatta arbetet med Planförslaget.

Bakgrund

Castellum förvärvade fastigheterna under 2009. Fastigheterna berörs både direkt och indirekt utav planförslaget med både ianspråktagen mark och indirekt genom kommande störningar som kommer att härledas till planförslaget under och efter byggtiden.



Bilden visar Fastigheterna idag, kommunikationsmöjligheterna mot Fruktgatan.

För Olskroken 35:9 och 35:14 som påverkas av ianspråktagen mark gäller detaljplanen, akt 1480K-II- 3844, daterad 1990-04-03. Detaljplanen anger J1, industri och en högsta byggnadshöjd om 16 meter. Byggrätten gäller över hela Olskroken 35:9 och 35:14 dock med undantag för ett mindre u-område inom Olskroken 35:9, alla inskränkningar i Fastigheterna innebär således också inskränkningar i byggrätten.

Fastigheterna är även delägare i gemensamhetsanläggningen Olskroken ga:4 som också direkt påverkas av Planförslaget. Gemensamhetsanläggningen innehåller bl.a. skyddsstaket, grindar och säkerhetssystem runt hela området för Partihallarna.

Konsekvenser

Bilden nedan visar fastigheterna med illustrationen från föreslagen järnvägs- och detaljplan.



Olskroken 35:9

Under byggtiden så vill Trafikverket ta i anspråk 760 kvm med tillfällig nyttjanderätt enligt lagen om byggande av järnväg. Det fungerar inte med pågående verksamhet. Möjligheten till rundkörning på fastigheten försvinner vilket försvårar för verksamheterna och transporterna inom området. Rund körningen är en förutsättning för att verksamheterna ska fungera på ett normalt sätt.

En utav hyresgästerna har sin personalparkering på norra kortsidan samt längsmed den östra fasaden inom Olskroken 35:9, ut mot Fruktgatan. Parkeringen längsmed östra fasaden kommer inte kunna nyttjas under byggtiden.

Castellum förhyr ytterligare 18 stycken parkeringsplatser av Higab ut mot Fruktgatan som inte heller kommer att kunna nyttjas, varken under eller efter byggnation.

Trafikverket vill med servitutsrätt belasta ett område om 795 kvm av fastigheten för grundläggning.

Rundkörningen kommer inte heller att fungera efter byggnationen då de tillfälliga etableringsytorna lämnas, en del av byggnaden måste så fall rivas för att en lastbil inte ska ha en minimal marginal till hushörnet vid rundkörning. Det förutsätts dessutom att ingen lastbil är placerad vid yttersta porten på den sydöstra kortsidan. Detta inverkar därför på den pågående verksamheten.

Olskroken 35:14

Planförslaget omöjliggör rundkörning på fastigheten vilket kraftigt försvårar för verksamheten och transporterna inom området. Rundkörningen är en förutsättning för att verksamheterna ska fungera med lastning och lossning på kortsidorna. Planförslaget reducerar därför möjligheten till en framtida uppdelning och användning av byggnaden.

Planförslaget omöjliggör åtkomsten till fläkt- och kylmaskinrum. Det är större apparater och maskiner som kräver ombesörjning och det sker då från Fruktgatan som vetter ut mot spåret.

Planförslaget innebär också att skyltläget väsentligt försämras ut mot E20. Bilden nedan är tagen från E20 mot fasaden på Olskroken 35:14 som våra hyresgäster valt att skylta upp. Efter byggnationen enligt förslag syns inte längre skyltningen. Hur kompenseras Castellum för ett sämre skyltläge?



Fasadskötseln försvåras väsentligt, att köra en skylift runt fastigheten kommer inte längre vara möjligt. Framtida fasadarbeten kommer därför fördyras, hur kompenseras Castellum för att vi inte längre kan sköta vår fasad på ett normalt sätt?

Trafikverket vill med servitutsrätt belasta ett område om 2 175 kvm av fastigheten för grundläggning.

En ny serviceväg planeras sydväst om Olskroken 35:14. Servicevägen möjliggör för den komprimator som är placerad här samt försvårar för nyttjandet av lastbryggan och därav in- och utlastningar som ytan används för idag.

Castellums synpunkter på Planförslaget

Castellum är ett av Göteborgs största privata fastighetsbolag och vi ser positivt på infrastrukturens utveckling som gynnar Göteborg och dess tillväxt. Castellum är medvetna om att infrastrukturens utveckling kan störa sin omgivning i olika utsträckning. Planförslaget innebär dock för stora konsekvenser för Fastigheterna och Partihallsområdet i sin helhet.

Fastigheterna minskar i attraktivitet och därav också i värde, de blir mindre attraktiva att hyra innan, under och efter byggtiden. Vad händer ifall hyresgäster väljer att flytta eller kräver en nedsättning av hyran på grund av byggnationen och de störningar den för med sig? Redan nu har det skapats en oro i området för vad Planförslaget kommer att innebära. Castellum förutsätter kompensation för eventuella hyresbortfall och hyresnedsättningar.

Inom Partihallsområdet ligger Fruktgatan som är en tillfartsgata inom kvartersmark. Gatan planeras alltså enligt järnvägsplan och detaljplan om till järnvägsändamål. Fruktgatan används idag och fyller en viktig funktion för hela Partihallsområdet och fastigheterna som ligger i anslutning mot denna.

En riskutredning har upprättats på uppdrag av Trafikverket vilken behandlar en riskanalys för tredje man i Olskroken med anledning av flyttning av spår och nyanläggning av spår inom projekten Västlänken och Olskroken Planskildhet. Castellum finner ingen anledning att betvivla riktigheten i den huvudsakliga riskbedömningen för Fastigheterna. Det bör dock särskilt framhållas att slutsatserna är preliminära och att riskanalysen inte är baserad på det nu föreliggande planförslaget då lokaliseringen för spåret har ändrats sedan riskutredningen genomfördes. Castellum förutsätter att riskanalysen revideras.

Riskanalysen framhåller att risknivån med hänsyn till transporter av farligt gods är oacceptabelt redan med nuvarande användning av området och fastigheten samt i förhållande till vad som medges enligt idag gällande detaljplan. Det ska därför tydligt framgå att Trafikverket ansvarar för projektering och iordningsställande av det område som i Planförslaget och riskutredningen anses behövs. Det ska ske på allmän platsmark samt att frågan om investeringar samt framtida drift och underhåll får utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Trafikverket ska bära samtliga kostnader för skydd idag, och i framtiden, med eventuella lagändringar.

Castellum kan inte utläsa hur man ska hantera buller och skakningar. I planbeskrivningen står det angivet att det erbjuds utförande av fasadåtgärder utanför järnvägsmark som förstärkt brandskydd vid eventuell olycka. Castellum förutsätter dock att både buller och riskreducerande åtgärder hanteras och åtgärdas vid källan och inte inne på någon utav Fastigheterna.

Det står inget angivet i planbeskrivningen om de servitut som Trafikverket måste tillskapa för grundläggning av det nya spåret. Castellum saknar en bedömning och redovisning för hur byggnaderna på Fastigheterna kommer påverkas av och på vilket sätt man avser att stöd på läsa under redan befintliga byggnader. Rättigheterna i form av servitut som föreslås enligt Planförslaget är belastningar i respektive fastighet som Castellum kräver ersättning för. Castellum vill också förstå och ta del hur man kommit fram till området för servitutsrätt, området ser väl tilltaget ut.

Framtida avstånd till spårmittpunkt är enligt riskanalys 5 meter för Olskroken 35:14 och 6 meter för Olskroken 35:9 från tidigare 23-24 m. Det förordas alltid 30 meter bebyggel-

sefritt från järnväg enligt djupgående analys av säkerhetsavstånd som bör gälla lokalisering av olika typer av verksamheter i närhet av transportleder enligt Göteborgs översiktsplan. Castellum vill få utrett vad som händer den dagen då byggnaderna behövs rivas och man vill bygga nytt alternativt då det ansöks om bygglov för ny verksamhet inom befintlig detaljplan. Kan nya regler och nya krav på skyddsåtgärder drabba Castellum ekonomiskt i framtiden? Ändamålet industri är en bred bestämmelse och kan inkludera verksamheter allt i från produktion, lager till kontor och vaktmästarbostäder som behövs för industriverksamheten. Castellum vill försäkra sig om att ändamålet "industri" enligt detaljplanen inte blir begränsad till endast pågående verksamhet utan att flexibiliteten kvarstår.

Castellum anser att mätningar och besiktningar ska ske ett antal år före byggstart, kontinuerligt under byggskedet samt ett antal år efter byggskedet med ett minimum av 10 år efter godkänd slutbesiktning och åtgärdande av eventuella skador, viket kan anses som en normal tid för att kunna bedöma eventuella slutliga sättningsskador. Besiktningar och mätningar bör vara dokumenterade och skriftligen godkända av huvudmannen för Planförslaget. Utöver okulärbesiktningar bör varje fastighet dubbas och avvägas.

Castellum efterfrågar också ett kontrollprogram för övervakning av byggnadsverksamheten där det vidare beskrivs hur kontroller skall utföras samt vilka skyddsåtgärder som ska vidtas och vilka bullernivåer som skall klaras. Begränsning av arbetstider, olika typer av tekniska utföranden som minskar ljudnivåer och därav kan minska störningarna.

Avslutande kommentar

Castellum har inte varit initiativtagare till eller på annat sätt medverkat till de riskskapande åtgärderna och ska därför inte bli lidande av det i framtiden. Castellum förutsätter därför att samtliga kostnader som uppkommer nu och i framtiden som kan härledas till projektet Olskroken Planskildhet också belastar Trafikverket.

Castellum accepterar varken föreslagen järnvägsplan eller detaljplan för området. Huvudproblemet är fortsatt rundkörningen och lastning och lossning för Olskroken 35:9 och 35:14 men även problem med skötseln och förvaltningen av våra fastigheter, kommunikationen för hela Partihallsområdet, skyltläget med en fasad som inte längre kommer vara synlig mot E20, förlorade parkeringsplatser samt en rad andra problem som vi gjort ett försök att framhäva i detta samrådsyttrande.

Castellum ser dessvärre ingen bra lösning för fastigheten Olskroken 35:14 om inte Planförslaget ändras. Planförslaget har allt för stor inverkan på fastigheten och verksamheten som bedrivs i och runt den. Castellum anser följande:

I första hand vill Castellum att Trafikverket och kommunen ändrar järnvägsplan respektive detaljplan och då möjliggör för rundkörning för både Olskroken 35:9 och 35:14 så att verksamheterna kan fortsätta som tidigare.

I andra hand vill Castellum att Trafikverket löser in Olskroken 35:14 och samtidigt ersätter Castellum för samtliga intrång, påverkan på verksamheterna och samtliga övriga skador på Fastigheterna som föranletts och kan härledas till projektet Olskroken Planskildhet.

Reviderad yttrande från den 2017-01-30.

I egenskap av tomträttshavare till fastigheterna Göteborg Olskroken 35:14, 35:9 och 35:7 (nedan "**Fastigheterna**") får Castellum Väst AB (nedan "**Castellum**") lämna följande samrådsyttrande på rubricerande planförslag (nedan "**Planförslaget**").

Castellum vidhåller vad som anförts vid tidigare yttranden, möten och sammanträden med Trafikverket samt kompletterar med ytterligare kommentarer och synpunkter på

Planförslaget. Vi reserverar oss också för förändringar och ytterligare synpunkter som kan komma upp från oss och andra involverade i det fortsatta arbetet med Planförslaget.

Bakgrund

Castellum förvärvade Fastigheterna under 2009. Fastigheterna berörs både direkt och indirekt utav Planförslaget med både ianspråktagen mark och indirekt genom kommande störningar som kommer att härledas till Planförslaget under och efter byggtiden.



Bilden visar Fastigheterna idag, kommunikationsmöjligheterna mot Fruktgatan.

För Olskroken 35:9 och 35:14 som påverkas av ianspråktagen mark gäller detaljplanen, akt 1480K-II-3844, daterad 1990-04-03. Detaljplanen anger JI, industri och en högsta byggnadshöjd om 16 meter. Byggrätten gäller över hela Olskroken 35:9 och 35:14 dock med undantag för ett mindre u-område inom Olskroken 35:9, alla inskränkningar i Fastigheterna innebär således också inskränkningar i byggrätten.

Fastigheterna är även delägare i gemensamhetsanläggningen Olskroken ga:4 som också direkt påverkas av Planförslaget. Gemensamhetsanläggningen innehåller bl.a. skyddsstaket, grindar och säkerhetssystem runt hela området för Partihallarna.

Konsekvenser

Bilden nedan visar Fastigheterna med illustrationen från föreslagen järnvägs- och detaljplan.



Olskroken 35:9

Under byggtiden så vill Trafikverket ta i anspråk yta med tillfällig nyttjanderätt enligt lagen om byggande av järnväg. Det fungerar inte med pågående verksamhet. Möjligheten till rund körning på fastigheten försvinner vilket försvårar för verksamheterna och transporterna inom området. Rundkörningen är en förutsättning för att verksamheterna ska fungera på ett normalt sätt.

En utav hyresgästerna har sin personalparkering på norra kortsidan samt längsmed den östra fasaden inom Olskroken 35:9, ut mot Fruktgatan. Parkeringen längsmed östra fasaden kommer inte kunna nyttjas under byggtiden.

Trafikverket vill möjligen med servitutsrätt belasta ett område av fastigheten för grundläggning.

Rundkörningen kommer efter byggnationen fungera enligt uppgift från Trafikverket då de tillfälliga etableringsytorna lämnas. Det förutsätts dock att ingen lastbil är placerad vid yttersta porten på den sydöstra kortsidan. Detta inverkar därför fortsatt på den pågående verksamheten.

Olskroken 35:14

Planförslaget omöjliggör rund körning på fastigheten vilket kraftigt försvårar för verksamheten och transporterna inom området under byggtiden. Rund körningen är en förutsättning för att verksamheterna ska fungera med lastning och lossning på kortsidorna. Planförslaget reducerar därför möjligheten till en framtida uppdelning och användning av byggnaden.

Planförslaget omöjliggör åtkomsten till fläkt- och kylmaskinrum under byggtiden. Det är större apparater och maskiner som kräver ombesörjning och det sker då från Fruktgatan som vetter ut mot spåret.

Planförslaget innebär också att skyltläget väsentligt försämras ut mot E20. Bilden nedan är tagen från E20 mot fasaden på Olskroken 35:14 som våra hyresgäster valt att skylta upp. Efter byggnationen enligt förslag syns inte längre skyltningen. Hur kompenseras Castellum för ett sämre skyltläge?



Trafikverket vill möjligen med servitutsrätt belasta ett område av fastigheten för grundläggning.

Castellum ser en begräsning i framtiden då rund körningen blir enkelriktad, detta försvårar logistiken och portar på bägge kortsidor.

Castellums synpunkter på Planförslaget

Castellum är ett av Göteborgs största privata fastighetsbolag och vi ser positivt på infrastrukturens utveckling som gynnar Göteborg och dess tillväxt. Castellum är medvetna om att infrastrukturens utveckling kan störa sin omgivning i olika utsträckning. Planförslaget innebär dock för stora konsekvenser för Fastigheterna och Partihallsområdet i sin helhet.

Fastigheterna minskar i attraktivitet och därav också i värde, de blir mindre attraktiva att hyra innan, under och efter byggtiden. Vad händer ifall hyresgäster väljer att flytta eller kräver en nedsättning av hyran på grund av byggnationen och de störningar den för med sig? Redan nu har det skapats en oro i området för vad Planförslaget kommer att innebära. Castellum förutsätter kompensation för eventuella hyresbortfall och hyresnedsättningar.

Inom Partihallsområdet ligger Fruktgatan som är en tillfartsgata inom kvartersmark. Gatan planeras alltså enligt järnvägsplan och detaljplan om till järnvägsändamål. Fruktgatan används idag och fyller en viktig funktion för hela Partihallsområdet och fastigheterna som ligger i anslutning mot denna.

En riskutredning har upprättats på uppdrag av Trafikverket vilken behandlar en riskanalys för tredje man i Olskroken med anledning av flyttning av spår och nyanläggning av spår inom projekten Västlänken och Olskroken Planskildhet. Castellum finner ingen anledning att betvivla riktigheten i den huvudsakliga riskbedömningen för Fastigheterna. Det bör dock särskilt framhållas att slutsatserna är preliminära och att riskanalysen inte är baserad på det nu föreliggande planförslaget då lokaliseringen för spåret har ändrats sedan riskutredningen genomfördes. Castellum förutsätter att riskanalysen revideras.

Riskanalysen framhåller att risknivån med hänsyn till transporter av farligt gods är oacceptabelt redan med nuvarande användning av området och fastigheten samt i förhållande till vad som medges enligt idag gällande detaljplan. Det ska därför tydligt framgå att Trafikverket ansvarar för projektering och iordningsställande av det område som i Planförslaget och riskutredningen anses behövs. Det ska ske på allmän platsmark samt att frågan om investeringar samt framtida drift och underhåll får utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Trafikverket ska bära samtliga kostnader för skydd idag, och i framtiden, med eventuella lagändringar.

Castellum kan inte utläsa hur man ska hantera buller och skakningar. I planbeskrivningen står det angivet att det erbjuds utförande av fasadåtgärder utanför järnvägsmark som förstärkt brandskydd vid eventuell olycka. Castellum förutsätter dock att både buller och riskreducerande åtgärder hanteras och åtgärdas vid källan och inte inne på någon utav Fastigheterna.

Det står inget angivet i planbeskrivningen om de servitut som Trafikverket måste tillskapa för grundläggning av det nya spåret. Castellum saknar en bedömning och redovisning för hur byggnaderna på Fastigheterna kommer påverkas av och på vilket sätt man avser att stöd på läsa under redan befintliga byggnader. Rättigheterna i form av servitut som föreslås enligt Planförslaget är belastningar i respektive fastighet som Castellum kräver ersättning för. Castellum vill också förstå och ta del hur man kommit fram till området för servitutsrätt, området ser väl tilltaget ut.

Framtida avstånd till spårmitte är enligt uppgift från Trafikverket 9 meter för Olskroken 35:14. Det förordas alltid 30 meter bebyggelsefritt från järnväg enligt djupgående analys av säkerhetsavstånd som bör gälla lokalisering av olika typer av verksamheter i närhet av transportleder enligt Göteborgs översiktsplan. Castellum vill få utrett vad som händer den dagen då byggnaderna behövs rivas och man vill bygga nytt alternativt då det ansöks om bygglov för ny verksamhet inom befintlig detaljplan. Kan nya regler och nya

krav på skyddsåtgärder drabba Castellum ekonomiskt i framtiden? Ändamålet industri är en bred bestämmelse och kan inkludera verksamheter allt i från produktion, lager till kontor och vaktmästarbostäder som behövs för industriverksamheten. Castellum vill försäkra sig om att ändamålet "industri" enligt detaljplanen inte blir begränsad till endast pågående verksamhet utan att flexibiliteten kvarstår.

Castellum anser att mätningar och besiktningar ska ske ett antal år före byggstart, kontinuerligt under byggskedet samt ett antal år efter byggskedet med ett minimum av 10 år efter godkänd slutbesiktning och åtgärdande av eventuella skador, vilket kan anses som en normal tid för att kunna bedöma eventuella slutliga sättningsskador. Besiktningar och mätningar bör vara dokumenterade och skriftligen godkända av huvudmannen för Planförslaget. Utöver okulärbesiktningar bör varje fastighet dubbas och avvägas.

Castellum efterfrågar också ett kontrollprogram för övervakning av byggnadsverksamheten där det vidare beskrivs hur kontroller skall utföras samt vilka skyddsåtgärder som ska vidtas och vilka bullernivåer som skall klaras. Begränsning av arbetstider, olika typer av tekniska utföranden som minskar ljudnivåer och därav kan minska störningarna.

Avslutande kommentar

Castellum har inte varit initiativtagare till eller på annat sätt medverkat till de riskskapande åtgärderna och ska därför inte bli lidande av det i framtiden. Castellum förutsätter därför att samtliga kostnader som uppkommer nu och i framtiden som kan härledas till projektet Olskroken Planskildhet också belastar Trafikverket.

Castellum accepterar varken föreslagen järnvägsplan eller detaljplan för området. Huvudproblemet är fortsatt rundkörningen och lastning och lossning för Olskroken 35:9 och 35:14 men även problem med skötseln och förvaltningen av våra fastigheter, kommunikationen för hela Partihallsområdet, skyltläget med en fasad som inte längre kommer vara synlig mot E20, förlorade parkeringsplatser samt en rad andra problem som vi gjort ett försök att framhäva i detta samrådsyttrande.

Castellum ser dessvärre ingen bra lösning för fastigheten Olskroken 35:14 om inte Planförslaget ändras. Planförslaget har allt för stor inverkan på fastigheten och verksamheten som bedrivs i och runt den. Castellum anser följande:

I första hand vill Castellum att Trafikverket och kommunen ändrar järnvägsplan respektive detaljplan och då möjliggör för rundkörning i båda riktningar för både Olskroken 35:9 och 35:14 så att verksamheterna kan fortsätta som tidigare.

I andra hand vill Castellum att Trafikverket löser in Olskroken 35:14 och samtidigt ersätter Castellum för samtliga intrång, påverkan på verksamheterna och samtliga övriga skador på Fastigheterna som föranletts och kan härledas till projektet Olskroken Planskildhet.

Kommentar:

Castellum Väst AB (Castellum) hävdar i sitt yttrande att Fruktgatan, som är en kvartersgata, kommer omvandlas till järnvägsändamål enligt järnvägsplan och detaljplan. I samråd II och det nya planförslaget har järnvägsområdet och de nya järnvägsspåren flyttats söderut, längre från befintliga byggnader på fastigheterna. Planförslaget visar att en del av Fruktgatan som idag utgörs av parkeringar, kommer att tas i anspråk för järnvägsändamål, medan den norra delen av gatan kommer att kvarstå inom gällande detaljplan och med bibehållen möjlighet att köra runt fastigheterna Olskroken 35:9 och 35:14. Avståndet mellan den befintliga byggnaden på fastigheten Olskroken 35:14 och den nya plangränsen, utökad bangård, kommer att vara ca 6,5 m. Avståndet mellan den befintliga byggnaden på fastigheten Olskroken 35:9 och den nya plangränsen kommer att variera.

ra mellan 6,5 m och 12 m i norra delen. Sammanlagt kommer avståndet till plangränsen och spårets mitt att vara längre än i det förslag som presenterades vid samråd I.

Castellum har anfört att riskanalysen inte är baserad på det nu föreliggande planförslaget då lokaliseringen för spåret har ändrats sedan riskutredningen genomfördes. Castellum förutsätter att riskanalysen revideras. I samband med ett kompletterande samråd för Järnvägsplan Olskroken Planskildhet har riskanalysen utökats pga. ett tillkommande sjätte spår. Spårläget hanteras inte av detaljplanen utan av järnvägsplanen. Området som omfattas av riskanalysen är dock detsamma för Järnvägsplan Olskroken Planskildhet som för detaljplan för Olskroken.

Plankartan fastställer att det får byggas en skyddsmur på en sträcka av cirka 250 meter vid ett område mittemot fastigheterna i Partihallsområdet. Olskroken planskildhet innefattar anläggning ovan mark där det genomförs ombyggnad till planskilda järnvägsspår. Ett omfattande säkerhetsarbete har bedrivits inom ramen för järnvägsplanerna. Detta arbete syftade till att formulera krav och ta fram de förutsättningar avseende risk, säkerhet och anläggningens allmänna installationer som krävs för att anläggningens övergripande funktionskrav och Trafikverkets/ Västlänkens mål avseende personsäkerhet för den driftsatta anläggningen ska säkerställas. Olskroken Planskildhet och Västlänken ska tillgodose höga krav på säkerhet för person, egendom och miljö. Hög säkerhet i både bygg- och driftskedet nås genom att säkerhetstänkandet förs in i planering, projektering och byggande.

Castellum anför att planbeskrivningen inte behandlar de servitut som Trafikverket måste upprätta för grundläggning av det nya spåret. Grundläggningen av nya spår är redovisad i Järnvägsplan Olskroken Planskildhet, och servitut för grundläggning skall bildas enligt Järnvägsplanen. Detaljplanen för Olskroken ändrar endast del av gällande detaljplan i den södra delen av Partihallsområdet. Den övriga delen av området styrs av planbestämmelserna i gällande detaljplan.

Castellum vill få utrett vad som händer den dag byggnaderna behöver rivas, och man vill bygga något nytt, eller om man ansöker om bygglov för ny verksamhet inom befintlig detaljplan. Eventuella ändringar av befintliga byggnader kommer att göras i bygglovprocessen och enligt gällande detaljplan för aktuell fastighet.

Castellum menar att mätningar och besiktningar bör ske ett antal år före byggstart, kontinuerligt under byggskedet, samt ett antal år efter byggskedet under en period av minst 10 år. Detaljplanen avser enbart planeringen av utökad bangård och frågor avseende besiktning, mätningar under byggtid osv. hanteras under byggtiden.

Castellum ser ingen bra lösning för fastigheten Olskroken 35:14 om inte planförslaget ändras. Detaljplaneförslaget är utformat efter Järnvägsplanen och Trafikverkets behov av nya spår som är av riksintresse för kommunikationen i Sverige. Frågor avseende ersättning och inlösning av Olskroken 35:14 är en sak mellan Trafikverket och Castellum.

Castellum accepterar varken föreslagen järnvägsplan eller detaljplan för området. Huvudproblemet är fortsatt tillgänglighet att köra runt fastigheterna respektive lastning och lossning för Olskroken 35:9 och 35:14 osv. Ytorna framför de befintliga lastnings- och lossningsplatserna är oförändrade jämfört med gällande detaljplan. I och med planförändringarna i samråd II medger planen både runtkörning samt lastning och lossning för berörda fastigheter. Järnvägsplanen och detaljplanen upptar en del av Fruktgatan som ligger utanför Eklandias tomträtt.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

42. Hyresgästföreningen

Har inte kommit in med yttrande.

Övriga

43 Boende på Prinsgatan 10A

Har tagit del av detaljplanen för bangården i Olskroken vid ett informationsmöte och genom handlingarna.

Planen tillstyrkes:

- God grund för det lokalt och regionalt värdefulla projektet Västlänken och projekt Olskroken planskildhet.
- Bra stöd för stadsutveckling i Gamlestaden.
- Utgångspunkt för en ny tågstation i Gamlestaden vid Västra stambana.

Boende vill speciellt lyfta fram ytterligare en positiv aspekt utöver de som beskrivs i samrådshandlingen. Då Västra stambanan vid Sävenäs är tvåspårig blir ett flytt av järnvägsstation till Gamlestaden en förbättring då persontrafiken här blir fyrspårig. Det innebär till skillnad från idag vid stationen vid Sävenäs att regional- och fjärtåg då inte kommer att hindras av de lokaltåg som stannar vid stationen. Järnvägstarfiken blir robustare och mindre störningskänslig och till viss mindre utökas även kapaciteten. Det är därför värdefullt att detaljplanen förbereder en sådan förflyttning.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

44. Företrädare för Götiska Förbundet i Göteborg

Götiska Förbundet hyr Skansen Lejonet, en fastighet som skyddas som riksintresse enligt kulturmiljölagen. Irreparabla skador kommer att uppkomma på Skansen Lejonet genom den planerade utformningen av järnvägstunneln Västlänken. Skansen Lejonet är belägen direkt väster om detaljplaneområdet för Olskrokens bangård. Tågtunneln Västlänken är planerad att förläggas i tunnel från Station Centralen vidare under Skansen Lejonet via ett tråg fram till väg E6, därefter via en bro över väg E6 och sedan via ytterligare en bro som landar innan Gustavsplatsen, och där ansluta till Olskroken.

Den planerade utformningen av Olskroken i form av en planskildhet via broar är styrd av förutsättningen att Västlänkens anslutning skall angöra Olskroken. Västlänken kommer att medföra omfattande och irreversibel negativ påverkan på riksintresset Skansen Lejonet och kommer med förslagen utformning även att påverka riksintresset genom att anslutningen förläggs på broar i Olskroken.

Det föreligger nya omständigheter vad gäller legaliteten i Regeringens beslut enligt 17 kap. miljöbalken att lämna tillåtlighet till Olskroken planskildhet. Dessa omständigheter samt det faktum att Olskroken kan byggas med mindre intrång för samma ändamål kullkastar förutsättningarna att godkänna den föreslagna detaljplanen.

Götiska Förbundets principiella inställning är att den ansökta detaljplanen i första hand skall avvisas och i andra hand skall avslås.

På grund av hög arbetsbelastning och att ytterligare information behöver processas inkommer Götiska Förbundet med en utvecklad sak framställan senast den 15 januari.

Kommentar:

Olskroken är en viktig knutpunkt i det västsvenska järnvägssystemet. Kapaciteten för passerande godståg i Olskroken är begränsad. Sedan slutet av 1990-talet har problemen i järnvägssystemet i och kring Göteborg blivit tydliga, allt eftersom man närmat sig gränsen för vad systemet klarar av. Störningar med stora förseningar i järnvägstrafiken som följd är vanliga. Den kraftigt ökade godstrafiken är hänvisad till tider på dygnet då det finns utrymme på spåren. Bristen på spårkapacitet är ett hinder för att utveckla regional tågtrafik. På grund av dessa omständigheter byggs Olskroken till en fullt planskild knutpunkt.

Skansen Lejonet är en fastighet av riksintresse, som skyddas enligt kulturmiljölagen. Skansen ligger i Gullbergsvass, väster om väg E6 och Olskrokensområdet. Olskrokens detaljplan rör området på västra sidan av väg E6, och omfattar inte området runt Skansen Lejonet. Detta område har däremot beaktats i detaljplanen för Järnvägstunneln Väst-länken; tunnelmynningen, schakt m.m. Trafikverket har i samband med placeringen och utformningen av nya järnvägsbroar i Olskroken tagit hänsyn till kulturhistoriska värden runt området. En diskussion pågår mellan Trafikverket, Göteborgs Stad och Länsstyrelsen om utformningen av tunnelmynningen och påverkan på Skansen Lejonet. Det förslag som redovisades i samråd II säkerställer att Gullbergsån kvarstår i sitt nuvarande läge, och därmed påverkas inte Skansens Lejonets kulturvärden negativt av planen. Tvärt om förstärker en bestämmelse om oförändrad omgivning detta värde.

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

45. Swedegas AB

Swedegas AB har åtagit del av samrådshandlingarna angående detaljplan för utökning av bangård i Olskroken inomstadsdelen Gullbergsvass.

Av erhållna handlingarna framgår att Swedegas AB inte har någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet, därav har Swedegas AB inget att erinra mot erhållet detaljplaneförslag.

Kommentar:

Relevanta yttrande har överlämnats till övriga berörda parter som Trafikverket, trafikkontoret och fastighetskontoret för kännedom och eventuell beaktande vid planens genomförande.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- En mindre justering av byggrätten för service och restaurang i nordvästra hörnet av planområdet. Byggrätten flyttas till ett avstånd på ca 2,5m från befintliga ledningar.
- Införandet av en planbestämmelse för säkerställande av geotekniska åtgärder vid Gullbergsån.

- Införandet av en planbestämmelse mot försämring av de ekologiska kvalitetsfaktorerna på Gullbergsåns slänter.
- På plankarta införs en upplysning om att lägsta golvnivå för avlopp är 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt för att självfall ska tillåtas.
- På Plankarta införs en administrativ bestämmelse för upphävande av strand-skydd.

Birgitta Lööf
Planchef

Emir Aganovic
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

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

Samrådsyttrande
2017-02-10

Diarienummer
402-41211-2016

Sida
1(4)

Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.se

Förslag till detaljplan för utökning av Bangård i Olskroken inom stadsdelarna Bagaregården, Olskroken och Gullbergsvass i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2016-11 för samråd enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess ordalydelse före 1 januari 2015, normalt förfarande.

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Länsstyrelsen yttrade sig den 18 december 2015 över samrådshandlingen. Då omfattade förslaget en omledning av Gullbergsån som nu inte är aktuell. Länsstyrelsen bedömer fortfarande att riksintresset kombiterminalen och Göteborg Norra måste säkras inom ramen för planen. Vidare behöver påverkan på Natura 2000-området Sæveån prövas i mark- och miljödomstolen innan planen kan antas. Den geotekniska utredningen har justerats sedan förra samrådet men ett säkerställande av geotekniska åtgärder kvarstår. Planen behöver utformas så att den inte inverkar negativt på miljökvalitetsnormer för ytvatten främst avseende ekologiska kvalitetsfaktorer.

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, MKN för ytvatten och riksintresse måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av planen inte skall prövas av Länsstyrelsen

Motiv för bedömningen

Under prövningsgrunder nedan redovisar Länsstyrelsens synpunkter på vad som ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera att prövas av Länsstyrelsen om planen antas. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10§ PBL

Riksintressen

Natura 2000-området Sävåån

Utifrån befintligt underlag kvarstår Länsstyrelsens bedömning, att det vid genomförandet av detaljplanen inte kan uteslutas att det kan uppstå betydande påverkan på Natura 2000-området Sävåån, nedre delen (SE0520183).

I 2 kap. 2 § PBL anges att hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens 3 och 4 kap. ska tillämpas vid planläggning enligt lagen. Enligt 4 kap. 8 § miljöbalken (MB) får en användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område och som omfattar verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § endast komma till stånd om sådant tillstånd har lämnats. Frågan om tillstånd till verksamheter som på ett betydande sätt kan påverka Natura 2000-området Sävåån, nedre delen, ska prövas tillsammans med den tillståndsprövning för miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet som görs enligt 9 och 11 kap. MB vid mark- och miljödomstolen. Det är alltså mark- och miljödomstolen som gör bedömningen om tillstånd krävs eller inte. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas innan Natura 2000-frågan har prövats av mark- och miljödomstolen, vilket förväntas ske hösten 2017.

Kombiterminalen och Göteborg Norra

Detaljplanen medför att spår till Kombiterminalen och Göteborg Norra, som Länsstyrelsen bedömer är av riksintresse för kommunikation, inte kan vara kvar i befintligt läge. För att Länsstyrelsen ska anse att riksintresset tillgodoses i enlighet med 3 kap. 8 § MB behövs ett säkerställande av genomförandet av planerna med omlokalisering av funktionerna innan detaljplanen antas. Ett avtal har delgivits Länsstyrelsen i samband med tillstyrkandet av järnvägsplanen för Olskroken planskildhet. Länsstyrelsen behöver få information om ytterligare säkerställanden i takt med att processen med planerna med omlokalisering fortskrider.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Gullbergsån omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn ”Morfologiskt tillstånd i vattendrag” samt ”Konnektiviteten i vattendrag”, som ingår i den ekologiska statusen, är klassade som dåliga. Klassningen är dålig eftersom djur och växter saknar naturliga livsmiljöer i strandzonen då mycket stora delar av strandzonen har försvunnit. EU-domstolen har i Weserdomen (juli 2016) slagit fast att det försämringsförbud som gäller för miljö kvalitetsnormerna ska gälla på kvalitetsfaktornivå. För Gullbergsån innebär det att det morfologiska tillståndet och konnektiviteten i vattendraget inte får försämrats alls.

Planbeskrivningen behöver förtydligas i fråga om påverkan på strandzonen och konsekvenserna på de berörda hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna. I

MKB:n anges att området kring Gullbergsån bedöms kunna kvarstå som grönyta och att slänter föreslås utformas med biologiskt erosionsskydd. Vidare anges att de slänter som ianspråkats kompenseras av att befintlig järnvägsbro rivs och att marker där kan återgå till slänt. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att den naturlika strandzonen förminskas jämfört med nuläget och därför behöver regleringar som säkerställer en icke försämring av de ekologiska kvalitetsfaktorerna inarbetas i plankartan i möjligaste mån.

Hälsa säkerhet

Geoteknik

De stabiliseringsåtgärder som behöver vidtas längs Gullbergsån behöver säkerställas, se bifogat yttrande från SGI 2017-01-17.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL.

Förhållande till översiktsplanen för Göteborg

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen delvis inte är förenlig med översiktsplanen för Göteborg. Utredningsområde för omlokalisering av funktionerna Kombiterminalen och Göteborg Norra i Sävenäs och i Hamnen saknas i översiktsplanens markanvändningskarta. Säkerställandet av funktionerna är därför nödvändigt inom ramen för aktuell detaljplan.

Strandskydd

Länsstyrelsen bedömer att strandskyddet kommer att inträda på platsen när gällande plan upphävs. Kommuner behöver hantera frågan.

Övriga synpunkter

Planbeskrivningen och Miljökonsekvensbeskrivningen behöver justeras så att de genomgående beskriver projektet nu när en omgrävning av Gullbergsån inte längre avses. Se exempelvis MKB stycke 6.6 (sidan 20) och Planbeskrivning sid 75 tabell 4.

Vi är frågande till om det fortfarande är aktuellt med särskilda åtgärder i anläggningsskedet för att säkerställa den befintliga och framtida försörjningen gällande Kodammarnas avloppspumpstation som anges på sidan 35 sista stycket, Teknisk försörjning. Vidare behöver planbeskrivningen korrekturläsas.

Trafikverket har synpunkter på ansvarsfördelning mm se yttrande från Trafikverket daterat 2017-01-11 som bifogas.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

Den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som Trafikverket ansvarar för behöver justeras i fråga om de nu aktuella åtgärderna vid Gullbergsån.

Detta yttrande har enhetschef Helena Carling beslutat och planhandläggare Anna Hendén föredragit. I den slutliga handläggningen har även Patrik Jansson, Rebecka Thorwaldsdotter, Robert Ernstsson, Sigrid Häggbom och Peter Wirdenäs från Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg medverkat.

Helena Carling

Anna Hendén

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2017-01-17

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2017-01-11

Kopia till:

Trafikverket

SGI

Sbk, Emir Aganovic, Trafikverket Jenny Karlsson

Miljöförvaltningen